

# חדש! אגרת-גודש בלונדון

ד"ר זן לינק\*

## גודש בלונדון

בכך מנסה עיריית לונדון להתמודד עם גודש התנועה, שאינו חדש בעיר כמוכר. בשנות השבעים במאה שעברה המהירות הממוצעת בלונדון בשעות השיא הייתה 12-14 קמ"ש.

היום היא כ-9 קמ"ש באותן שעות, ובכמה עורקים דעכה ל-2.9 קמ"ש בממוצע, לאט יותר אף מהחולדות הרצות בביבים דוברי האנגלית בבירה. כל זה אינו חדש, וגם ההתפכחות מאופוריות הסלילה-מקלת-הגודש אינה חדשה: בעת תכנון הטבעת המהירה מסביב ללונדון (M25 מספרה) צפו שזו "תאפשר את הגידול בתנועה הצפוי בתוך 20-30 שנה".

הבריטים הממונעים-פרטית לא התרשמו מהתחזיות הורדרדות, הצביעו בגלגליהם וגדשו את M25 בפחות מעשירית הזמן הזה, כשם שעשו חבריהם בכל מקום בעולם.

## התקות

התקות בלונדון הן לצמצם את נפח התנועה לתוך האזור "הנגוע" במס-גודש ב-15% (30,000 מתוך כ-200,000 כניסות ליום), ולפי הסימנים הראשוניים לונדון אכן תצליח לצמצם את התנועה הנכנסת. האופן שבו תגיב התנועה עדיין אינו ידוע: ההגבלות הן לכניסה משעה 7 בבוקר ועד 6:30 בערב. השפעת מס-הגודש על מועדי-הכניסה, על פיזול אמצעי-ההסעה, על תפוסת-הרכב הנכנס לאזור המוגבל ועל גודש שמחוץ לאזור "הנגוע" במס עדיין לא נאמדה, לא הוערכה ולא נמדדה. כל אלה ייעשו בעתיד; אך הזעם והאיומים בצעדי-נגד נשמעים גם נשמעים, וכבר יש ארגונים מיליטנטיים המאיימים על רווחת המצלמות או על שלמותן הפיסית וגם לראש העירייה כבר התייחסו, להוריו ולילדיו.

## סינפור

מס-הגודש בלונדון הולך בעקבותיו של מס-גודש דומה המקובל בסינפור משנות השבעים, ובאוסלו זה שנים אחדות. בשני המקומות מקובלות טכניקות שונות להגברת מס-הגודש (והשערים שונים, לפי השעות ביום) אולם התוצאה ברורה: מספר המכוניות הנכנסות לתוך האזור המוגבל ירד בכ-20%. ה-80% הנותרים, חורקים שיניים, משלמים ומנסים להעביר את המס למעסיקים או ללקוחות. אפשר להניח גם שמספר המתחכמים (בדרכי נועם או באלימות פיסית או אלקטרונית) בסינפור קטן יחסית, מה גם שהמערכת בסינפור פועלת כבר קרוב ל-30 שנה והיא עתה חלק אינטגרלי של הנוף התחבורתי הדחוס שם. המס שם הוא שכלול של טכניקה להעלאת תפוסת הרכב הנכנס, שנוסתה בתחילת שנות ה-70 בסוף המילניום הקודם.

## מה בשוויץ הקרירה?

גם בערים אחרות באירופה נעשו בשנים האחרונות ניסויים שונים להקלת הגודש ולהרתעה אקטיבית של כלי רכב מכניסה לאזור המעיר. ניסויים אלה כוללים אמצעים פרימיטיביים כגון איסורי כניסה לרכב לפי הספרה האחרונה של מספרי הרישוי ועד לתשלום מס-נסועה-

## עצות-חינם לשר החדש

עם הכנסו לתפקיד של שר התחבורה החדש, ממש יומיים לאחר השבעתו כשר, כבר ניתנו לו מעל דפי העיתונות עצות מעשיות להצלחה בתפקידו. "עצות לא קונבנציונאליות לשרים" נאמר שם "התפורות לפי מידתם הכלכלית והפוליטית". אחת העצות האלה היתה: "...תודיע לכל רשות מקומית בישראל כי היא רשאית להטיל מס גודש... גם אתה תפעיל כממשלה את המס הזה בכבישים בינעירוניים. גובה המס יהיה תלוי בשעת הנסיעה: יותר כסף בשעה המבוקשת... מס גודש יאפשר לך לחסוך בסלילת כבישים... כל הכסף הנחסך, כל הכסף הנגבה על ידי משרדך כמס גודש, יופנה לתחבורה הציבורית. תן רכבת קלה לעיריית עפולה... אם יהיה מס גודש, ואם כרטיס אוטובוס בקו חיפה-תל-אביב יעלה עשרה שקלים – התחבורה הציבורית תפרח ותוכל לנוע במהירות". דברים כדורבנות. העצה השניה הייתה: "תעלה על המטוס הראשון וטוס לפגוש את קן ליוינגסטון, ראש העיר לונדון... שהתעקש והפעיל לפני שבועיים את מס הגודש על מכוניות פרטיות הנכנסות לאזור בו צפיפות התנועה גדולה".

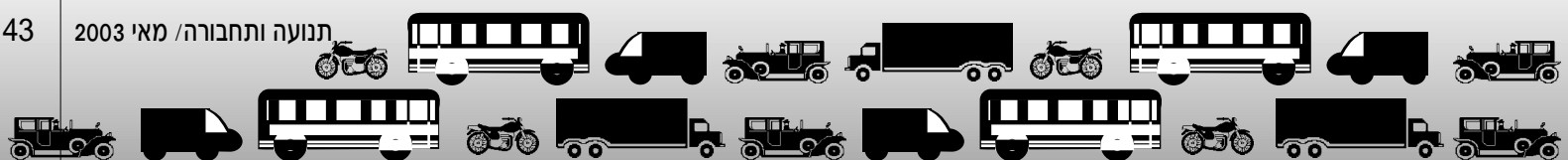
## מס גודש בלונדון

בלי להתווכח על נכונות העצות (כשמדובר לא בארצות הברית שמעבר לים, אלא בעם-הסגולה מצידו הזה של הים), העובדות נכונות: בלונדון יש לא רק טלויזיה מצויינת כדברי השיר, אלא עתה גם מס גודש. המדובר בגרסה פשוטה ועדכנית של מס כניסה: על כל רכב פרטי הנכנס בין השעות 07:00 ל-18:30 למרכז לונדון (אזור ששטחו כ-20 ק"מ רבועים) יושת תשלום של 5 ליש"ט (למעלה מ-40 ש"ח) לכל כניסה. 700 מצלמות מתעדות כל כניסה לאזור "הנגוע" ולנכנס יש 4 דרכים לשלם את המס (הטל, אגרה, תשלום, כופר, מס – היינו הך). עד השעה 10 בערב באותו יום ניתן לשלם את המס בטלפון, בהודעת טקסט, באינטרנט או באופן אישי בחנויות-נוחות המפוזרות בלונדון באלפיהן. העיקר – לשלם.

## מתחכמים?

כמוכר, עם-הסגולה יתעניין בחלופות לתשלום המס. מספר הפטורים זעום, התעריף קבוע, קיימת אפשרות תשלום "עונתי", ואי-תשלום עד 10 בלילה באותו יום גורר קנס של 40 ליש"ט (320 ש"ח). סירבת לשלם כמה ימים? הקנס מוכפל ל-80 ליש"ט. שלושה סירובים כאלה – הרכב יסונדל או ייגרר. המהומה בלונדון כבר החלה. כבר יש תביעות משפטיות נגד העירייה, תנועות-מרי ואיומי מחבלי מצלמות וסוחרים למיניהם, אך ראש העיר קן ליוינגסטון בשלו: נכנסת? שלם. הכניסה ברכב אינה חובה, אך על כניסה תשלם.

\* ד"ר זן לינק – ראש תחום בכיר תשתיות ותנועה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.





### כביש חוצה ישראל

בדרך מספר 6, כביש חוצה ישראל, מוטלת אגרה על כל המשתמשים, בגירסה פשטנית יותר של נסועה/משקל שבה אופנוע משלם (משלם?) חצי מרכב פרטי ומשאית משלמת פי שלושה מרכב פרטי לאותה נסיעה. תקופת ההסתגלות לכביש 6 תארך כמה שנים, הן מפני שהכביש עצמו עדיין אינו סלול ופתוח לכל אורכו והן מפני שהחלופות לשימוש בכביש פשוטות יחסית ואינן מחייבות מהפכות תחבורתיות למשתמש. יש רגלים לסברה שכל קילומטר של נסיעה בכביש 6 יהיה גם בטוח פי כמה מהקילומטר נסיעה בדרכים החלופיות, אולם ארגונים גדולים, כגון נציבות שרות המדינה וצה"ל, כבר הזדרזו להכריז כי לא יישאו באגרות שיושטו על כלי רכב שלהם שישתמשו בכביש אלא יפילו אותן ישירות על הנהג. האיזון העדין בין בטיחות לבין מחיר הבטיחות יועמד מן הסתם למבחן גם בכביש 6 ואולי בעוד שנתיים נוכל גם לכיילו וללמוד מנסיונו.

### עיקר שנית: עצות חינם

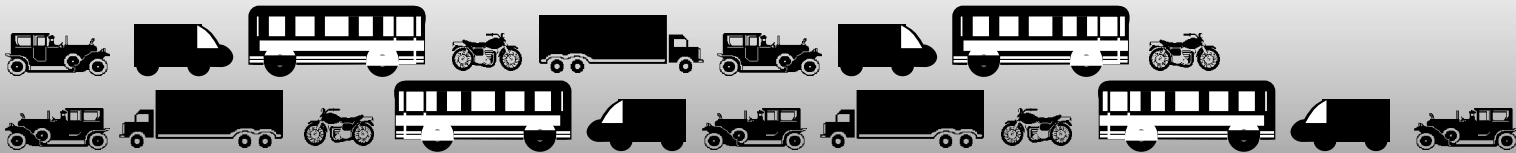
בתוך ערים בישראל לא הונהג ולא נוסה בינתיים כל מנגנון מסוג מס-גודש, ועל כן נראה כי העצה שניתנה לשר התחבורה החדש, אביגדור ליברמן, לטוס ללונדון וללמוד שם מראש העירייה קן ליווינגסטון, איך לפרק את הגודש מחד, לפתח את התחבורה הציבורית לכלל חלופה מושכת ושוות-ערך לרכב פרטי מאידך, ובנוסף אף לשרוד בתפקידו מלוא הקדנציה – היא עצה לא רעה בכלל. ימים יגידו.



עומס-זיהום על משאיות החוצות את שוויץ. המס יחסי למשקל המשאית, לנסועה שלה בתוך שוויץ ולדרגת זיהום האוויר שהיא גורמת: נהג משאית שמשקלה הכולל 34 טונות, הצולחת את שוויץ מדרום לצפון (כ-400 קילומטרים) ישלם למכונות תאבות-המוזונים 188 אירו (כאלף שקל!) לכל צליחה כזו, והשויצרים מבייחמים להעלות את המס ב-40% (ארבעים אחוזים) בעוד שנתיים. לשם השוואה: בדרך מס' 6 בארצנו, נהג משאית דומה, שמנצל כל קילומטר של דרך האגרה הזמין לה, ישלם פחות משקל לכל קילומטר של נסיעה (כשליש מהתשלום המושת על עמיתו האיטלקי חם המזג).

### ובארצנו?

מה צפוי בארץ? דיונים בנושא אגרות-גודש התקיימו פעמים רבות כתרגיל רעיוני לקראת ניסוי הדבר האמיתי בפועל. הבעיות דומות להפליא למצב באירופה: הרכב הפרטי (ובמידה רבה גם הרכב המסחרי) הוא דרך גרועה ולא-יעילה לתחבורת המונים לתוך המעייר בעיר הגדולה. הניסויים שנעשו עד כה להרתעת כניסה ברכב פרטי למרכזי ערים לא היו רציניים ולא הביאו כמעט שום שינוי. גם תעריפי חניה מרגיזים לא הרתיעו יוממים מכניסה למעייר ברכב פרטי. ומה הפלא? כשמעסיקים חשובים מאוד מדברים סרה בגודש ובהשפעותיו הקטלניות על בריאותנו מחד גיסא, ובאותה עת הם מעודדים מאידך גיסא את עובדיהם היוממים להמשיך ולבוא ברכב פרטי למרכז העיר, על ידי מימון עלות החניה המקורה והמוצללת בערינו מוכות השרב, לא הרבה ישתנה. גם לא התנועה ברחובות ערינו.



# תמרור



### יצחק בוטלינסקי



רציתי להפנות את תשומת ליבכם לצמד תמרורים מופלא המוצב בשכונת נאות אפקה בתל-אביב. הנהג הנבוך יבין מיד שאין אפשרות להבין את משמעות ההוראה הכפולה וחסרת הפשר.

תנועה ותחבורה/ מאי 2003