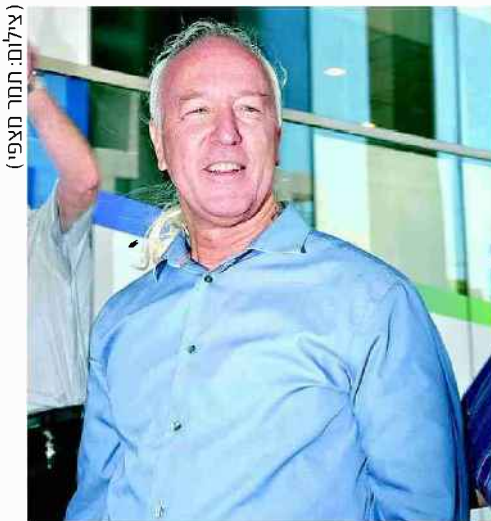


שיחה | אבנר אקרמן, יו"ר איגוד מהנדסי ערים

"כל עוד משרד התחבורה שולט בתכנון, הפיתוח בעיר תקוע"



(צילום: תמר תצפי)

אקרמן. פה זה לא אירופה

הצפיפות, ולצד הבנייה תמיד תקדים את שיפור מערך התחבורה. גם שר האוצר התבטא לאחרונה בעניין ואמר שהיה צריך לרכז תחת סמכותו גם את ענייני התחבורה. צריך שמחר יתחילו במשרד התחבורה להכין תוכנית חומש להקמת מערך הסעת המונים – עדיף במודל ה-B.R.T. (רכבת חשמלית עילית, כמו ברבות מערי אירופה). המטרונגית בחיפה היא דוגמה טובה, וכך גם הרכבת בנתניה, שממש לאחרונה אושר המימון להקמתה. דבר כזה צריך להיות בכל עיר בארץ.

● אנחנו כל הזמן מדברים על תחבורה המונית, בזמן שבעולם כבר הבינו שהעתיד הוא בכלי רכב קלים, באופניים למשל.

"לצער פה זה לא אירופה. זה מתחיל ברוחב הכבישים, בתכנון הבסיסי שלהם שלא מאפשר הקצאת נתיבים לאופניים, ממשיך בחוסר המוכנות לשינוי אורח החיים – ברוב מקומות העבודה אין מקלחות או מקום לנעול את האופניים – ונגמר בתרבות הנהיגה בארץ, שרחוקה שנות אור מזו שבאירופה. שם, אף נהג לא מעלה על דעתו לחצות קו המפריד בין הכביש לשביל האופניים."

אקרמן מסכם כי "ברור לכולם שחייבים לצופף את הערים, ושזו משימה לא פחות חשובה מהגדלת היצע הדיור. זה יקטין שימוש במכונית הפרטית, ינצל תשתיות קיימות במקום להקים חדשות, ויאפשר מתן שירותים באופן יעיל ויותר איכותי ליותר אנשים. אבל כל עוד משרד התחבורה עדיין שולט בתכנון המפורט בתוך הערים ומעכב פיתוח של תשתית תחבורה, הפיתוח העירוני ייתקע."

● אודי שישון

"כל העוצמה שמפעיל קבינט הדיור לא תעזור ללא פיתוח מערכות תחבורה יעילות", אומר אבנר אקרמן, יו"ר איגוד מהנדסי ערים ומהנדס העיר נתניה. השבוע מתכנסים מהנדסי הערים ליום עיון שיוקדש כולו לתחבורה עירונית ולפתרונות שנדרשים כדי לייעל את התנהלותה ופיתוחה. אקרמן קובל על כך ש"משרד התחבורה עדיין שולט בתכנון המפורט בתוך הערים ומעכב פיתוח של תשתית תחבורה שחייבת לבוא במקביל לפיתוח העירוני.

"היום בשביל שעירייה שמכירה את צורכי התחבורה של תושביה, תוכל לשנות רחוב היא צריכה את אישור משרד התחבורה. זה אבסורד. למה המשרד צריך להיות מעורב בזה? גם כך הוא קורס מעבודה וממחסור בכוח אדם."

● ראשי הערים לא באמת ששים להקצות נתיבים לתחבורה ציבורית על חשבון נתיבים המסיעים מכוניות פרטיות.

"זה נכון. הסיבה לכך היא שראשי הערים

חיים עם חששות היסטוריים ממשרדי התחבורה והאוצר. כשהולכים להפוך את העיר לארבע שנים לפחות, רוצים לדעת מתי העבודה תסתיים, כמה זה יעלה ושלא יעצרו את המכרז באמצע לבחינה מחודשת."

● מה עושים כדי לשנות את המצב?

"לפני שנים אחדות ביקשו ראשי ערים בגוש דן להקים רשות מטרופוליטית לתחבורה, שתקדם את הקמתה של רכבת קלה מצומת ביל"ו ועד לצומת חולון, אבל משרד התחבורה, שמבחינתו מדובר בכרסום סמכותו ובהעברתה לרשויות המקומיות, עצר את זה. גם כשראשי ערים מבקשים לקצץ בתקן החניה משרד התחבורה עוצר את זה ואומר 'עד שלא תפעל הרכבת, לא נוגעים בחניה'. אין פתרונות יסודיים שיכולים לתת מענה להגדלת

"גם כשראשי ערים מבקשים לקצץ בתקן החניה, במשרד התחבורה אומרים 'עד שלא תפעל הרכבת, לא נוגעים בחניה'. אין פתרונות יסודיים שיכולים לתת מענה להגדלת הצפיפות, ולצד הבנייה תמיד תקדים את שיפור מערך התחבורה"