

זה לא הולך ברגל

מאז 1991 מציין ארגון הספורט העממי TAFISA (ראשית תיבות של The Association For International Sport for All) [יום ההליכה העולמי](#), שנועד לעודד הליכה למטרות בריאותיות. לכאורה, מדובר ברעיון מצוין, אבל לעתים הליכה ברגל עלולה להיות דווקא מסוכנת לבריאות. [על פי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה](#), מדי שנה נפגעים אלפי הולכי רגל בתאונות דרכים. "בישראל יש בעיה של הולכי רגל שנפגעים בתאונות דרכים, במיוחד ילדים וקשישים", מסביר ד"ר יואב לרמן, חוקר במחלקה לגיאוגרפיה וסביבת האדם באוניברסיטת תל אביב, שיחד עם פרופ' יצחק אומר מאוניברסיטת תל אביב וד"ר יודן רופא מאוניברסיטת בן-גוריון פרסם לאחרונה [מאמר](#) בנושא השפעת התכנון העירוני על תנועת הולכי הרגל בישראל. "המחקר מומן על ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, והמטרה היתה בסופו של דבר להבין היכן יש ריכוז גדול של הולכי רגל, כך שניתן יהיה לנקוט באמצעי תכנון עירוני שיוכלו להפחית את הסיכוי להיפגעות", מסביר לרמן. הבסיס למחקר הייתה שיטה שנקראת "תחביר המרחב", לפיה המבנה של רשת הרחובות קובע אילו רחובות יהיו מרכזיים ואיפה יתרכזו הולכי הרגל ואזורי המסחר. החוקרים התמקדו ב-14 שכונות בארבע ערים ישראליות: באר שבע, אשדוד, בת ים וכפר סבא. נעשתה השוואה בין שכונות שתוכננו ונבנו ברוח התכנון מודרני, שאופייני לתקופה שאחרי קום המדינה ונפוץ בערים באר שבע ואשדוד, לבין תכנון פרה-מודרני שאופייני לתקופה שלפני קום המדינה,



וקיים בחלקים רבים של הערים בת ים וכפר סבא. בערים מודרניות רשת הרחובות פחות צפופה. אין הרבה חיבורים בין הרחובות והמרחק בין הצמתים גדול. הדבר מקשה על תנועת הולכי רגל משום שהמרחקים שעליהם לעבור גדולים יותר. תצלום: flickr.steafno

חיבורים בין הרחובות

באזורים פרה-מודרניים רשת הרחובות צפופה, כלומר יש הרבה חיבורים בין הרחובות, מה שמקל על תנועת הולכי הרגל. באזורים כאלה, המסחר התגבש על הרחובות המרכזיים. דוגמאות לכך הן רחוב דיזינגוף בתל אביב, רחוב בלפור בבת ים ורחוב ויצמן בכפר סבא, שני האחרונים נכללו במחקר. אלה הרחובות המרכזיים ובהם מרוכזת תנועת הולכי הרגל, כמו גם מסחר ושימושי קרקע נוספים כמו משרדים ומרפאות. "זה בנוי בצורה הרבה יותר טבעית ונוחה, וניתן לחזות בקלות היכן יהיו הולכי הרגל", אומר לרמן. לעומת זאת, בערים מודרניות רשת הרחובות פחות צפופה. אין הרבה חיבורים בין הרחובות והמרחק בין הצמתים גדול. הדבר מקשה על תנועת הולכי רגל משום שהמרחקים שעליהם לעבור גדולים יותר. "באשדוד ובאר שבע הרחובות המרכזיים, כמו הרצל ובני ברית, אינם רחובות 'קלאסיים', הם לא נראים כמו שאנחנו מדמיינים רחוב", מסביר לרמן. "הם חוצים את העיר ואין עליהם אפילו כתובות מגורים, שלא לדבר על מסחר". שימושי הקרקע של אשדוד הם בתוך המרכזים השכונתיים, כך שיש ניגוד גדול בין הרחובות שבהם רוב התנועה מתרחשת לעומת מיקום שימושי הקרקע. "הדפוס הזה מקטין את הנוחות להגיע ממקום למקום ולכן במקומות כאלה אנשים מעדיפים להשתמש ברכב. זה תכנון ששם את המכונית במרכז פחות שם דגש על הנוחות של הולכי הרגל. כתוצאה מכך, אנו רואים שנוכחות הולכי רגל ברחוב כפולה בשכונות ותיקות מאשר בשכונות חדשות. בתכנון של אשדוד הייתה הנחה שלכולם יהיה רכב ושכולם ייסעו ברכב, מה שלא עבד במציאות. מי שיכול מעדיף לנסוע ברכב, אבל זה לא אידיאלי. זה משעבד כלכלית, הילדים תלויים בהסעות של ההורים, ומובן שיותר רכבים על הכביש גורמים ליותר תאונות דרכים וליותר זיהום אוויר". "לפעמים, ההיגיון המרחבי מנצח עם הזמן את התכנון המקורי המודרניסטי", אומר לרמן. "בגין, הרחוב הראשי של אשדוד, לא תוכנן במקור כאזור מסחר, אך למרות זאת התגבש עליו מסחר לאורך השנים באופן טבעי, משום שעל הרחוב הזה מתרחשת רוב התנועה".

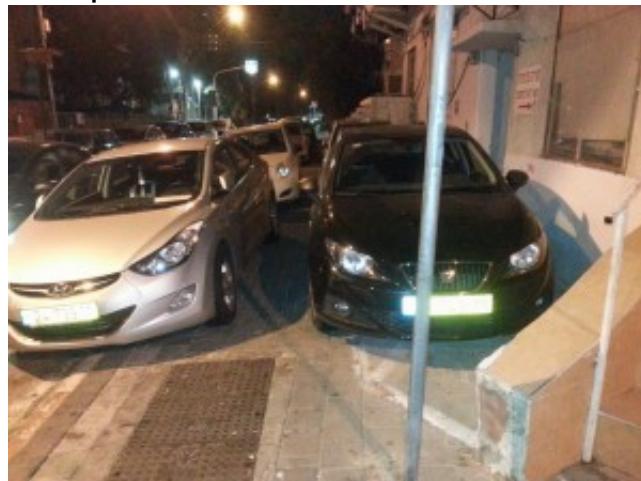
לשים את האדם במרכז

עד לאחרונה, מספר לרמן, תנועת הולכי הרגל לא זכתה להתייחסות רבה במחקר, אך לאחרונה התחום פורח, במיוחד בארה"ב ובאירופה. בישראל המחקר עוד בחיתוליו. "המחדלים בתשתיות הולכי הרגל שאנו רואים ברחובות הם ביטוי פיזי של הגישה הזאת", מסביר לרמן, "היום, יש הבנה שתנועת הולכי רגל היא חלק מהעיר. בארה"ב הבינו שאזורים נוחים להליכה ברגל הם יקרים יותר מבחינת נדל"ן ויש רצון ליצור יותר אזורים כאלה. כמובן שלתשתיות נוחות ובטוחות להליכה ברגל יש יתרון מבחינת הבטיחות בדרכים והקיימות. בגלל כל אלה ביחד נוצר שיח מחודש על תנועת הולכי הרגל והתחילו לחקור את זה יותר". כדי להפוך את הערים המודרניות לידידותיות יותר להולכי הרגל יש צורך להוסיף חיבורים בין הרחובות. בעיריית אשדוד מתקיים פרויקט "ישראל עירונית" שבמסגרתו מנסים לבדוק איך אפשר להפוך את רחוב הרצל לרחוב מרכזי שיהיה נוח גם להולכי הרגל ולא רק למכוניות. הכוונה היא ליצור חיבורים לרחובות אחרים כדי שיהיה יותר נוח להגיע אליו מהשכונות סביב. "שינוי רשת רחובות הוא המפתח לשיפור הנוחות של הולכי הרגל", מדגיש לרמן. "זה לא משהו שקל לבצע, ולא תמיד אפשרי, אך רשת רחובות נוחה יותר להולכי רגל תגרום לתנועה שלהם להיות יותר צפויה, הם יתרכזו

ברחובות המרכזיים וזה יעזור לנו לדעת היכן להתערב מבחינה תכנונית על מנת להגן עליהם מהיפגעות בתאונות דרכים". לדברי לרמן, הדרך עוד ארוכה ויש צורך במחקרים נוספים. "בישראל אנחנו נמצאים רק בהתחלה. עדיין אין הבנה מספקת שבנייה של רשת רחובות נוחה לכל סוגי התנועה היא דבר חשוב. אם היינו מבינים את זה, היינו מקבלים מרחבים יותר הגיוניים. הסתכלות על מכוניות בלבד היא לא נכונה, כי מי שחשוב זה האדם במכונית, וחשוב שהאדם הזה יוכל גם ללכת ולנסוע באופניים ובתחבורה ציבורית, כך שלא יהיה מוגבל באפשרויות התנועה שלו, וכדי לשפר את הבטיחות ואת איכות החיים של כולנו".

מי חסם את המדרכה שלי?

התכנון העירוני ששם את המכונית במרכז גורם לתופעות מרגיזות שפוגעות בחיי היום-יום ומכרות לכולנו. אם אתם הורים הנושאים את ילדיהם בעגלות, נכים או סתם סוחבים אתכם הרבה שקיות בדרך מהסופר, כנראה שבדרככם על המדרכה יחסמו אתכם אופנוע, רכב, אופניים או פח זבל, כך שתאלצו לרדת לכביש ולסכן את חייכם.



מדרכה חסומה ברחוב מלצ'ט בת"א. תצלום:

מתוך דף הפייסבוק של דרור רוצה לעבור לרובנו הדבר מציק בכל יום אך אנחנו ממשיכים בשגרה, אבל לפני כמה שנים החליטה אמא צעירה אחת להעלות את המודעות לנושא, לאחר שהבינה שכאשר היא הולכת עם ילדיה ברחוב היא נאלצת לסכן את חייהם תוך כדי תמרון בין המדרכה לכביש. או אז פתחה ליאת צבי את עמוד הפייסבוק "[דרור רוצה לעבור](#)" עבור בנה, דרור, שהיה אז בן 15 חודשים. תחילה, העלתה בעצמה בכל יום תמונה אחת של מדרכה חסומה, אך בהמשך העמוד צבר תאוצה והיא החלה לקבל מהקהילה תמונות רבות, כך שבכל יום הועלה לעמוד אלבום שלם של תמונות המתארות את מחדלי המדרכות השכיחים והמרגיזים כל כך שקיימים בכל הערים בישראל, אך בעיקר בערים עמוסות כמו תל אביב. "הרבה אנשים חושבים שזה בסדר, שכאשר אין חניה אפשר לחנות איפה שרוצים", מסבירה צבי. "היום יש יותר משפחות בתל אביב, כמות הילדים עלתה. ילדים הם הולכי רגל יותר שבריריים וזה היה מה שדחף אותי. חשבתי על הבטיחות של הילדים שלי". "כיום אף אחד לא מנהל את עמוד הפייסבוק. יש לו חיים משלו והוא פועל כי אנשים עדיין מעלים אליו תמונות ועושים לייקים. אבל אף אחד לא מנהל אותו באופן מסודר. הפעלת הדף דרשה ממני המון

ונהייתי מעין שליחת ציבור בכל מיני ועדות, לא עמדתי בזה. לשמחתי נרתמו לנושא אחרים ולכן יכולתי לפרוש מהאקטיביזם", מספרת בן צבי, שכבר לא פעילה יותר בנושא הליכה בטוחה על מדרכות העיר, אך ממשיכה לצפות ולהתעדכן במרחק בטוח במצב. "ברחוב נחמני, למשל, מחו לאחרונה על כך שהרחוב השקט שלהם הפך לסואן ומסוכן", היא מספרת. "העבודות של הרכבת הקלה כיוונו הרבה תנועה לרחוב והוא נהפך למאוד לא ידידותי להולכי רגל. כמחאה על כך הלכו תושבי הרחוב הלוך חזור על מעבר החציה ולא נתנו לכלי רכב לעבור, כדי להעלות את המודעות למה שהם נאלצים לעבור יום יום כשהם מנסים ללכת על המדרכה ברחוב שלהם". בשנות קיומו הספיק דף הפייסבוק לעשות שינוי במדיניות עיריית תל אביב כלפי החניה על המדרכה. "איימתי על העירייה בתביעה מנהלית", מספרת צבי. "והעירייה שינתה את מדיניות האכיפה שלה. יש הקלה במצב, אבל בהחלט לא שינוי טוטאלי. עדיין צריך להעיר לאנשים שחונים על המדרכה. עדיין יש אנשים שחונים כך כי הם לא שמים לב, או מחוסר מודעות. אנחנו צריכים להסביר לאנשים האלה ולרשויות שזה מסוכן כדי לגרום לשינוי הזה לקרות".