

תשתית וסביבה

צפירת אזהרה

ד"ר אופירה אילון

7.7.05, 20:15. שור התחבורה, מאיר שטרית, מקבל את פרס ה"גלובוס הירוק" מנציגי ארגון חיים וסביבה. הפרס הוענק לשר על הרכיבית המהפכנית לפיתוח הרכבת - 20 מיליארד שקל, לעשור הקרוב. ישראל זיהתה את הקשר שבין תחבורה וסביבה כריי אותה חברה בתחילת שנות 2000, מה שהביא אותה להכיר כי במדינה צפופה כמו שלנו יש הכרח בפתוח וחיווק תשתיות רכבת לשם שיפור נגישות הפרברים למרכז. בהתאם לכך, החלה המדינה בסלילת מסילות כפולות המאפשרת הגברת תדירות ואמינות השירות. ערך מוסף אחר הוא הפחתת זיהום אוויר - למעלה מ-1,000 איש מתים מדי שנה בגלל זיהום האוויר בגוש דן והי עלות הכוללת של נוקי זיהום האוויר מתחבורה מגיעה ל-2.4 מיליארד שקל בשנה.

כנוסף, הרכבת מנצלת את משאבי הקרקע ביעילות בהשוואה לכבישים, למחלפים, לתחנות הדלק ולקניונים המוקמים לצדי הכביש; הרכבת פוגעת פחות בבתי גדול של חיות בר; וכמובן, הרכבת היא כלי תחבורה עממי והוגן לכל שכבות האוכלוסייה.

7.7.05, 20:15. שחר ברזילי ז"ל, נער בן 16 מבנימינה, מפעיל שיקול דעת מוטעה וחוצה את פסי הרכבת, המפלחים את המושבה, ונהרג מפגיעת רכבת. אותו יום, אותה שעה, אותו עניין בריוק. הכתובת, כמאמר הקלישאה, היתה על הקיר והקטל ממשיך. מאות מעברים מוסדרים ופחות מוסדרים של מפגש כביש עם רדך עפר והרכבת פזורים לאורך קווי המסילות והשאלה היא לא האם, אלא מתי, מי והיכן?

ההפרדה בין דרך

עפר למסילה הייבנה

להיות מוחלטת

וברורה - שילוט

אינו מספיק, ולעיתים

קרובות גם המחסום

אינו הרתעה מספקת

בנות עולה פי כמה בכל יום, ומהירות נסיעתן עולה כעשרות קמ"ש.

רמת הבטיחות של מעברים אלה צריכה לעלות. הם צריכים להשתפר ולהתייעל ולו רק כדי לצמצם את הנזק הכלכלי שהן יוצרות. הנזק מתאונות דרכים, כפי שנאמר ע"י הוועדה של שייניץ, הוא 10 מיליארד שקל בשנה - 500 הדוגים, ועשרות אלפי פצועים.

מקבץ האירועים בחודשים האחרונים הקשורים לתשתיות הבטיחות ברכבת מתחדר את הבעיה. הכרי ועדת שייניץ הדגישו בעבודתם, כי תשתית מודרנית ובטיחותית היא תנאי הכרחי לבטיחות בדרכים וכי חלוקת האחריות בין הגורם האנושי לתשתיות אינה רלוונטית לנושא. העיקרון המנחה חייב להיות מניעה מראש של קיום מצבי סיכון ותאונות.

במקרה של מפגש כביש ומסילה, בעיקר בלב יישוב עירוני, הפתרון חייב להביא להפרדה מלאה. עלות התקנת גשר עילי למכוניות והולכי רגל, היא 10-30 מיליון שקל. בארץ בה שולטת תרבות ה"סמוד", "יהיה בסדר", "לי זה לא יקרה" ההפרדה חייבת להיות מוחלטת וברורה - שילוט אינו מספיק, ולעיתים קרובות גם המחסום אינו הרתעה מספקת.

הפיתוח של הרכבת, כאמור, חיוני מהבחינה הסביבתית והחברתית והכלכלית, אך יש להקדיש חלק מהתקציב הנכבד גם לבטיחות. שהרי מעבר לחיי אדם, פציעות, שיקום ופגיעה נפשית במשפחות, הרי גם הקמת ועדת חקירה עולה כסף. הלא כן?

הכותבת היא ממוסד נאמן בטכניון