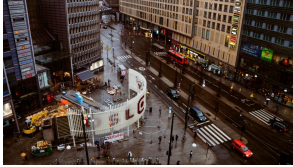


מכוניות? לא אצלנו

האם עד שנת 2020 נצליח להפחית את פליטות גזי החממה ב-20% ביחס לשנות ה-90, בהתאם ליעדים שהוגדרו בוועידת קופנהגן שהתקיימה בשנת 2009? נראה שבישראל התשובה היא לא. [התכנית הלאומית להפחתת פליטות גזי חממה](#) מ-2010, שבה התחייבה ישראל להגיע ליעדים הללו בוטלה בחודש אוגוסט האחרון, ולקראת



הממשלה הנורבגית מתגייסת להפחתת זיהום האוויר: בשנת 2019 מרכז העיר אוסלו ייסגר לכניסת מכוניות. צילום: Zeldman Jeffrey בעוד שמדינות רבות עושות מאמצים להפחית את הפליטות בתחומן לפי התחייבותן הקודמת, וכבר מתכננות את היעדים הבאים והשאפתניים עוד יותר שיוצגו בפריז, ישראל מציבה רף נמוך בהרבה מהמקובל במדינות ה-OECD: היעד הממוצע להפחתת הפליטות במדינות אלה עומד על כ-33% לעומת שנת 2005, ואילו [היעד שהוגדר בישראל](#) משמעו **עלייה** כוללת של 14% בפליטות עד שנת 2030.

מוציאים את המכוניות ממרכזי הערים

בינתיים, בנורבגיה הכריזה הממשלה שעד שנת 2019 יהפוך מרכז הבירה אוסלו ל**אזור ללא מכוניות**. זיהום אוויר מתחבורה הוא אחד הגורמים המרכזיים הן לפליטות גזי חממה והן לזיהום אוויר בעולם, ובנורבגיה לוקחים ברצינות את היעדים שהוגדרו על ידי האיחוד האירופי, ואף הציבו את המטרה השאפתנית במיוחד להפחית את הפליטות ב-**50%** ביחס לערכי שנות ה-90 עד שנת 2020. מרכז של העיר אוסלו, כמו רוב מרכזי הערים הגדולות, הוא האזור שבו נמצאים רוב מקומות העבודה, אזורי הקניות והבילוי - שאליהם נוהגים כיום תושבים רבים להגיע ברכביהם הפרטיים. כל זה אמור להשתנות על פי תכנון הממשל הנורבגי, שכוונתו לאסור כניסת מכוניות לחלוטין. מובן שהממשל לא מתכוון להשאיר את תושביו ללא פתרון, ובמקביל מתוכננת השקעת סכומים משמעותיים מאוד בשדרוג מערכת התחבורה הציבורית והרחבת מערך שבילי ה**אופניים** קצום ב-60 ק"מ יעסיקם העירייה וליים אלפים בדעם עד שנת 2030. מכיוון שזו הכרזה



חדשה ופרטי התכנית המלאים טרם נחשפו.

בייג'ינג היא

עיר הסובלת מזיהום אוויר חמור כל ימות השנה. צילום: flickr , rogoyski
עד כמה איסור כזה באמת מסייע להפחית את הזיהום ואת פליטות גזי החממה? מתברר שהרבה. [לכבוד חגיגות 70 שנה לניצחונה במלחמת העולם השנייה](#), נערך בעיר בייג'ינג - שבה זיהום האוויר הוא מהגבוהים בעולם - מצעד צבאי מפואר, וכניסת מכוניות למרכז העיר נאסרה במשך השבועיים שקדמו לו. ערכי זיהום האוויר הגיבו בהתאם וצנחו ממדד זיהום אוויר של API160 (Index Pollution Air) שמשמעו אוויר לא בריא, ל-API17 שהוא המדד של אוויר צח. גם בישראל אפשר לראות את ההבדל בבירור, שכן בכל שנה יש לנו יום שבו מרכזי הערים נטולי מכוניות כמעט לחלוטין: [ביום כיפור האחרון נמדדו](#) במרכזי הערים מדדי זיהום אוויר נמוכים בהרבה מהרגיל: בחיפה נמדדו ערכי זיהום אוויר, שהם ריכוזי תחמוצות חנקן, נמוכים פי 80 מאשר ביום רגיל, ובגוש דן הם נמצאו נמוכים פי 50 "בלבד".

ערים ידודותיות למתנייד

בדו"ח שהוציאו באחרונה אנשי המשרד להגנת הסביבה, פורסם שהתחבורה בישראל הייתה [הגורם העיקרי לזיהום האוויר](#) בשנת 2014 במרכזי הערים. הדו"ח מצא שהתחבורה אחראית לפליטה של כמויות גדולות של חנקן דו-חמצני, החורגות בהרבה מהערכים המותרים. חנקן דו-חמצני גורם פוגע בריאות ומחריף מחלות נשימתיות ומחלות לב. אחד היעדים שישראל הגדירה בתכנית הלאומית החדשה להפחתת הפליטות הוא ירידה של 20% בנסועה הפרטית עד 2030 (כלומר שימוש ברכב הפרטי), אך טרם פורסמה תכנית של ממש כיצד מתוכנן לעשות זאת, ובכל מקרה כרגע נראה שמרכזי הערים בארץ יוסיפו לסבול מזיהום אוויר גבוה, מצפיפות ומפקקי תנועה. ערים ברחבי העולם נוקטות אמצעים רבים ושונים להפחתת השימוש בכלי רכב פרטיים, והן מצליחות בכך גם ללא איסור מוחלט על כניסת כלי רכב פרטיים למרכזן. בערים כמו קופנהגן ודנמרק, למשל, השקיעו השלטונות ביצירת מערך שבילי אופניים המרשת את

הערים, כמו גם במדרכות נוחות ונפרדות להולכי הרגל; כמעט בכל עיר גדולה באירופה נוח הרבה יותר להשתמש בתחבורה ציבורית במרכז העיר מאשר להיכנס אליה עם מכונית. את זה אפשר ליצור גם באמצעות השקעה באמצעי התחבורה הציבורית בערים,



היום היחידי בשנה שבו בישראל אין תנועת מכוניות במרכזי הערים הוא יום הכיפורים. צילום: ~Flavio, flickr אין ספק שכל האמצעים האלה דורשים השקעה כספית גדולה, אך רוב התכניות הללו משתלמות בסופו של דבר גם כלכלית - התועלת המשוערת מהתכנית הלאומית להפחתת הפליטות צפויה להתבטא בסכום המוערך ביותר מ-100 מיליארד ש"ח, לעומת כחצי מיליארד ש"ח בלבד המתוכננים לתקצוב התכנית. נקווה שישראל תשאב השראה מהיעדים השאפתניים שיוצגו בכנס האקלים בפריז מתקיים בימים אלה ותצליח לגבש יעדים ותכניות פעולה שיקדמו אותנו כך שנעמוד בשורה אחת עם יתר המדינות המפותחות בעולם. בעקבות הכתבה ב"זווית" הסיפור פורסם גם ב-[ynet](http://www.ynet.co.il)

אך גם ברגולציה כמו הגדרת מתן קדימות לכלי רכב ציבוריים בחוקי התנועה.