

מאת

דניאל רובינסון ודניאל מישורי

המאמר פורסם לראשונה בכתב העת חברה גליון 11 (ינואר 2004)

יום הכיפורים בתפוז הגדול

בערב יום כיפור, עם פתיחת תפילות 'כל נדרי', מתחילה מסיבת 'reclaim the street' ('קח בחזרה את הרחוב') הגדולה בעולם. משתתפות בה כל שדרות העם: מבוגרים וילדים, נשים וגברים, צמים ואוכלי טרפות, כופרים ומכפרים, רוכבי אופניים ומחליקי גלגליות - ובדרך כלל, כולם גם יחד. שומרי מסורת בדרכם לבית הכנסת נהנים ללכת באמצע רחוב אבן גבירול לא פחות מנערות בחולצות בטן. מין שמחת ילדות מתפשטת בין האזרחים, שמביטים אחד בשנייה כאומרים בפליאה: "זה שלנו, זה הכל שלנו!" – גם המדרכה וגם הנתיבים, גם השדרה וגם האוטוסטרדה! מותר ללכת היכן שרוצים, מבלי להרגיש, כמו אזרחים סוג ב', בהשוואה לאדוני העיר האמיתיים: המכוניות. לרגע קט, הורים מרשים לעצמם להניח בצד את הפחד המתמיד שמכונית תפגע בילדיהם מול הבית, ובעלי כלבים מפסיקים להשגיח בהיפר-עירנות על רקסי שבורח. דיזנגוף-פינת-המלך-ג'ורג', דרך-חיפה-פינת-יהודה-המכבי ושאר צמתי העיר – פתאום הכול שקט ונקי ורגוע כמו בכפר קטן בגליל: אוויר-ים צח נושב בעלים, ציוצי ציפורים נשמעים מכל עבר ולב האדם מתמלא חדווה ורצון טוב. בפעם הראשונה מאז יום כיפור אשתקד, העיר באמת שייכת לתושביה, שבשאר ימות השנה מסתפקים בשהייה-על-תנאי בשוליו של המרחב הציבורי.

זהו "יום ללא מכוניות" שאין כדוגמתו בשום מקום אחר בתבל: תושבי תל-אביב רבתי יוצאים בהמוניהם אל המרחב הציבורי, אל הרחובות והצמתים ואף לנתיבי-איילון, ומביעים את הכמיהה העמוקה, למרחב אורבני אחר, ולקשר אחר בין האדם לסביבתו ובין האדם לשכניו. מה שבגדר אוטופיה בלתי-אפשרית עבור סביבתנים בעולם כולו מתגשם במדינת ישראל – רק בישראל! – פעם בשנה בהצטלבות נדירה של מסורת עתיקה וקונסנסוס ציבורי נעדר-כפייה. צריך להזמין סביבתנים מהעולם כולו בכדי שייחוו חוויה ייחודית זו, חווייה שגם במעוזי התנועה לאיכות הסיבה כגון גרמניה וקליפורניה נשארת בגדר חלום.

למחרת יום הכיפורים הכל חוזר לקדמתו, לשגרה של ימים נוראיים לגוף ולנפש. שוב הצלילים הדומיננטיים הם של חרחור מנועים, שריקת בלמים וצפצופי צופרים. שוב ענני עשן מופלצים מאגוזים חלודים ועקומים, וריח המלוח מתחלף בריח הערפיח. קשישים שוב מתמרנים בין המכוניות שחונות על המדרכה וחוסמות להם את הדרך לגן ולסופר; ושוב הולך הרגל ניגש לאבן השפה של המדרכה ביראה ובפחד, לבל יוכרע בהרף-עין "מי במכונית ומי במשאית, מי במונית ומי באוטובוס". בקיצור, חוזרים להתנהגות שמכתיבה תרבות עירונית שבנוייה סביב המכונית.

הדיסטופיה היומיומית

בתל אביב דיום חול, הרחוב (המרחב שבין הבניינים) מיועד בעיקר לכלי רכב (נוסעים וחונים), ורק השוליים שלו (מה שנשאר לאחר שנמצא מספיק מטראז' למכוניות) מיועדים לכל שאר השימושים (הליכה, רכיבה על אופניים, טיולים עם ילדים, שיחות עם שכנים). ככל שיש יותר תנועה ממונעת (כלומר, ככל שדרישות המכונית הפרטית גדולות יותר), השוליים צרים יותר והאזרח מוצא את עצמו על מדרכות צרות, מזוגג בין אופנועים

חנויים ופחי אשפה.

בעיר המבוססת על הרכב הפרטי, קיימת הפרדה כמעט-מוחלטת בין ההגעה ממקום למקום לבין כושר גופני. התוצאה: האדם המצוי נמנע עד כמה שאפשר מלהפעיל את שתי רגליו. אם הפרוטה מצוייה בכיסו ויש לו מודעות לתחום זה, הפעילות הפיזית שלו מתרחשת רובה-ככולה במתחם סגור המיועד רק לכך: מכון כושר מואר פלורוסנטים או בריכת שחייה. בהגיעו אליו - במכוניתו הפרטית, כמובן - הוא נוסע סחור-סחור במגרש החנייה בפטרול שיטתי על-מנת למצוא מקום חנייה קרוב עד-כמה-שניתן לדלת הכניסה, וזאת על אף שבפנים ילך חמישה קילומטרים וירטואליים על מכונית הליכה ממוחשבת. הרי מי שחונה ליד הכניסה לא רק חוסך לעצמו 30 מטר הליכה אלא גם מוכיח לסובבים אותו, ועוד-יותר-חשוב לעצמו, שהוא מצליח. אכן, בתל אביב-על-האייילון (האוטוסטרדה, לא הנהר), ההתנצחות הממונעת בלתי-פוסקת היא. התחרות מתקיימת ברחובות העיר ובאוטוסטרדות המובילות אליה, אולם היא מגיעה לשיאה במאבקי הגלדיאטורים האכזריים על מקום החנייה הקל"ב. יחי החזק ובתיאבון לו! נהג לנהג זאב!

תושבי הדיסטופיה התל-אביבית אינם חיים ללא תקוות. מפלגות מוניציפליות מכל הקשת הפוליטית - מבורגני ועד סוציאלי, מאדום ועד ירוק ועד כחול-לבן - מבטיחות ללא בושה, ומבלי אפילו להסמיק, שלהם פתרון פשוט ומיידי לבעיות הפקקים והחנייה. הוקוס-פוקוס, אם רק נסלול יותר אספלט, אזי כל אחת תוכל לחנות מול ביתה ממש; אברה-קדברה, ותהי חנייה חנם וללא הגבלה לכל תושב... אין כל סיכוי שהבטחות אלה תתגשמה, וזאת מן הטעם הפשוט שלא קיים מספיק מקום בתל אביב, או בכל עיר מודרנית אחרת, לכל המכוניות שיעלה על דעתו של מישהו להתניע במקום אחד ולדומם במקום אחר.

כיפורוטופיה - החזון

העיר האוטופית שאני מציעים, "כיפורוטופיה", תענה אחרת על השאלות: העיר מה היא? לשם מה היא קיימת? את מי ואת מה היא אמורה לשרת? כיוון שהסדרי התחבורה הם הגורם החשוב ביותר בחלוקתו ובעיצובו של המרחב האורבני, בכיפורוטופיה תוחלף תרבות המכוניות בתרבות שבה בני האדם יעמדו במרכז, ובה תכנון כל מרכיביה של העיר יתחיל עם הולך הרגל ורוכב האופניים. במילים אחרות, העיר תיבנה בראש ובראשונה כמרחב עבור בני אדם.

לאחר פינוי המכוניות, יתפנו שטחים גדולים בלב העיר. במקום האספלט הלוהט של מגרשי החנייה יוכשרו פארקים ומדשאות, ואת מקומם של הרחובות הסואנים יתפשו שדרות מוצלות. בהעדרן של מכוניות, כל המרחב שבין הבניינים ייועד להולכי רגל, לאנשים בכסאות גלגלים, לילדים בעגלות, לרוכבי אופניים ולסתם שוטטים. עם זאת, למרות הפסטורליה, אין לשכוח שכיפורוטופיה אינה פרוור שומם עם אפרטהייד סוציו-כלכלי אלא עיר תוססת עם כל השירותים, העושר התרבותי והרב-גוניות שרק כרך של ממש מסוגל לטפח ולהכיל.

בכיפורוטופיה, יגברו הצדק והשוויון החברתיים, שהרי הליכה ברגל ורכיבה על אופניים הם אמצעי תחבורה זולים וזמינים. סכומי עתק שכעת מושקעים במכונית הפרטית - המבצר המתנייע של המעמד הבינוני - יופנו לצרכים אחרים, כולל מערכת להסעת המונים. מי שלא ירצה, או לא יהיה מסוגל, להתנייד בכוחות עצמו, ומי שנסיעתו ארוכה, יוכל לעלות על חשמלית חרישית, רכבת מרשרשת או מיניבוס חשמלי. בצירים המרכזיים ייוותרו שטחים צרים בשביל המכוניות הפרטיות המעטות שתגענה מחוץ למטרופולין, ופה ושם יהיו מקומות חנייה יקרים להחריד.

העיר הכיפורוטופית לא רק תאפשר לתושביה ללכת ברגל ולרכוב על אופניים אלא תעודד ותמרץ אותם לעשות כן. כחלק בלתי נפרד מסדר יומו, ילך האדם ברגל, מרצונו ולהנאתו: נעים יהיה לו להגיע למקום עבודתו ולעריכת קניות, למוקדי בילוי ולמפגשי חברים, כשהוא על שתי רגליו או רכוב על אופניים. אמצעי

תחבורה אלה, שלא כולאים את האדם לבד ומבודד בקופסת פלדה, גם יגבירו את המגע הבין-אישי המהנה והמפרה בין האזרחים.

הודות להפחתה הדרסטית בזיהום האוויר והסביבה ובמפגעי רעש, תושבי כיפורוטופיה יהיו אנשים בריאים יותר. הם יהיו חשופים לפחות חומרים מסרטנים, הם לא ישבו בפקקים מורטי-עצבים, והודות לאורח חייהם הפעיל יסבלו מפחות מחלות ריאות ולב. הם אף יהיו יפים וחסונים יותר, הודות לשרירי שוקיהם החטובים.

תיקון העיר, תיקון נפש האדם: דיאלקטיקה עירונית

האדם מכונן את העיר המכוננת את האדם. תהליך דיאלקטי זה מתרחש לאורך שנים ועשורים, דורות ומאות. עיר שבה המכונית שולטת, עיר אכזרית היא, מפני שבמצב שבו אין מספיק מרחב לכל המכוניות של כולם, נאלצים הנהגים - ולרוב התושבים אין מנוס מלהפוך לנהגים - להילחם על שטח מוגבל. לכן, החיים בעיר מעין זו מתאפיינים במתח מתמיד ובתחרות בלתי פוסקת על משאב הקרקע. התמכרות החברה למכונית לא רק מרעילה את הריאות ומנוולת את הגוף, אלא גם מעוותת את הנפש ומעכירה את היחסים בין אדם לאדם.

מפתיעים ואף מדהימים השינויים שעוברים על תושבי הדיסטופיה התל-אביבית כשהם חווים, אפילו לזמן קצר, את המרחב נטול-המכוניות והתנאים הסביבתיים של יום כיפור ישראלי, כשהמפלטים דוממים וצי המכוניות מחליד לאטו ושוקע בפחת מואץ מבלי שמנועו מופעלים. שעות חסד אלה מוכיחות שטבע האדם לא צריך להשתנות בכדי שכיפורוטופיה תתגשם. כל אזרח של כיפורוטופיה יהנה מסביבה "יומכיפורית" במשך כל ימות השנה, ובכל תחומי החיים הבכורה תינתן לו ולשכניו במקום לרכב הפרטי. בהתנהגות כלפי הזולת לא פחות מאשר בפנימיותו, יבואו לידי ביטוי שמחת החיים, הקשר עם האחר והרגשת שייכות למרחב הציבורי ולחברה בה הוא חי שבשגרת הדיסטופיה מודחקים ומדוכאים.

יום כיפור מעמיד בפנינו מודל של מרחב אורבני בריא ושפוי יותר ובה בעת מוכיח שהעקרונות עליהם בנוייה כיפורוטופיה אינם אוטופיים כלל. כלומר, יישומם אינו דורש שינוי חברתי כולל אלא תכנון תחבורתי אלטרנטיבי. ככל שחיי היומיום ברחובות הכרך התל-אביבי יידמו ליום כיפור ביחסים ההדדיים שבין האדם למקום (תרתי משמע), כך נמצא שאנחנו אנשים בריאים, שפויים ומאושרים יותר.

כשאנו מעצבים את המרחב שבו אנו חיים, אנחנו מעצבים גם את עצמנו. הגיע הזמן שנעניק לעצמנו באופן קבוע את השלווה, הבטחה והרגשת השחרור מאימי המכונית שאנו טועמים לשעות ספורות כל שנה. הגיע הזמן לבנות עיר אחרת, עיר לאנשים ולא למכוניות. כיפורוטופיה – לא בשמיים היא!