

עוד על תחבורה

בסוף המאמר הוספתי שאלות משוב, שאתרגם בכל ראש חודש לסטטיסטיקה של משאל-עם לא רשמי, אשר תוצאותיו ישלחו כל ראש חודש למרכז מחקר ומידע של הכנסת, על מנת לאפשר גישה אליהם לכל – ובראש וראשונה לחברי הכנסת ושרי הממשלה: דעתך תישמע.

רקע היסטורי קצר

התחבורה היא המפתח ההכרחי לחברה תעשייתית, סוחרת וגם לזו המציגה רוויה מסוימת, כגון חברה צורכת.

בשחר ההיסטוריה לא היו כבישים, אלא מסלולים ושבילים – הלכו ברגל וכאשר בבבל הקדומה המציאו את הגלגל והפכו מריצות ועגלות לכלי מועיל, הן לא היו רחבות יותר משביל צר. האנושות הלכה והשתכללה: המלכים, החל לפני 4,500 שנה, השתמשו בעגלות משוכות חמורים או שוורים עם גלגלים מעץ מלא. עם המצאת עגלות השוורים השבילים התרחבו להיות דרכי עפר, שגם סוס ורכבו יכלו ליהנות מהן מאוחר יותר. הרומים כבר סללו כבישים וריצפו אותם אבנים אחרי הנחת מצע דחוס היטב: הרכיבה על גבי סוסים היתה מהירה והנסיעה בעגלות הפכה חלקה ומהירה הרבה יותר. בשלב מסוים המציאו את החישורים ההופכים את הגלגלים קלים יותר והנסיעה מהירה יותר מקודם. במהלך ימי הביניים, הריצוף הפך מאבנים שטוחות רחבות וקשות לתחזוקה לאבני ריצוף מרובעים וקלים להחלפה. בהמשך הוסיפו קפיצים לכרכרות. המסחר התקיים בתוך הערים מאז ומעולם, לכן הרחיבו את הרחובות והערים הפכו פתוחות כדי להקל על התנועה. לפני כמאתיים שנה, המהנדס הסקוטי Mac Adam המציא את שיטת האספלט: כיסוי חצץ בזפת חם ומריחתו על הדרכים - הנסיעה הפכה לחלקה לחלוטין, מהירה ונוחה בהרבה מקודם. קצת אחרי זה Dunlop האמריקאי המציא את הצמיגים בעלי פנימית מלאת אוויר – כמעט ולא הרגישו את הקלקולים הקטנים בדרכים. גם המציאו מנועי בעירה פנימית לרכבים במקום בעלי חיים.

ואז באו מהנדסינו המעולים של היום והמציאו את פסי ההרעדה וגירדו את ציפוי האספלט, להפוך את התלק שוב למפוספס, הוסיפו כיכרות בכל הצטלבות רחובות, הצרו את הרחובות ומילאו אותם מכשולים המעקבים את הנסיעה ומברחים את הנוסעים ממרכזי הערים אל אזורי תעשייה ומסחר חיצוניים: החיים בדור הנוכחי הפכו איטיים מבדור הקודם וקשים במיוחד למי שאינו בעל רכב פרטי, כי אין תחבורה ציבורית נאותה אל אותם מרכזי פעילות ומסחר מרוכזים או חיצוניים וחזרה מהם, בוודאי למי שאינו נעזר במרשתת ויכול להורות מתוך כורסתו שישרתוהו עד לפתח הבית. כל אלה מהווים נסיגות אחורה נוראיות בהיסטוריה של התחבורה ואינם מטיבים על הכלכלה, אך ללא רווח מהותי בבטיחות¹.

שמות הרחובות

כשנוסעים בעיר, לרוב קשה לדעת מה שם הרחוב אליו מגיעים, כי לרוב שם הרחוב נעלם וגם אם קיים, ובכלל השלט אינו קריא לנהג בגלל מיקום הצבתו. למה לא להציב שלט 10 מטר לפני כל כיכר עם שמות כל הרחובות היוצאים ממנו? כך נהג ידע מתי ולאן לצאת. או

¹ מספר תאונות הדרכים לא ירד כתוצאה מהתקנת פסי האטה או בניית כיכרות או הצרת הרחוב לפני כיכר.

כפי שנעשה בערים מסוימות, שלט ממוספר עם שמות הרחובות המצטלבות, תלוי מעל כל צומת?

ככרות

נראה לי שהמתכננים של העיר והמהנדסים שלה שכחו שלא רק רכבים² משתמשים ברחובות, אלא גם הולכי רגל הולכים בהם, חוצים אותם בהצטלבויות ובכיכרות. בכמה וכמה כיכרות מרכזיות, הבעיה אינה עם הרכבים החולפים, אלא עם "קילוח" אין סופי של הולכי רגל: רצוי להתקין סביבם רמזורים לוויסות הולכי הרגל דווקא. אין זו בדיחה: ברמזור, הולכי הרגל כמו הרכבים אמנם מחכים עד דקה וחצי, אבל אחר כך חוצים את הרחוב במקבץ ולא בקילוח, ובעיקר בביטחון יחסי. בין השאר, לבקש מנהג ברכב עדכני, אשר בטיחות הנוסעים חשובה ליצרניהם ולכן הם בנו קורות בטיחות עבים לצדי החלון הקדמי של הרכב החדיש, להסתכל שמאלה ולצפות לרכבים חולפים – ולהם זכות קדימה – ובו זמנית להסתכל ימינה ושמאלה גם יחד בציפייה להולכי רגל – גם להם זכות קדימה! – שמוסתרם על ידי קורות הבטיחות של הרכב עצמו ועל ידי המראה - זה פשוט מתכון ל"כמעט תאונה"³. בעיני, כיכר טוב רק כאשר אין עומס תנועה או דחיפות, ואם עומס הולכי הרגל דליל.

רצוי גם למספר את הכיכרות, כדוגמה מה שאפשר לראות בכמה ערים הגדולות, מתוכננות והמתחשבות במשתמשים השונים כראוי.

איני מבין את ההיגיון של הכיכרות הקטנות בעלי נתיב נסיעה בודד, כאשר לרחובות המובילים אליו שני נתיבים: רחוב דו נתיבי מוצר לפני הכיכר החד נתיבי... כדי ליצור עומס תנועה? כדי ליצור אזורי חניה לא מסומנים? כדי להאט את התנועה אל הרבה מתחת למהירות המותרת לכאורה – ובכלל להילחם למעשה נגד התנועה החופשית של סחורות ואנשים בתרבותנו? כדי לגזול עוד קצת זמן מהנוסעים והולכי הרגל גם יחד?

אפילו העקביות בחובה לתת זכות קדימה לכל רכב המגיע מימין אינה נשמרת: בכיכר זכות קדימה היא לכל רכב המגיע משמאל דווקא. זכות קדימה מימין התקבע בזמן הרומאים וקיים בתחבורה יבשתית (חוץ מאנגליה ומושבותיה), בתחבורה מסילתית, בתחבורה ימית⁴ ובתחבורה אווירית – אבל בכיכרות, הפוך. הגיון ישראלי?

גם אם נתעלם מהעובדה שסלילת כיכר עולה פי 10 מהתקנת רמזור⁵, כיכר מאט גם כבאית, גם אמבולנס. רכב חרום יכול לעבור באור אדום של רמזור – הוא אינו יכול לקפוץ ישר מעל כיכר. יש לחשב: בתנועה דלילה וזורמת, כל כיכר שווה דקת איחור שלמה⁶, גם כאשר בית בוער או מישהו קיבל התקף לב. זמן מרבי לפני "נזק בלתי הפיך" להגעת חמצן למקרה התקף לב או שבץ מוחי חושב עד 7 דקות. במקום אמבולנס, אני

² כולל אוטובוסים, משאיות ורכבי חירום; בנוסף, אסור לשכוח את כסאות הניוד של הנכים לסוגיהם.

³ אם יתקינו מצלמות ממוקדות לכניסה עמוסה יותר של כל כיכר ויספרו את הפעמים בהם הולך רגל דופק על מכסה מנוע כדי להסב את תשומת הלב של נהג מזדמן, התוצאה תהיה בעשרות מקרים ביום... או יותר.

⁴ זו היתה תרומתו המקורית של המלך הורדוס, אגב.

⁵ ובכיכרות מלאות הפרחים, יש להוסיף את העלות "הזניחה" השוטפת של ההשקיה במדינה שחונה במשך חודשים ארוכים.

⁶ לפחות, בגלל הבלוימה לפני וההאצה אחרי גם בהנחה שאין רכבים אחרים מפריעים או הולכי רגל נועזים.

מציע לשלוח ישר חברה קדישה לשכונות הרחוקות ממוקדי החירום, או להתכונן ברצינות לתביעות של משפחות הנפגעים, שיכולות לטעון בצדק שאיחור מתן העזרה נעשה בכוונת מכוון זדונית.

רצוי גם להתעלם מעדנות מהעייפות הנגרמת לנהגים המקצועיים – אוטובוסים, משאיות ומוניות – בגלל סיבובי ההגה האין-סופיים: הם הרי מקצועיים, לכן לשבת במשך שעות תוך הזזת הגה-כוח ימינה ושמאלה וימינה כל 150 מטר נסיעה "ישר קדימה" אינו אמור לעייף אותם. כי מה שטוב ומתאים – ואני חושב שלא – לפקיד בדרך למשרדו ובחזרה, בוודאי מתאים גם לנהג אוטובוס היושב שעות רצופות ליד ההגה...

נוכחתי שגם מכוניות, גם מוניות, גם רכבי הסעת תלמידים, גם אוטובוסים פרטיים עוצרים "לרגע" בכיכרות כדי להעלות ולהוריד נוסעים, בעיקר תלמידים, על אף צבעי אדום-לבן וגדרות כחולות. אין מצלמות, אין שיטור, כן יש עיכוב כולס וזלזול בחוק נרכש ומושרש היטב.

ראוי לשים לב גם לכמות של מעקות עקומים ותמרורים רמוסים בכניסה או ביציאה של כיכרות. ושמתם לב? לפני בניית הכיכרות, רוב הנזקים בתאונה בין רכבים היו מקדימה או מאחור של הרכב. היום, לפחות רכב אחד מכל חמישה נפגע בצד שמאל שלו... זה קשור לזכות קדימה בכיכר? או אולי לנהג (תמיד נהג אחר) שנדחף ו"חותך" סיבובי הגה אין-סופיים?

הצבת מצלמות ואכיפה לאחר מכן אמנם תרגיז בשלב ראשון, אבל התנועה תהיה חלקה יותר כאשר הכיכרות פנויות. ואגב, אין הנהגים אשמים בעצירות אלה, אלא המלווים, הנוסעים או הוריהם המחכים, שלרוב אינם בעלי רישיון נהיגה, אבל הם בעלי רצונות קשים ויודעים להביע אותם בקול תקיף תוך איום במניעת תשלום, או אפילו באלימות.

אם למישהו יש קיבה קצת רגישה, מה עושים הסיבובים האין סופיים? בגלל זה הנוסע מחזיק שקית ביד...? אני לגמרי בעד ביטול 99% מהכיכרות: רק כיכר בו מתנקזים יותר מארבעה רחובות מוצדק ועשוי להועיל, בתנאי שמספר הנתיבים בכיכר דומה למספר הנתיבים ברחובות המובילים אליה ובתנאי שתנועות הולכי הרגל מווסתת כראוי עם רמזורים בגובה מתאים לעיני בני אנוש.

אגב כיכרות, בהתחלה בנייתן, הרבה נהגו לסמן תנועת יד קלה של בקשת סליחה על קדימות חריגה. היום, אחרי כמה שנים, אני מבחין שרוב הנוסעים ליד נהג שהצליח לעבור שולחים מבט מלגלג לעבר הנהג "התקוע". האם באמת זה השיעור שרצוי ללמד את אזרחי ישראל ותושביה?

בקיצור, איני רואה שום תועלת בכיכר במקום הצטלבות, למעט הרצון להטריח את הציבור כמה שיותר.

פסי האטה

הסעתי די בקביעות במשך כמה חודשים קבוצת תלמידות של כיתות ב' או ג'. המשחק שלהן ברכב היה לעמוד בסוף הרכב ההסעות לפני כל צבר צפוף של פסי האטה. המנצחת

היתה זו שנשארה עומדת אחרונה... למרות כל מאמצי בנהיגה בטוחה ואיטית. צריך הסבר נוסף לאיוולת התופעה?

יש לחשוב גם על מה שפסי האטה גורמים לאנשים מבוגרים, העומדים בחלק האחורי של אוטובוס: הם קופצים במקומם מרוב שמחה ועליצות. אגב כך: כל מי שקוצב לב שתול בחזהו מרגיש "נפלא" בקפיצות הללו – לא חשוב באיזו מהירות – כי המכשיר ומסת הגוף שלהם קופצים בעוצמה שונה והכאב הנגרם למושתל בגין הקריעה הקטנה ברקמות להן המכשיר המציל מחובר, פשוט קשה כל פעם... ולא ניתן לגרד או ללטף את מקום הכאב בתוך החזה. קוצבי לב מעוגנים מותאמים להליכה, לא לקפיצה בחבל או לפסי הרעדה והאטה.

איני מתייחס בכלל לרוכב שנפגע בעמוד השדרה הצווארי ומוקפץ כל כמה מטרים – הוא הרי שוכב באמבולנס, אז מה יותר בטוח ומה יותר נעים?

ועוד דבר קטן: 30 טון מים של כבאית "בריאים" לבלמי הזעזועים שלה על גבי כל פס הרעדה.

למרות מדיניות משרד הבינוי או מע"ץ, אני מציע לאפשר פסי האטה חדשים בצמצום רב, ולהיפך, לבטל את רוב הקיימים. בעידוד כל מני מומחים מטעם עצמם, לאחרונה מדינתנו נתקפה במחלת ה"בלמניה"⁷, ממנה מרוויחים רק מוסכים ויבואנים של חלקי חילוף לרכבים. בנוסף, ברור שהזמן הנגזל מעוברי הדרך עם פסי האטה שייך למי שהתקין אותם, כן? כמה שילמו לנו על גזל זמננו בסיטונות?

אגב, בצרפתית פסים אלה נקראים tape-cul ("דופק תחת"): זה לא נימוסי, אבל זה מדויק.

השפעת נסיעה איטית על זיהום וחום

גם רחובות צרים, גם כיכרות, גם פסי האטה נועדו להאט את נסיעת הרכבים ברחובות – כי כידוע מהירות הורגת. איני מאמין בכך כלל ועובדה מצערת לבעלי הסיסמאות היא שנהגי מרוצים דווקא נהגים מהירים, זהירים ואחראים. בכל אופן, האטה מכוונת של תנועת הרכבים, משמעה שיותר מנועי רכבים פועלים יותר זמן במקום אחד, תוך הגברת הזיהום והפקת יותר חום מהם. זו כנראה התוצאה לה מכוונים המחליטים, אחרת אין שום היגיון בתכנונים אלה.

גירוד האספלט

פשוט: רוכב דו גלגלי הנופל מכל סיבה שהיא על כביש חלק עלול לסבול שבר אחד בעצם. על כביש מגורד, עצמותיו מרוסקות ובשרו נקרע - ואין תיקון: צריך לקטוע ולשתול פרותזה: אחוז הנכות המובטחת תלוי במיומנות הכירורג. יש אומרים שגירוד ציפוי הכביש נועד להגביר בטיחות... באותו היגיון, צריך למחוק את כל הסימונים ולהוריד את כל תמרורי ההזהרה, כי הם מסיטים את תשומת לב הנהג מהכביש.

⁷ מלשון "בלם", קיבוע מחשבתי כי בלימה היא הפתרון לכל סיכון.

הרושם המצטבר של הדרת מוקדי המסחר (בוודאי המכולות) מאזור המגורים אל שולי העיר, ריבוי הכיכרות ופסי ההאטה הוא שהרשויות הציבוריות משתדלות להקשות על החיים, בעוד בתוך הבתים החיים נעשים קלים ונוחים יותר בעזרת המכשור.

גם הרלב"ד וגם עמותת 'אור ירוק' מכריזות כל שעתיים בפרסומות, שהכבישים בארץ מסוכנים – ואז ממליצים בעוז להאט עוד קצת את התנועה... כדי שנשאר יותר זמן על הכביש במקום לפנות מקום לנהגים אחרים ולהגיע ליעד!! באמת יש המתפלא מהתפרצויות האלימות של נהגים?

מורה הנהיגה שלי היה נהג כבאית לפני כן. הוא לימד אותי שני כללים חשובים: תתחשב באחרים ופנה את הכביש מהר ככל האפשר. הוא צדק – וה"מומחים" שלנו... פחות.

צבעי סימון השוליים

מבצעים בכשיבינו עבודות, לכן סימנו את שולי הדרך עליו עובדים בצבע כתום. במקום צבע צהוב בולט וזוהר מימין – צבע חלודה דהוי; ובמקום פס לבן בהיר משמאל – גם צבע חלודה דהוי. כי זהו צבע זמני. "זמני"? לכמה חודשים כמובן, ויהיה לנו מזל אם לא לכמה שנים.

ופתאום כל האזור מתכסה גם בתמרורים על גבי תמרורים: אם אחרי שעבר אזור עבודות נעצור כל נהג, גם כאלה שעוברים דרך אותו קטע עבודה בכביש כמה פעמים ביום, ונבקש ממנו למנות אחד לאחד את התמרורים – אף אחד לא יצליח. מרוב תמרורים וקשיי נהיגה, אף נהג אינו "רואה" אותם. יותר חשוב להסתכל על הכביש ועל התנהלות הרכבים האחרים מאשר להסתכל על ריבוי כה מיותר של תמרורים⁸.

מעבר לכך: הפסים החלודים הדהויים ברוב אורכם מכסים בדיוק – אבל בדיוק! – על הפס הצהוב הבטיחותי, וכך גם על הפס הלבן מציל החיים. אבל לא מתאים למנהל מה שהיה: צריך להראות שכאן משהו משתנה, שעובדים.

למה במעקף הזמני בהחלט הכביש הוא סלול ויציב תחת גלגלינו, אבל הצבע צריך להיות חלודה וזמני? לא הבנתי. למה בלילה הצבע המדריך אותנו ומכוון אותנו לא להתנגש עם הנוהג ממול, הוא צבע דהוי ובלתי נראה, כך שאינני יכול לדעת מיד, בלי לחשוב בגשם או בערפל קל, אם אני מימין לו או משמאל לו? אם לרמזורים יש לא רק צבע אלא מקום קבוע בגלל עיוור הצבעים, למה פסי השוליים בצבע אחיד "מת" דומים בשני צדדי הנתבי, כך שעיוור צבע לא יכולים להבדיל בין הגוונים של אפור, והרי הם כעשירית מהאוכלוסיה? עדיין לא הבנתי.

בנהיגה, אני אמור להתרכז בתנועה ולהניח שנעשה כל מאמץ כדי להקל עלי ולשמור על בטיחותי. זה נקרא "תשתית" ועליו ממונים פקידים מהנדסים. אם הצבע היה באמת זמני – ימים ספורים, אולי – ניחא. אם הצבע היה מסמן תוואי חדש – ניחא. אבל הצבע הזמני, נמרח הרבה מעבר לאזור העבודה, הוא מכסה על הצבע הרגיל והוא נשאר לאורך שבועות,

⁸ מה גם שחלק גדול מהתמרורים משכפלים מידע שעל הכביש: למה יש תמרור "לא לעקוף" אם קיים פס "לבן" – כלומר כתום חלודה - רציף? רק כדי להעמיס על תשומת הלב?

לעיתים גם חודשים שלמים אחרי שכל העבודות נגמרו. הנה כי כן, יש צבע "זמני" והוא מבלבל ומסכן אותנו בכוונה תחילה.

המסקנה שאני מפיק היא, שלוועדת המנהלים-המהנדסים-פקידים, שהגו את הרעיון הזה, היו כוונות לגרום לתאונות: איך אפשר להסביר אחרת?⁹...

אי תנועה

קיימים כמה רחובות בערים, שאין פניה שמאלה לרחוב אחר, כי קיים אי תנועה: חייבים לנסוע עוד מרחק ולהסתובב סיבוב שלם סביב ככר או לבצע סיבוב פרסה ברמזור או תמרור "עצור". אותו הדבר לגבי הולכי רגל, שאינם יכולים לחצות אי תנועה עם גדר כדי להגיע לביתם ברחוב צדדי, אלא נדרשים ללכת עוד כמה עשרות או מאות מטרים כל כיוון ולחצות את הרחוב סמוך לכיכר – מקום מסוכן ביותר, כמוסבר כבר לעיל. למה בכלל יש הולכי רגל ברחובות של עיר?

... ובכלל, מוטב לאסור בחוק כל פנייה שמאלה, בעיקר כי הנהג ממוקם ברכבו בצד שמאל, לכן שדה הראייה שלו מוגבל ביותר בצד זה. נכון?

ניכר בכמה רחובות עד כמה הקמת אי תנועה מזיק: מול תחנות אוטובוסים במיוחד, קל לראות רמיסת הצמחים של אי התנועה. וכבר ראיתי אוטובוס תקוע בגלל קלקול כלשהו ברחוב צר עם רכבים חונים מימין ואי תנועה עם גדר נגד הולכי רגל פושעים (בהגדרה) משמאל. אחרי האוטובוס היה רכב פרטי, ואחריו... אמבולנס צופר ומהבהב. לא עזר לאמבולנס כמה רעש הקים. קדימה אין אפשרות, לצדדים אין אפשרות, אחורה גם אין אפשרות (תור ארוך של מכוניות). איני יודע מה קרה לחולה או לפצוע – אבל ברור לי מעל לכל ספק שיש בעיה רצינית בתכנון כזה של ציר תנועה, מרכזי או צדדי. הדבר גרוע בהרבה בשכונות החדשות, כי שם אין אפשרות לתרץ שלא ידעו; התכנון נעשה בכוונה תחילה.

ערוגות פרחים

ערוגות פרחים נפלאות מפוזרות על אי התנועה – אלה מהוות אתרי צילום מועדפים של תינוקות. ואז העיריה מאירה את הערוגות בפנסים בלילות. וכל נהג הנכנס לרחוב כזה, במיוחד בלילה גשום בו הראות יותר מוגבלת מהרגיל, אינו יודע אם רכב עומד להגיע, עד שהוא מבין שהאורות יציבים ואינם בתנועה. בינתיים, הרכב עמד, דלוק.

אגב כך, חשבתי שהצמחים, כולל הפרחים והעצים של השדרות, התרגלו לחיות לפי השמש וזקוקות ל"שינה" כדי להאריך חיים. מישהו לימד את הצמחים להתנהג אחרת בערינו?

⁹ קטע זה פורסם במקומון של עירי לפני כמה שנים. המעניין הוא שמישהו קרא אותו ובמחוז ירושלים, ובמשך כמה חודשים, לא היה יותר צבע כתום באתרי עבודות... עד שמישהו גבוה יותר שם לב לשערורייה והמצב המסוכן חזר.

חניה ליד בית ספר

המורים חונים ליד בית הספר – זה ברור. גם ההורים מביאים את ילדיהם ועוצרים כל אחד לחצי דקה בלבד; ואז באה הסעת תלמידים, שהוריהם אינם יכולים להרשות לעצמם להסיע את ילדיהם ברכבם הפרטי. באותו זמן בדיוק, גם רכב ניקיון עירוני עובר לאיטו ליד בית הספר או הגן... פקק התנועה הקבוע יכול להיות ארוך – בסך הכל, כל פעם "רק" כמה דקות ליד כל בית ספר וכל גן. למה לא לחלק למורים אופניים ולהכין מגרש חניה קטן להם, או עדיף סככה? ולאסור חנייה או עצירה של רכב כלשהו במרחק של 50 מטר לפני ואחרי כניסה לבית ספר או לגן ילדים? כל ילד בכל גיל, מלבד נכה, יכול ללכת 50 מטר ברגל: זה אפילו בריא יותר. אפשר גם פשוט לאסור על נסיעה ברכבים פרטים ברחובות בהם יש מוסד חינוכי, מרבע שעה לפני פתיחת המוסד או סיום הלימודים בו, ועד רבע שעה לאחר פתיחתו או סיום הלימודים. אגב כך, איסור זה יבטל את "הצורך" במקפצות הרעדה.

כמובן שאילו היתה תחבורה ציבורית מסודרת, העומס היה פוחת. אך כיום יש רק הסעות פרטיות, שעולות הון לעיר ולהורים¹⁰.

פינוק ילדים על חשבון פקקי תנועה אינו טוב לכלל.

הסעות

מאחר והתחבורה הציבורית אינה ארוכה לענות לצרכים המשתנים של האוכלוסייה ומאחר שהמון מפעלים ובתי ספר משרתים לרוב ציבור מפוזר ואין נגישות קלה לאותם מוסדות, חברות היסעים משגשגות בארץ. טוב שמזדמנת פרנסה מעולה להמון נהגים. ויש גם בריונים, בעיקר הנהלות בתי ספר. אם רכב רשאי להסיע 14 נוסעים, מעלים 14 תלמידים... ומלווה או שניים. לפעמים מצופפים שלושה ילדים קטנים על מושב זוגי. ברור, שאין ביטוח בתוקף במקרים אלה וברור שהנהג עובר על החוק. הנהג? איני סבור כך: הוא נאלץ להתפרנס ואם יסרב "לחפף"¹¹ קצת, הוא מאבד מקור פרנסה. המוסד החינוכי "שוכח" להודיע להורים, אינו מחזיק תקציב למונית מזדמנת, וכיוצא באלה. הפתרון שלי הוא לחוקק תקנה, לפיה במקרה של תאונה, כל הנזק הביטוחי (רכוש וגוף גם יחד) מושטת על המזמין – ובלבד שקיימת הקלטה בה שומעים את הנהג מזהיר את המזמין מתוצאות אפשריות של מעשה הבריונות שלו. ואם במקרה המשטרה בודקת את הרכב ותכולתה, וכתוצאה מספירת הגולגולות, רישיון הנהג נפסל לתקופה כלשהי – פרנסת הנהג מוטלת על המזמין את העבירה¹².

קדימויות

ביס, זכות קדימה לעולם שייכת לכלי שייט הגדול ביותר ותמיד יעברו לידו מצד ימין. בכבישים בארץ, אמורים לנסוע בצד ימין: גם מבנה הרכבים שמיובאים מתאים לנהיגה

¹⁰ באמצעות מוסד הלימודים.

¹¹ "רק הפעם", "תמיד עושים כך", "כל הנהגים מסכימים" – חוזר על עצמו וכיוצא תירוצים, שקריים לרוב.

¹² כגובה שכרו נטו של הנהג, כך ישלם המוסד המזמין את העבירה. ואם רישיון הנהיגה נפסל לצמיתות, המוסד המשדל לעבירה חייב לשלם לנהג מחייה ולימוד מקצוע אחר.

בצד ימין¹³. בכיכרות, זכות קדימה הוא דווקא משמאל: אין לי הסבר לכך, חוץ מרשעות, רצון לבלבל את הנהגים ויצירת הזדמנויות לתאונות. ויש לזכור שקורות הבטיחות של השמשה הקדמית מתעבים ככל שהרכב בטיחותי – אין שדה ראייה פנוי בשלמותו בצד שמאל, בוודאי ברכבים בהם הנהג יושב מעל המראה הצדדית¹⁴!

תופעה נפלאה היא לראות פעוט בן חמש עוצר משאית 12 טון, כי הוא צריך לחצות את הכביש. תופעה מבישה לראות ילדה מחונכת היטב שמחכה שמכונית תעצור כדי לחצות... ואין כלל מכונית מגיעה? לפעמים הילדה גם בוכה מרוב תסכול! אגב כך, למה לא מחייבים את כל הולכי הרגל להצטייד בסרט מחזיר אור ולהוציאו מהכיס לפני החציה?

שילוב נתיבים

מחלפים מבורכים לכל הדעות. המצחיק בהם הוא, שהם גורמים להאטה בנסיעה, ובכביש קצת סואן, הם גורמים בכלל לפקק. אנחנו רואים שכאשר נהרות מתמזגות, התוצאה לעולם היא נהר רחב יותר – לא כך בכבישים, כי אין ממש מקום בארץ צרה כשלנו. הבעיה היא שאין בנמצא נהג שמוכן "לוותר", "לצאת פראייר" – להיפך, רוב הנהגים צופרים כדי להכריז שהנהג האחר מפריע לרצונם.

כפי שהערתי במאמר "אשתי היא אחותי" (בהסברי על המושג "סֶנֶת" - 'אחות' במצרית של החרטומים), המפתח המאפשר זוגיות נכונה היא צמצום האנוכיות של כל אחד מבני הזוג; כך גם בכביש: רק צמצום של האנוכיות של כל נהג ונהג יאפשר תנועה חלקה ללא פקק בכל שילוב נתיבים – והיא סימן לחברה דמוקרטית, בה יש מקום לכל. חברה של "זכויות" מוכרזות בצופרים צורמים מניחה שאין מקום לכל אחד... זה תלוי רק בנו, הנהגים: אם נאמץ נהיגת "ריץ'-ראץ'" (אחד מפה, אחד משם), ההאטה תהיה מזערית, כמעט לא מורגשת, והפקקים במיזוג נתיבים יעלמו.

לימוד נהיגה

בארץ, מי שמקבל רישיון נהיגה לא יודע לעקוף, לא יודע איך לצאת ממצב של החלקה ולא יודע איך לזהות עייפות ואיך להתנהג במצב זה. חייבים לבנות מגרש החלקה ליד כל עיר בארץ ולתת רישיון נהיגה קבוע רק למי שיכול להוכיח שנהג בו. כמו כן, לא יתכן מבחן נהיגה שלא יכלול עקיפה אחת לפחות, אפילו אם בוצעה רק מול סימולטור.

אלימות בכבישים

תקוותי, שאין צורך להסביר באריכות למה תסכול מתמשך וקביעות שרירותיות גורמים לאלימות בסופו של דבר. ברור לי שהגבלת המהירויות הקבועה מאז ומעולם מביאה לאלימות בשעה שהמכוניות מהירות יותר מבילדותי, מנגנוני הבלימה והשליטה טובים לאין שיעור ממה שהיה אפילו רק לפני עשור, הכבישים רחבים יותר (לא כן הרחובות החדשים), ומקימים מחלף במקום סתם הצטלבות. אין להסיר את האחריות מהנהג ועליו לדעת בבירור שמהירות של 20 קמ"ש ליד פתח בית ספר בשעת יציאת התלמידים היא

¹³ בוודאי לא לנהיגה בנתיב האמצעי, כאשר קיים ריבוי נתיבים.

¹⁴ משאיות מסוימות, רכבי הסעות, חלק האוטובוסים וכדומה.

מהירות מופרזת¹⁵, אך מהירות של 120 קמ"ש בכביש עם שוליים רחבים, גדר הפרדה בין הכיוונים ומחלפים היא למעשה מהירות נמוכה ורגועה. הגבלת המהירות בחיבורי המחלפים, כאשר זווית סלילת הכביש מאפשרת למעשה מהירות רגילה היא שערורייתית. הגבלת המהירות כי עובדים ליד הכביש מיותרת, בוודאי בשעות בהן לא מתבצעות עבודה. החלפת צבעים מצהוב ולבן לצבע חלודה עמום אומרת כולה "תסתכלו, מישו עובד" גם בשעת לילה גשום וערפילי כשהכביש ריק מעובדים, והיא מבלבלת – ופתרון אפשרי לבלבול הוא פרץ אלימות. התסכול שגורמת שרירות מקוממת, ובסוף מביא לאלימות.

ביטוח צד שלישי

ביטוח צד שלישי הוא דבר נפלא! נהג יכול להסתכל על רוכב אופניים או על הולכת רגל חנינית רכובה על קורקינט ולשכוח לרגע שהיד המונחת על ההגה הולכת אחר העיניים. תוצאה: הרוכב פצוע או מת, הולכת הרגל נדרסת. הנהג חייב לשלם רק השתתפות עצמית, אולי "לבלות" זמן-מה בכלא. איזה יופי...

אז, לא!

אם נגרמת תאונה עם פצועים או הרוגים בין נהג רכב לבין הולך רגל או רוכב דו-גלגלי, לעולם נהג הרכב חייב להפריש שליש מהכנסותיו לטובת הנפגע או יורשיו, כל ימי חייו של הפוגע¹⁶ או כל ימי חייו הנפגע¹⁷ – בנוסף לתשלום שתשלם חברת הביטוח ובנוסף לעזרה שישית המוסד לביטוח לאומי לנפגע או ליורשיו. הכיוון הוא כזה: חברות הביטוח משלמות את תיקון הכלים והפיצוי המוסכם על פגיעת גוף של הנפגעים; אבל היא אינה מסירה את אחריות הפוגע למעשיו: על כן, במקרה של מוות או נכות של הנפגע, הפוגע ישלם – שליש הכנסתו נטו נשאר למחייטו ולתשלום חובותיו הכספיות, שליש לבני משפחתו¹⁸, ושליש לנפגע או יורשיו. אין זה משנה אם מושתתת תקופת מאסר על הפוגע. נא לשים לב שלא כתבתי שליש רכושו: שליש מהכנסות הפוגע מיום הפגיעה הוא הנכון.

בחרו פילוסופית חיים

לא מעט אנשים בארץ מאמינים בגורל מוכתב מראש¹⁹. מבחינה תחבורתית לפחות, דעה זו והדומה לה מסוכנת, באשר היא מאפשרת נהיגה מופקרת על הכביש וברחוב תוך הסרת האחריות מהנהג, הרוכב או הולך הרגל. אולם, שם אלו-הינו הוא "אהיה אשר אהיה" – תמיד בעתיד, תמיד מוכוון להמשך הדרך. גם תמיד סוג של הטלת אחריות על האדם, לרוב תוך אפשרות של תיקון טעויות²⁰; זו מהות הבחירה החופשית ביהדות.

¹⁵ לא כך בשעת חצות הליל באותו מקום.

¹⁶ אם הנפגע מת, ישלם ליורשיו עד סוף ימיו.

¹⁷ אם הנפגע רק פצוע.

¹⁸ בן או בת הזוג וילדיהם של הנהג הפוגע.

¹⁹ "יש כתובת לכל כדור" וכדומה אמירות או עמדות כלפי החיים ובעיקר המוות.

²⁰ טעויות, אבל לא הפקרות או מהלך מכוון, שבתרבותנו מביאים רק להחמרת העקשנות בהתנהגות הלא נכונה.

גם אני, גם החוק, גם בתי המשפט, גם היהדות, איננו מסכימים עם גישה זו של "כניעה"
לגורל מדומה. בגלל עמדתי זו כתבתי את שכתבתי לעיל בסעיף "ביטוח צד שלישי".

נהיגה באמצע

פעם נהגו בצרפת כמו בישראל היום: כל אחד התנהג פחות או יותר איך שבא לו אבל
בעיקר באמצע הכביש או בנתיב השמאלי, רק מהר יותר מאשר בישראל. כמובן, נמצאו
מי שעקפו מימין, הצד הפנוי יותר. והיו פקקים ותאונות יותר מאשר בארצנו. בחניה, חנו
על הקו, תוך תפיסת שני מקומות.

ואז בא שר תחבורה מסוים והחליט שמספיק: הוא כפה על המשטרה ועל שופטי
התחבורה לקנוס כל מי שלא נוסע בצד ימין ובעזרת הפקחים, חייב בעלי רכב חונה
באמצע בתשלום של שני מקומות חניה.

כך פעלה המשטרה וכך פעלו בתי המשפט. לקח לצרפתים שישה חודשים והמוון משפטים
מצד בעלי מרצדסים ושאר מכוניות יוקרה, אבל בסוף כולם הבינו והפנימו. היום כמעט
ואין פקקים, כי נוסעים כולם בימין ויש מקום לעקוף משמאל. רוב רובם של ימות השנה,
הנסיעה הבינעירונית הפכה שם לתענוג, גם בכבישים הצדדיים. לפעמים, אפשר אפילו
למצוא מקום חניה פנוי.

יש מה ללמוד ממדיניות זו?

קבלו ביטול

רכבינו הופכים קלים יותר ומנועיהם חסכוניים, זריזים ומהירים יותר. גם מערכות
הבלימה והבטיחות שלהם השתכללו. הצמיגים, שפעם היו עשויים גומי מלא, הם היום
מלאי אוויר או גז. גם הכבישים והרחובות חלקים מקדם.

אפילו המושבים נוחים יותר.

ואז באים המקצוענים ומבטלים את כל הקדמה הזו: מגבילים מהירות, מצרים את
הרחובות, מקימים מכשולים בדמות כיכרות (כדי שלא נוכל להנות מהגל הירוק של
מערכות רמזורים), פסי האטה והימנעות מתיקון מהמורות ובורות.

בסופו של טיפול המקצוענים לטובת "שיפור התנועה", הנסיעה איטית יותר מלפני עשרים
שנה בלבד, כאשר רכבינו היו פחות חסכוניים, פחות משוכללים, פחות בטיחותיים ופחות
מהירים. אפילו הנוחות התבטלה, כי כל פס האטה מרעיד את הרכב וגורם לנוסעים
להזדעזע בכל הגוף. זקנינו זוכרים איך היה.

סולר, דלק, חשמל או שילוב (היברידי בלעז)?

מנועי רכבינו מבוססים על בעירה פנימית של סולר או דלק, על מצבר חשמל או על שילוב
של דלק וחשמל.

השימוש בסולר הוא הכי יקר כרגע, בגלל המיסים שהוטלו עליו (כי קודם, כאשר הסולר
היה בשימוש רק אצל מקצועני נהיגה (משאיות, אוטובוסים ומוניות), הוא היה זול:
הרבה "סתם אזרחים" קנו רכבים עם מנועי סולר, לכן האוצר הטיל מיסים כבדים

כתגובה של נגזל: מקצועני התעבורה הפסידו ועל כן העלו מחירים. כולם הפסידו בעסק הזה, אבל גובה המיסים על הסולר לא ירד.

אגב, בצורה דומה, מספרים שפקידי האוצר מבקשים להטיל מיסים על החשמל למילוי מצברי הרכבים. יש שיעורים שקשה לקבל...

בינתיים, השימוש בחשמל זול מכל אמצעי אחר – והרבה קונים רכבים מונעים בחשמל. רכבים אלה שקטים הרבה יותר (והעיוור הרוצה לחצות רחוב אינו שומע אותם: יש פה פתח לתאונות). אך בעיקר, לא ניתן לאגור חשמל בדלקנים על המרפסת כפי שאוגרים דלק או סולר – מי שרכש רכב חשמלי חי מרגע לרגע. במדינה בה הסיכון הביטחוני של פגיעה במחוללי החשמל אפשרי בכל רגע, רכישה זו נראית לי הימור לא כל כך רציני.

עם כנוע יתקומם

מצב מוזר הוא שככל ה"שלטון" מנסה לדכא את נתיניו, בהתחלה האנשים באמת נדכאים והופכים סבילים; אך תמיד בא שלב ההתרסה ובהמשכו ההתקוממות. הדברים האלה נכונים בוודאי לגבי בני ישראל, עם למוד עבדות ואז שחרור.

הדיכוי בא בכל מני צורות, בכמה שיותר תחומים – אולם כאן אתמקד רק בתחבורה. כבר כתבתי על הכיכרות, על היצרות של הרחובות לקרת צומת או כיכר, על פסי ההקפצה ועוד. שמת לי לב שבחודשים האחרונים, הרבה נהגים כבר אינם מאיצים ואינם נוהגים בהתאם ליכולתם ויכולת רכבם: נוסעים לאט לכל אורך המסלול, ואם לכביש או לרחוב כמה נתיבים, יסעו דווקא לאט בנתיב האמצעי או השמאלי ביותר (המהדרים נוסעים לאט עם גלגלים שמאליים בנתיב השמאלי והגלגלים הימניים בנתיב הימני) – ובכל הפניית הגה קלה, בולמים עוד קצת – אפילו אם חותכים את הכיכר, הקטן מדי, בקו ישר. זה שלב הדיכוי.

מנגד, מרדנים "עוקפים" מימין – כי הנתיב יותר פנוי ואפשר להאיץ. אלה כמובן תופעות מסוכנות, אלא שהן נגרמות מהנסיבות: עדיין בינינו נמצאים אנשים שרוחם לא דוכאה די הרצוי בידי בעלי ההחלטה.

בשנה האחרונה, אפילו הולכי רגל החלו למרוד: גם כאשר רוחב המדרכה 6 או 8 מטר, והיא ריקה מעמודים, מכלי אשפה או תמרורים, הם יעדיפו ללכת על הכביש, אפילו מעבר לרכבים חונים²¹. בעקבות הפרסומים, התקנות והחוקים לטובת הולכי הרגל, בכל כיכר ראויים הולכי רגל שמהססים לחצות כביש: מחכים לרכב היחיד ברחוב שיעצור – סוג של הפגנת כוח, כי להולכי רגל זכויות. באותה מידה, נהגים רוצים לקבוע לאחרים, להיות ראשונים, על כן יקיפו מימין ואז יתמקמו בין שני נתיבים ויסעו לאט: שוב, הפגנת כוח. אני מבין את התופעות, ויודע שהן לא תיגמרנה בהליכה או בנהיגה "תמימה" בלבד; כי היא התרסה ברורה נגד החוקים והנהלים – ומנוגדת לחלוטין לבטיחות.

²¹ וטוב אם הולכים נגד תנועת הרכבים, כי אז ביכולתם לברוח בין רכבים חונים, כאשר נהג מרדן אינו מספיק שמאלה.

אפשר כמובן לרכך את תופעות הדיכוי אך סטטיסטית, אחרי ההתרסה תמיד יבוא שלב המרד... איני מסוגל, איני רוצה, לחזות כיצד יתבטא.

משוב או שאלות למשאל-עם לא רשמי בנושאי תחבורה

אם דברי נראים לך, וגם אם לאו, כאזרח (או אזרחית) וריבון במדינתך שברצונך להשפיע, טוב לענות לשאלון משאל-העם הלא רשמי להלן. נא להעתיק את השאלות לקובץ word קטן, למחוק את התשובות המיותרות ובכך לסמן את תשובתך האישית ולשלוח לכתובת הדוא"ל kirtsonenu@walla.co.il לשם חישוב סטטיסטי בראש חודש, אשר ישלח למרכז מחקר ומידע של כנסת ישראל במטרה לאפשר גישה אליו לכלל.

השאלות מבקשות להתייחס למדינת ישראל של חלומותיך ותקוותיך, ממש **לא** של אילוצים או של מציאות! רצוי לענות לפי רצונך לתיקון העתיד, ללא התחשבות בעמדה מפלגתית או דתית, או בהשפעת כלי תקשורת או כל מי שמנסים להשפיע עליך.

שאלון משאל-עם 29

29-1	במקום כיכר, האם עדיף להציב רמזורים בצומת רחובות ?	כן	לא	דלג
29-2	האם רצוי לבטל את כל פסי האטה בתוך העיר ?	כן	לא	דלג
29-3	האם נכון לקבוע שלעולם פס צבע צהוב מגדיר את השול השמאלי בכביש ?	כן	לא	דלג
29-4	האם נכון לקבוע שלעולם פס צבע לבן מגדיר את השול הימני בנתיב ?	כן	לא	דלג
29-5	האם נכון לאסור הצבת פנסי תאורה קבועים בפחות מגובה שלושה מטרים ?	כן	לא	דלג
29-6	האם נכון לקבוע להעניק רישיון נהיגה רק אחרי לימוד עקיפה ותרגול תגובה נכונה במצב החלקה ?	כן	לא	דלג
29-7	האם נכון להקדיש חניה שמורה לעצירת רכב הסעות בפתח כל מוסד חינוך ?	כן	לא	דלג
29-8	האם נכון לחייב כל הפוגע בגוף הולך רגל או רוכב חייב לשלם לו שליש מהכנסותיו העתידיות, בנוסף לפיצוי חברת הביטוח ?	כן	לא	דלג
29-9	האם נכון לקנוס כל נהג שאינו נוסע בצד הימין של הכביש, וקיים מימינו נתיב פנוי מרכבים ?	כן	לא	דלג