

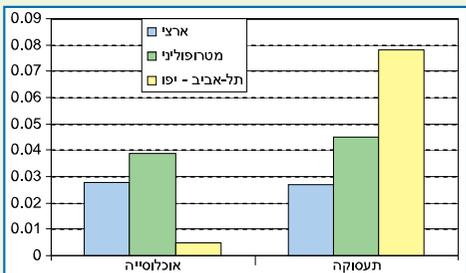


מתוך הסרט: "עיר של היפ הופ" - תיכון עירוני ה'

תנועה ותחבורה



מפה 4.1: היררכיית הדרכים בתל אביב-יפו



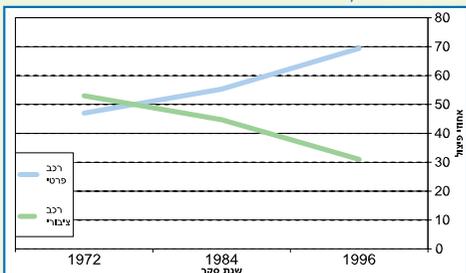
גרף 4.1: שיעור גידול שנתי בין השנים 1983 ל-1995



תמונה 4.1: הגודש תנועה בכניסת לתל אביב-יפו בבוקר / באדיבות נתיבי איילון



תמונה 4.2: 44% מהנוסעים למרכז העיר נוסעים בתחבורה ציבורית / באדיבות נתיבי איילון



גרף 4.2: פיצול הנסיעות לעבודה באוטובוס ורכב פרטי במטרופולין תל אביב-יפו בין 1972-1996

ידי התושבים ורבים מן העסקים מושכים מבקרים רק בשעות ספציפיות. למרות זאת, צירוף ביקושים של קבוצות אוכלוסייה שונות מחרף את בעיות החניה במקומות ובשעות ספציפיות (כך, לדוגמה, אזור היכל התרבות, רצועת החוף במרכז תל אביב ומתחם שיינקין-בלפור).

נראה, כי תשתית החניה לא מנוצלת במלואה. חינונים שהוקמו לצורכי המועסקים ליד מקומות העבודה לא מנוצלים על ידי מבקרים ותושבים בשעות הערב. על אף שתושבי תל אביב-יפו זוכים להנחה ניכרת בחינוני אחוזות החוף, בפועל התושבים חונים בעיקר לאורך שפת המדרכה. נתונים על ההיצע והדרשה לחניה במרכז העיר (רובעים 3-6) מובאים בטבלה 4.1.

רובע	היצע חניה		מספר רכבים למקום חניה	
	סה"כ	אחוז הרחוב	תושב	מועסק מבקר*
3	15,419	36%	1.57	1.39
4	20,092	37%	0.94	0.77
5	45,914	11%	0.73	1.03
6	20,404	16%	0.18	1.32
סה"כ	101,829	21%	0.95	0.94

טבלה 4.1: היצע החניה במרכז תל אביב * הדרשה לחניית מבקרים נקבעת לפי תקני חנייה לשימוש מסחר, בילוי ושירות

העומס על תשתית הדרכים והחניה מאוזן על ידי שיעור השימוש הגבוה בתחבורה הציבורית (44% מן הנכנסים למרכז העיר במשך היום) אך זו מתקשה לספק רמת שירות סבירה. התחבורה הציבורית מבוססת ברובה על שירות אוטובוסים ומופעלת בעיקר על ידי שני הקואופרטיבים, אגד ודן. 1.1 מיליון נסיעות אוטובוס ביום מתבצעות במטרופולין, 37% מתוכן לעיר תל אביב-יפו (תמונה 4.2). היקף הפעילות של רכבת ישראל נמוך באופן יחסי (40 אלף נוסעים ביום עוברים בתחנות בתל אביב-יפו) אך קיים גידול עקבי במספר הנוסעים ברכבת.

האמצעים הכספיים והפיזיים העומדים לרשות מפעילי האוטובוסים במטרופולין הם רבים אבל מספר המשתמשים בהם נמוך בהשוואה לערים אחרות באירופה (טבלה 4.2) ושיעור המשתמשים באוטובוסים יורד עם השנים (גרף 4.2). צי האוטובוסים במטרופולין תל אביב-יפו גדול פי-שלושה מזה שבמנצ'סטר ובליסבון, בעוד ששיעור הנוסעים באוטובוסים הוא רק 80% משיעור הנוסעים באוטובוסים בערים אלה (במנצ'סטר ובליסבון פועלות מערכות תחבורה ציבוריות נוספות).

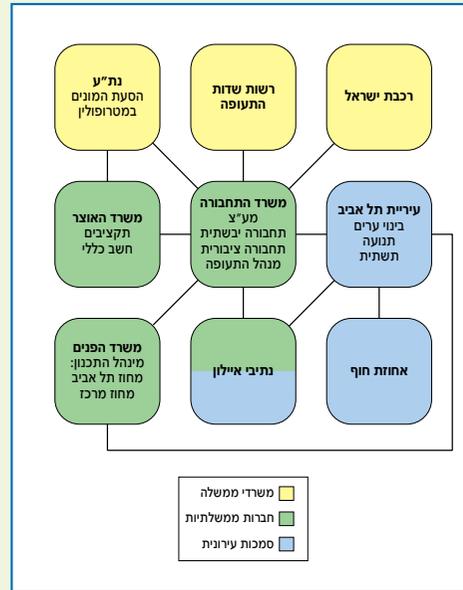
4.1 מערכת תחבורה באיזון עדין

בכל יום מתבצעות 4.2 מיליון נסיעות במטרופולין תל אביב-יפו, מתוכן 2.8 מיליון ברכב פרטי ו-1.3 מיליון בתחבורה ציבורית (אוטובוסים, רכבות, מוניות שירות וכו'). 51% ממקומות התעסוקה בארץ ו-44% מכלל האוכלוסייה מתגוררים בתחום המטרופולין (מנתניה בצפון, מודיעין במזרח ואשדוד בדרום). בשנים האחרונות ניכר גידול משמעותי בהיקף התעסוקה בעיר תל אביב-יפו, כחלק ממדיניות של חיזוק המע"ר (גרף 4.1). העיר מתפקדת בו-זמנית גם כמקום מגורים למאות אלפי תושבים וגם כמרכז העסקים הראשי והתרבותי של המטרופולין (אף ברמה הארצית).

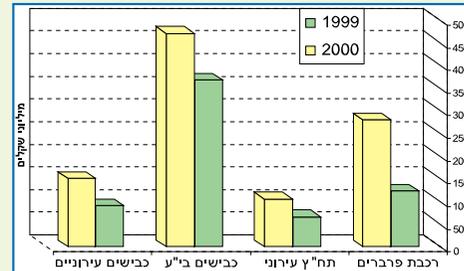
באחרונה קיימת מגמה איתת של מעבר אנשים העובדים בתל אביב-יפו למגורים בפרברים (אחוז המועסקים הגרים בעיר ובערים השכנות קטן בהיקף של כ-2% בחמש השנים האחרונות). מגמה זו מחריפה את העומסים על אמצעי התחבורה, המנקזים את התנועה אל העיר. לעיר תל אביב-יפו נכנסים כ-670 אלף נוסעים במשך היום, 86 אלף מתוכם נכנסים בין שבע לשמונה בבוקר. חלק ניכר מתשתית הדרכים מיועד לאפשר נגישות למקומות העבודה בעיר (תמונה 4.1). מערכת התחבורה העירונית צריכה לתת מענה לביקוש הרב לנסיעות של תושביה (רמת הניידות של אוכלוסיית העיר היא גבוהה בהשוואה לממוצע המטרופוליני) של המועסקים ושל הבאים לבלות ולקבל בה שירותים. הביקוש הרב יוצר גודש בדרכים וביקוש רב לחניה. הבעיה מחריפה בשל רמת שירות בלתי מספקת בתחבורה הציבורית.

בשעות השיא בבוקר דרכי הגישה לעיר מגיעות לקצה הקיבולת שלהן, אף על פי שמערכת הדרכים מפותחת וצפופה (מפה 4.1). בצמתי הגישה למע"ר מכיוון מזרח הלחץ גבוה במיוחד עקב ניקוז של שתי תנועות עיקריות - תנועה המגיעה מנתיבי איילון (הציר הראשי לתנועות צפון-דרום) והתנועה מן היישובים שממזרח לעיר. כמו כן, קיימת בעיה של אי-רציפות של הצירים הראשיים באזורים ההיסטוריים של העיר. כמענה ללחצים, הוקמה מערכת בקרת רמזורים על ידי עיריית תל אביב-יפו, המשרתת גם ערים שכנות ומביאה לניצול מיטבי של רשת הכבישים העירונית.

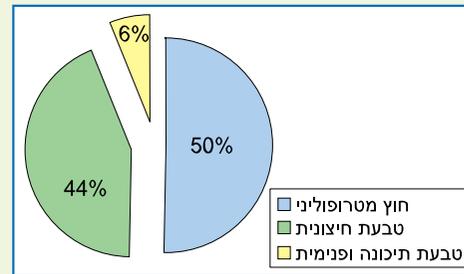
מלבד בעיות הגודש בדרכים, מקובל לחשוב שבתל אביב-יפו יש בעיות חניה חריפות - אך הנתונים מראים אחרת. למעט רובע 3, הביקוש לחניה מתאים עצמו להיצע. שלוש קבוצות אוכלוסייה שונות מייצרות ביקוש לחניה: תושבים, מועסקים ומבקרים (כולל מקבלי שירותים). הנתונים מראים, כי היצע החניה מצליח בדרך כלל לענות על הביקוש של כל אחת מהן בנפרד (טבלה 4.1). הביקוש לחניה על ידי המועסקים הוא לרוב בשעות שונות מאלה שבהן יש ביקוש לחניה על



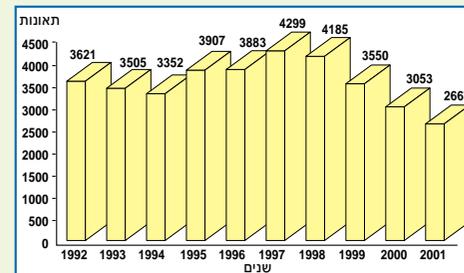
גרף 4.6: סכימה של המבנה הארגוני לענף התחבורה



גרף 4.3: תקציב משרד התחבורה לפיתוח תחבורה יבשתית במטרופולין תל אביב-יפו 1999-2000



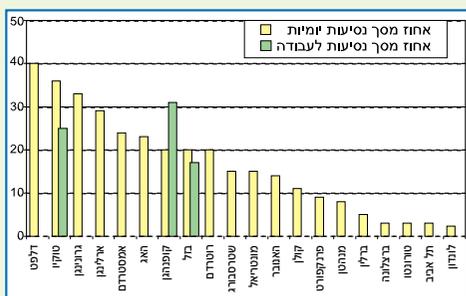
גרף 4.4: עולים לתחנות רכבת ישראל לכיוון תל אביב-יפו לפי מוצא הנסיעה



גרף 4.5: תאונות דרכים בתל אביב יפו 1992-2001



תמונה 4.3: מרכז בקרת רמזורים של עיריית תל אביב-יפו



גרף 4.7: שיעור הנסיעות באופניים בערים שונות בעולם

ובתאום איתה, בשיתוף הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. פעילות זאת הביאה להקטנה משמעותית של מספר התאונות בשנים האחרונות (גרף 4.5).

הפיצול בין הגורמים הממשלתיים לבין הגורמים העירוניים מקשה על יישום מדיניות תחבורה כוללת ומוסכמת (גרף 4.6).

משרד התחבורה מחזיק בידיה את סמכויות התמרון, רשאי להסמיך את הרשויות המקומיות לקבוע הסדרי תנועה, למעט מספר תמרוזים (עצור, רמזורים, תמרוזים הקשורים בנתיבי תחבורה ציבורית ותחנות תחבורה ציבורית).

על אף שלתל אביב-יפו יכולת ניהול עצמי גבוהה יחסית לרשויות מקומיות אחרות, האזורים בהם הואצלו לה סמכויות תמרון מצומצמים. ההרשאה לא חלה על כל קטעי דרך בהם עוברים קווי תחבורה ציבורית, מסופי תחבורה ציבורית, אזורים לא מבונים וקטעי דרך החוצים אחד מהאזורים שתוארו לעיל עד הצומת הקרוב שבתוך תחום ההרשאה.

עם זאת, לעמדת העירייה יכולה להיות השפעה על הגורמים הממשלתיים, זאת בשל מרכזיות העיר והיכולות הטכניות שיש למוסדותיה (כך, לדוגמה, מערכת בקרת התנועה המרכזית מופעלת על ידי העירייה ונותנת שירותים גם לערים הסמוכות) (תמונה 4.3).

4.3 הפוטנציאל למערכת תחבורה בת-קיימא

צפיפות הבנייה בעיר ועירוב שימושי הקרקע יוצרים רמת נגישות גבוהה למגורים, למסחר ולמקומות תעסוקה, במיוחד במרכז העיר אך גם ברובעים הדרומיים והמזרחיים. על אף שמספר כלי הרכב הפרטיים בעיר גבוה, שיעור השימוש באמצעי נסיעה אחרים (תחבורה ציבורית, אופניים) בקרב תושבי תל אביב-יפו גבוה בהשוואה לכלל המטרופולין. מרחקי הנסיעה לעבודה של תושבי תל אביב-יפו הם קצרים - 88% מן המועסקים הגרים ועובדים בעיר מרוחקים פחות מ-7.5 ק"מ ממקום עבודתם, 69% פחות מחמישה ק"מ. עקב זאת, שיעור ההולכים ברגל או הרוכבים על אופניים גבוה: כ-11% מן המועסקים בעיר מגיעים לעבודה ברגל וכ-2% נוספים באופניים (טבלה 4.3, גרף 4.7).

אמצעי	תושבי תל אביב	כלל המטרופולין
הליכה ברגל ואופנים	12.5%	11.9%
רכב פרטי / אופנוע	46.9%	50.4%
תחבורה ציבורית	36.9%	34.5%
אחר ועובד בבית	3.7%	3.2%

טבלה 4.3: פיצול הנסיעות לעבודה - השוואה בין תושבי תל אביב-יפו לתושבי המטרופולין

עיר	תל אביב	מנצ'סטר	ליסבון
אוכלוסית העיר המרכזית	350,000	451,000	610,000
אוכלוסית המטרופולין	2 מיליון	2.6 מיליון	2.5 מיליון
גודל צי האוטובוסים במטרופולין	2,700	709	802
מס' קווים בעיר המרכזית	92		93
מס' נוסעים (באוטובוס (שנתי)	295 מיליון	310 מיליון*	352 מיליון*
אורך נתיבי תחבורה ציבורית	45	8	38.4

טבלה 4.2: שירות האוטובוסים בתל אביב-יפו בהשוואה לערים אחרות / מקור: ג'ייס מערכת מידע. לא כולל נוסעים באמצעים מסלתיים

מהירות הנסיעה באוטובוסים במטרופולין נמוכה בהשוואה למהירות המקבילה ברכב פרטי (25 קמ"ש בהשוואה ל-32 קמ"ש) ולמרות אורכם של נתיבי התחבורה הציבורית (נת"צ) יעילותם מוגבלת. זמן הנסיעה הממוצע בתוך אוטובוס במטרופולין מהווה 57% בלבד מן הזמן שאורך מן היציאה מנקודת המוצא ועד ההגעה אל היעד ("זמן מדלת אל דלת"), עובדה המצביעה על זמני המתנה, הליכה ועמבר ארוכים.

שלושת מרכיבי ההיצע העיקריים של מערכת התחבורה המקומית העירונית הם רשת הדרכים, החניה והתחבורה הציבורית. בין מרכיבים אלה קיימים יחסי גומלין וסביר להניח ששינוי בגורם אחד מהם ישנה את האיזון ביניהם.

4.2 עיר-מטרופולין: ניהול מערכת התחבורה בתל אביב-יפו

רוב סמכויות מערכת התחבורה מצויות בידי משרדי הממשלה - האוצר, התחבורה והפנים. תל אביב-יפו נתפסת בקרב הגורמים הממשלתיים בעיקר כמרכז מטרופולין והם מתייחסים פחות לסוגיות תחבורתיות מקומיות. כך, למשל, בשנת 2000, יועדו רוב התקציבים לשיפור מערכת התחבורה המטרופולינית ופחות למערכת המקומית (גרף 4.3). הדבר ניכר במיוחד בתקציב הגדול המופנה לכבישים שבאחזקת מע"צ וביגודול המשמעותי בתקציב המופנה לרכבת הפרברים, שניהם משרתיים בעיקר יוממים המגיעים מחוץ לתל אביב-יפו ומחוץ למטרופולין (גרף 4.4).

המעמד המרכזי של העיר כמרכז עסקים ותרבות מקנה חשיבות רבה למדיניות התחבורתית המטרופולינית. משיקולים כלכליים, ניתנת העדפה לפרויקטים מטרופוליניים על פני פרויקטים עירוניים-מקומיים.

בעיר מתבצעת פעילות רב-תחומית (תשתיות, חינוך והסברה) למאבק בתאונות הדרכים, ביוזמת העירייה

"קטעים חסרים"- לדוגמה, המשך רחוב שלבים. המאמצים העירוניים למצוא פתרונות תחבורתיים מתמקדים במרכיב זה של מערכת התחבורה. בניגוד למגמות של המשך פיתוח מערכת הדרכים, המדיניות הבאה לביטוי במסמכי התוכניות המחוזיות (בעיקר בתמ"מ 5) מדגישה את חשיבות פיתוח התחבורה הציבורית, בכלל ומערכת הסעת ההמונים, בפרט. תרגום אמירה זאת לשטח מתברר כבעייתי, בהיעדר הסכמות בין הרשויות, מורכבות הפרויקטים וחוסר הניסיון בהקמת מערכות תחבורה ציבורית מתקדמות, בעיקר מערכות מסילתיות.

אחד מן הצעדים החשובים לקידום מערכות הסעת ההמונים הוא הרחבת השירות של רכבת ישראל, תוך שיפור השירות הבין-עירוני והפרברי. בטווח הקצר והבינוני, צפויה רכבת ישראל לפתוח קווים חדשים שיחברו בין העיר תל אביב-יפו לראשון לציון (שלוחת ראשונים) לנמל התעופה בן-גוריון ולכפר סבא. קווים אחרים, המתוכננים להיפתח בטווח הרחוק יותר, הם הקווים לירושלים, למודיעין, לרעננה ולאשדוד, דרך מערב ראשון לציון ואילון-דרום.

במקביל, מקדמת חברת נת"ע תוכניות למערכות הסעה המונית עירונית. הקו הראשון הוא הקו האדום, המחבר בין פתח תקווה לבת ים דרך תל אביב. תוכנית זו, המופקדת במועצה הארצית לתכנון ולבנייה, נמצאת בתחילת התהליך מכרז לבנייה ולתפעול המערכת. הקו צפוי להיפתח לפי ההערכות הרשמיות בשנת 2009. קווים אחרים מתוכננים לחבר את הערים חולון, בקעת אונו / אור יהודה והרצליה עם תל אביב-יפו.

מערכת הרכבת העירונית תשרת בעיקר נוסעים מן הערים הסמוכות לתל אביב-יפו, המבקשים להיכנס אליה וגם תיתן מענה לחלק מן הנסיעות הפנימיות בעיר (תמונה 4.8). לתוואי הקו האדום ראה מפה 3.1 בעמ' 62.

לרוב ניתן לקדם בהסכמה תוכניות למערכות מסילתיות שאינן באות על חשבון מערכת הדרכים, כמו רכבת ישראל, למשל. מרכיבי התוכנית של נת"ע לרכבת להסעת המונים, המייעדים חלק מן הכבישים המשרתים היום רכב פרטי למסילת רכבת בעתיד, נתקלים באי-הסכמה מצד העירייה ומצד התושבים.

בשל הזמן הארוך הנדרש להקמת מערכות הסעה ציבוריות מסילתיות, מקדם משרד התחבורה, באמצעות אגף התחבורה הציבורית בנתיבי אילון, תכנון מחדש למערכת האוטובוסים בכלל המטרופולין. פרויקט זה אמור לספק מענה בטווח הקצר לשיפור רמת השירות בתחבורה הציבורית במטרופולין. החלופות למערכת הקווים המקומית בתוך תל אביב-יפו נמצאות בדיונים.

בין עיריית תל אביב-יפו לגופים ממשלתיים יש חילוקי דעות בנוגע לטיפול בחניה. לדוגמה, משרד התחבורה גורס כי יש ליישם תקן חניה מצומצם, בהנחה שדבר זה יעודד את השימוש בתחבורה הציבורית. המשרד

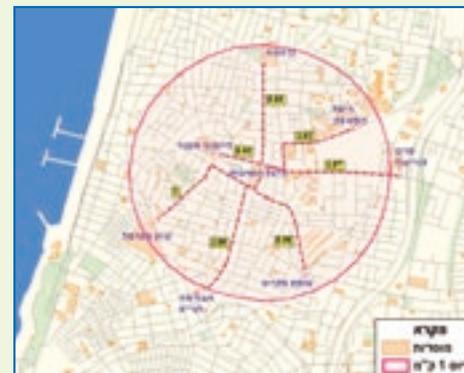
המבנה העירוני של תל אביב-יפו (עירוב שימושי קרקע, קומפקטיות) מאפשר פיתוח מערכות תחבורה לא-מוטריות. המישור שעליו בנויה העיר והאקלים הנוח השורר בה רוב ימות השנה מהווים נגמלים התומכים בהליכה ובנסיעה באופניים. המבנה הריכוזי של התעסוקה במטרופולין (שהעיר תל אביב-יפו ממוקמת במרכזו) יוצר הזדמנות לפתח מערכת תחבורה רבת-קיבולת, כמו למשל, רכבת תחתית או רכבת קלה. פיתוח אמצעים רבי-קיבולת יחד עם מדיניות ריסון תנועה אף יאפשר להקטין את שיעור השימוש ברכב פרטי בעיר (מפה 4.2, תמונות 4.4, 4.5).

ישנם כמה גורמים הפוגעים ביכולת לפתח מערכת תחבורה מגוונת בעיר. בין הגורמים, היעדר מדיניות ותוכנית מוסכמת שיוונו את הפעילות השוטפת של כל גורמי התחבורה, היעדר מדיניות תחבורה ושימושי קרקע מוסכמת, היעדר יעדים וסדרי עדיפות ברורים ומשותפים לכל הגורמים והשקעה בלתי מאוזנת, שמרביתה מופנית לפיתוח תשתית הדרכים. הניסיון והמקצועיות בתכנון ובפיתוח מערכת הדרכים הוא רב ואילו בכל הנוגע לתחבורה ציבורית, לאופניים, לאופניים ולהליכה ברגל, לא נקבעו כללים ותקנים מקובלים ומחייבים (חלקם נמצאים בשלבי הכנה).

4.4 כיווני פיתוח של מערכת התחבורה

עיקר המאמץ לקידום תוכניות תחבורתיות בעיר ובמטרופולין מופנה לפיתוח תשתיות כבדות. אם בעבר התמקדו בפיתוח מערכת הדרכים המטרופולינית, בשנים אחרונות מופנים התקציבים גם לאמצעים מסילתיים. ההשקעות בדרכים מטרופוליניות / ארציות מתמקדות בכמה צירי רוחב, התומכים בשלושה צירי אורך: שדרוג כביש מס' 4, סלילת כביש חוצה ישראל והשלמת נתיבי אילון (לדרום ולצפון). צירי הרוחב אמורים לספק גישה מכביש האורך, חוצה ישראל, למרכז המטרופולין. כמה צירי רוחב מטרופוליניים חדשים, כמו כביש מכבית, דרך אם המושבות וכביש אילון-מזרח, מצויים בתהליכי ביצוע ותכנון. על פי התכנון, הדרכים המהירות בין כביש מס' 5 בצפון לכביש תל אביב-ירושלים בדרום לא יעברו ממערב לכביש מס' 4 (כביש גהה) למעט אפשרות של המשך אילון-מזרח.

התשתית לרכב פרטי מפותחת בהשוואה לתשתיות של אמצעי נסיעה אחרים (תחבורה ציבורית, הולכי רגל ואופניים). ברמה העירונית, מתמקדות תוכניות הפיתוח של מערכת הדרכים בעיקר בהגדלת קיבולת המכוניות על צירים קיימים, הן על ידי שיפור מערכת הבקרה והן על ידי הפרדה מפלסית בצמתים הנמצאים בצירים העורקים הראשיים (צומת קפלן, תמונה 4.7). הפרויקטים לדרכים חדשות מתמקדים בעיקר באזורים חדשים של העיר שטרם נבנו, למעט הפרויקט להשלמת



מפה 4.2 מרחקים בין מוקדי נסיעה ראשיים במרכז תל אביב



תמונה 4.4: הולכי רגל ברחוב אלנבי / באדיבות נתיבי אילון



תמונה 4.5: רוכבי אופניים בשביל האופניים בשדרות בן גוריון



תמונה 4.6: פיתוח מערכת תימרוך בנתיבי איילון / באדיבות נתיבי איילון



תמונה 4.7: שיקוע צומת קפלן / באדיבות נתיבי איילון



תמונה 4.8: תחנת רכבת תחתית - הדמית מחשב / באדיבות נתי"ע



תמונה 4.9: בשנת 2002 הותקנו מאות מתקני חניה לאופניים במרכז העיר

תומך ביצירת מנגנון מדורג, כך שבאזורים הקרובים למרכזי תחבורה ציבורית, כמו תחנת רכבת, יאושר מספר מקומות חניה מצומצם. יישום מדיניות זו הוא בעייתי במבט מקומי, כל עוד מערכת התחבורה הציבורית מתקשה להתחרות עם הרכב הפרטי ובהיעדר יישום מדיניות להעדפת תחבורה ציבורית בכל חלקי המטרופולין. קיים חשש כי מדיניות החניה המוצעת תגרום לבריחה של עסקים ושירותים מן העיר - זאת, משום שיכול להיווצר מצב שבו עדיין לא תהיה מערכת תחבורה ציבורית מוסדרת ומספר מקומות החניה יהיה מצומצם, כאשר באזורים פריפריאליים לא תוטל כל הגבלת נגישות לרכב פרטי. לכן, מובילה העירייה מאבק של ערי מחוז תל אביב בנושא תקני החניה המופחתים, בדרישה שהם לא יופעלו לפני הפעלת הקו הראשון של מערכת הסעת ההמונים (הקו האדום) ושהם יחולו גם באזורי תעסוקה מתחרים במחוז המרכז. כל זאת, כדי לחזק את מרכזיות העיר ולמנוע נחיתות של אזורי התעסוקה בעיר בתחרות עם אזורי תעסוקה אחרים.

בטווח הקצר, מקדמת עיריית תל אביב-יפו את התכנון וההקמה של כמה חניונים חדשים (חניון גן לונדון, חניון הבימה, חניון כיכר רבין) כדי להגדיל את קיבולת החניה במרכז העיר. בחניונים הקיימים ניתנת העדפה לתושבי תל אביב-יפו. העדפה כזאת, אם תינתן בחניונים החדשים, אינה מהווה פתרון לתושבי רובע 3, הרובע הסובל מבעיות החניה הקשות ביותר.

כמו כן, מקדמת העירייה פרויקט לעידוד השימוש באופניים ככלי תחבורה בעיר. הפרויקט מבוסס על פיתוח תשתיות פיזיות לרוכבים (שבילי אופניים ומתקני חניה) כחלק מן התכנון התחבורתי הכולל של העיר. הפרויקט כולל גם אמצעי הסברה, חינוך ואכיפה. שבילי האופניים הקיימים היום נמצאים ברובם על מדרכות ובשדרות על חשבון הולכי הרגל, ולא בכבישים (תמונה 4.9).

בשנים האחרונות הציב משרד האוצר מטרה ברורה: לשלב את המגור הפרטי במימון פרויקטים תחבורתיים. כך, למשל, בפרויקט הסעת ההמונים, בכמה קווים של רכבת ישראל, בכביש חוצה ישראל ובהפרטת קווי האוטובוס. ואולם, המספר הגדל והולך של מפעילי תחבורה ציבורית וגורמי תכנון של תחבורה פרטית מחריף את בעיית התיאום והשילוב בין כל גורמי התחבורה בתחום העיר והמטרופולין. בתוכנית המתאר המחוזית ישנה הנחיה להקים רשות על-מטרופולינית שתשלוט ותתאם בין אמצעי התחבורה השונים במטרופולין. זאת, כדי למנוע ניגוד אינטרסים בין המפעילים והארגונים השונים ולתאם בין צרכי העיריות השונות במטרופולין. גוף זה עדיין לא הוקם ואין תוכניות להקמתו או מאמצים להגדיר את סמכויותיה של הרשות המטרופולינית בנושא זה.

סיכום

ההשקעות במערכת התחבורה בתל אביב-יפו הן ברובן ממשלתיות והנטייה היא לפעול לקידום מערכת התחבורה בתהליך של חיזוי ביקושים ואספקת תשתית בהתאם (predict and provide) כלומר, הנטייה היא של "תכנון מגיב" (responsive planning). שיטה זו מובילה בדרך כלל להתמקדות בפרויקטים של תשתית רחבת היקף. כמו כן, קיימת העדפה לפרויקטים של כבישים, זאת משום שקיימים בתחום מנגנונים הפועלים מזה שנים. לעומת זאת, בתחבורה הציבורית השיפורים הם איטיים, למרות ההצהרות התכנוניות והצורך המוסכם על כל הגורמים לשנות הרגלי נסיעה ולעודד את השימוש בתחבורה כזו. היעדר גישה תכנונית יוזמת, הרואה בהיצע התחבורה אמצעי לניהול הביקוש לנסיעות וששמה לה למטרה לשנות את הרגלי הנסיעה, מקשה על פיתוח מדיניות משלימה לקידום מערכות התחבורה הציבורית והמערכות הלא-מוטוריות.