

על מה המאבק שלכם הפעם?

זיהום אוויר מתחבורה הוא גורם מאוד משמעותי לתמותה ממקור סביבתי. אנו מעוניינים לשנות את מדיניות התחבורה בגוש דן על מנת לאפשר לילדינו לגדול באוויר נקי, כמו גם להגביר את המודעות לסכנות שמשקפות מזיהום האוויר מתחבורה.

רכב הוא סמל לחירות אבל בעיר הגדולה הוא מכתוב לנו את החיים ולא ההיפך. הרכב קובע איפה מותר ואיפה אסור ללכת בעיר, איפה בטוח ואיפה מסוכן, באיזה קצב אנחנו נעים, היכן אנחנו נתקעים ולכמה זמן; הרכב מכתוב לנו את מפלס הרעש העיר, על ידי רשרוש המנוע וצפירת הצופרים. אבל בראש ובראשונה הרכב קובע לנו את איכות האוויר שאנחנו נושמים. עם ריכוז מזהמים גבוהים משמעותית מהמלצות ארגון הבריאות העולמי, גוש דן הוא אזור מזהם ותושבי ילדי גוש דן חשופים לו.

מה הבעיה עם זיהום האוויר מתחבורה?

מדיניות של תיעדוף הרכב הפרטי על פני צורות אחרות של ניידות - כגון אוטובוס, אופניים ורכב שיתופי - גורמת לכך שגוש דן הוא מקום מאוד מזהם בישראל. על פי הערכות ארגון הבריאות העולמי, זיהום אוויר מתחבורה אחראי למוות מוקדם של למעלה מ-1,000 אזרחים בישראל, מתוכם כמה מאות בגוש דן, כאשר ילדים חשופים יותר לפגיעה.

אבל קראתי שהאוויר במפרץ חיפה מזהם יותר מגוש דן בגלל הפעילות של בתי הזיקוק

האוויר מזהם מכמה מזהמים שונים ומאוד קשה לשקלל אותם על מנת לקבוע "זה המקום הכי מזהם בישראל". אבל אם אנחנו משווים את תל אביב וחיפה, ההבדל מאוד ברור: בתל אביב ובגוש דן, ריכוז החלקיקים העדינים מאוד הוא הגבוה ביותר בישראל והוא סיבה מרכזית לתמותה מוקדמת שנגרמת מזיהום האוויר. לעומת זאת, בחיפה, פעילות בתי הזיקוק ותעשיית הדלקים בכלל אחראית לשחרורם של הרבה חומרים אחרים ומסרטנים (VOC) איפה מזהם יותר? אין היום מחקר אשר משקלל את השפעת כלל מזהמי האוויר ומתרגם אותם לתמותה ותחלואה. מה שבטוח ששני המקומות מזהמים יותר מדי.

איזה חומרים בעצם גורמים לזיהום?

יש מזהמי תחבורה, יש מזהמי תעשייה ויש מזהמי תחנות כח. בעיר כמו תל אביב ובגוש דן, יש מזהמים שונים בעלי השפעות שונות על הבריאות: למשל תחמוצות חנקן או אוזון גומרים לגירוי הריאות ומעלים את הסיכון למחלות ריאות, ברונכיטיס ואסטמה. אולם, המזהם החמור ביותר שמקורו מתחבורה, הוא חלקיקים נשימים עדינים מאוד, כאלה שהם בעלי קוטר של 2.5 מיקרוגרם לכל היותר. אלו חלקיקים זעירים ביותר שעוברים את מחסום כלי הדם. הם אוטמים את כלי הדם באזור הלב או המח, מה שגורם לאוטם שריר הלב או לשבץ מוחי. ילדים חשופים יותר לזיהום ממבוגרים.

מדוע ילדים חשופים יותר לזיהום אוויר?

הם נחשפים למזהמים הקטלנים מגיל קטן יותר; נמצא קשר בין חשיפה לזיהום אוויר לבעיות התפתחותיות בקרב ילדים; ראשו של ילד בעגלה מתנוסס בגובה האגזוז; רבים מבתי הספר נמצאים ליד צירים ראשיים והתנועה ערה עוד יותר

בשעות ההסעות לבתי הספר; ילדים נפגעים מזיהום אוויר לא רק בסביבת בית הספר אלא ברכבים עצמם שמרכזים ומשמרים את מזהמי האוויר הנפלט מכלל כלי הרכב בסביבה.

מה אפשר לעשות בשביל לצמצם את זיהום האוויר?

על מנת לשפר את איכות החיים והבריאות של תושבי גוש דן ולהבטיח עתיד טוב יותר לילדינו, נדרש להתחיל לטפל באופן משמעותי ונכון בזיהום האוויר מתחבורה. האחריות להצלת חיי אדם שנפגעים מזיהום אוויר מתחבורה היא של משרד התחבורה אבל במידה לא פחותה גם של העיריות והעומדים בראשן. בראש ובראשונה על ידי צימצום השימוש ברכב הפרטי ועידוד החלופות.

מה ראשי הערים יכולים לעשות?

ראשי הערים יכולים לעשות כבר עכשיו הרבה דברים על מנת להבטיח אוויר נקי ולצמצם את השימוש ברכב הפרטי ולעודד חלופות:

- 1) לאסור על כניסת רכבי דיזל ישנים בתוך מרכזי הערים;
- 2) לקדם נתיבי תחבורה ציבורית;
- 3) להקים מגרשי אוטובוסים חשמליים;
- 4) לקדם נתיבי אופניים;
- 5) לצמצם כניסת רכבים מחוץ לתל אביב וגוש דן

כיצד התחבורה משפיעה על האקלים?

שינוי אקלים הוא האתגר הסביבתי המשמעותי ביותר ברמה העולמית. על מנת שנצליח לייצב את האקלים לקראת אמצע המאה ה-21 עלינו להפחית בצורה דרסטית את פליטות גזי החממה, בראש ובראשונה על ידי מעבר לכלכלה דלת פחמן. זיהום אוויר מתחבורה מהווה כשביעית מפליטות גזי החממה, הגורמות להתחממות הגלובלית. בישראל הזיהום מתחבורה מהווה כמעט רבע מפליטות גזי החממה, והרכבים הפרטיים אחראים ל-14%.

הפחתת פליטות גזי חממה מתחבורה דורשת שילובם של שני מהלכים: הפחתת הנסועה ברכבים פרטיים ומעבר לצורות ניידות חלופות; וסיום השימוש במנועה בעירה פנימי והחלפתו עם כלי רכב שמונעים מחשמל או ממימן שמקורם באנרגיה מתחדשת

מה הסטטוס של תכנית מהיר לעיר, היכן זה עומד?

תוכנית 'מהיר לעיר' היא פרי מאמצים מתמשכים אשר נועדו לפתור את בעיות הגודש ההולכות ומחריפות בגוש דן. התוכנית תוסיף כ-330 קילומטרים של נתיבי תחבורה ציבורית (הגדלה של יותר מ-300%) באזור המרכז, בתוך הערים וביניהן. מדובר ב-330 קילומטרים של כבישים מרכזיים בגוש דן שמהווים כיום מוקדים לפקקים. יישום "מהיר לעיר" יאפשר לתחבורה הציבורית לחסוך עשרות אחוזים מזמני הנסיעה במקטעים אלה.

בפני התכנית ניצבים שני קשיים עיקריים:

1. פיתוח נתצ"ים בתוך הערים מצריך במקרים רבים שימוש במקומות חניה קיימים. לקראת הבחירות המקומיות, קיים חשש כי תושבים אשר ייפגעו מכך ילחצו על ראשי ערים לסגת ממנה.
 2. באשר לנתצ"ים בין-עירוניים, משרד התחבורה בחר באפשרות היקרה והארוכה של סלילת נתיב נוסף או הפיכת שול לנת"צ, אפשרות שדוחה את יישום החלק הבין-עירוני של התוכנית לשנת 2020 לפחות.
- לפי חברת איילון שמבצעת את העבודות, חלה התקדמות והתחלת עבודות ברוב הרשויות. אולם קיים חשש בעיריות בהן ייבחר ראש איש פחות מחוייב לנושא.