תכנית אסטרטגית לתחבורה בת קיימא
תל אביב-יפו

סיכום מפגש בעלי עניין ראשון
אפיון מצב קיים
ניתוח חוזקות וחולשות מרכזיות

אפריל 2017

כתיבה ועריכה: אמיתי הר לב ונגה שני. מודוס תהליכים שיתופיים בע"מ.

רקע ומתודולוגיה

הכנת תכנית אסטרטגית לתחבורה מקיימת בת"א-יפו נערך בשיתוף ממלאי תפקידים עירוניים, מומחים, נציגי בעלי עניין מגוונים והציבור הרחב.

מתודולוגיה

במפגש לקחו חלק נציגי בעלי עניין, ביניהם; ממלאי תפקידים עירוניים, משרדי ממשלה, נציגי אקדמיה, פעילי תחבורה, נציגי ארגוני חברה וסביבה.

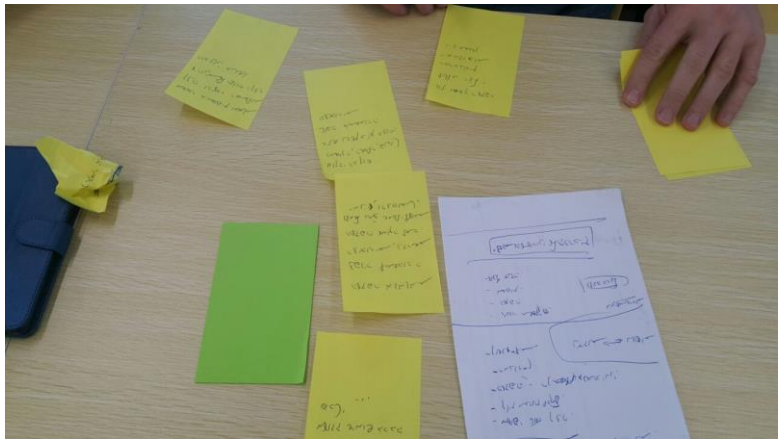
לאחר היכרות משותפת הצג מתווה התהליך האסטרטגי. בהמשך, כתבו המשתתפים את תפיסותיהם לגבי המצב הקיים בנושאים שהוגדרו מראש על ידי צוות התכנית תוך התמקדות בחולשות (בעיות / אתגרים / חסמים / דברים שנכון לשנות) ובהזדמנויות (מנופים לשינו / חוזקות).

כל ההיגדים נתלו על לוחות ואושכלו לקבוצות משנה על ידי המשתתפים עצמם. לאחר מכן התקיים דיון בו הוצגו תפיסות ודעות נוספות. תוצרי המפגש תוכללו לסיכום זה.

יצוין כי בחלוקה לנושאים קיימת מידה של מלאכותיות. הנושאים השונים מקיימים קשר ויחסי גומלין פנימיים ביניהם ולעיתים דברים הכתובים תחת נושא מסוים יכולים להיות רלוונטיים גם לנושא אחר.

הנושאים השונים:

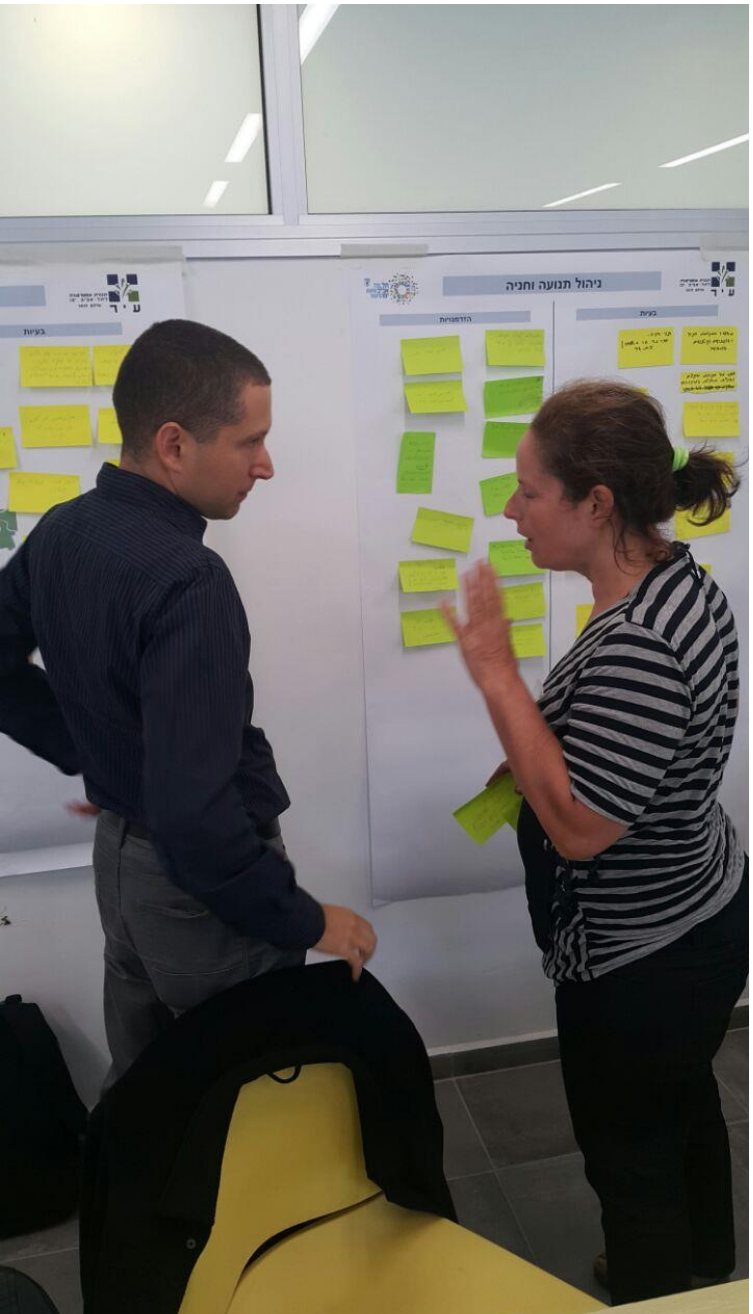
- תחבורה ציבורית
- טכנולוגיה, תחבורה חכמה וחדשנות
- הליכה ברגל ורכיבה על אופניים
- ממשק עם ערים שכונות
- מרכז העסקים המטרופוליני
- ניהול תנועה וחנייה
- תנועות וסחורות
- איכות סביבה
- נושאים נוספים



תחבורה ציבורית

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- חסרה **מדיניות כוללנית ועקבית**. מחד השקעה רבה בתח"צ ומאידך עידוד בפועל של רכב פרטי.
- עיקר התכנון הפיסי בישראל ממשיך להיות **מוטה תחבורה פרטית**.
- **הדימוי של התחבורה הציבורית** הוא אינו דימוי של בטוח, זמין, נגיש.
- קיימת **השקעה גדולה מדי בתשתית לכלי רכב פרטיים** על פני אמצעי תחבורה אחרים. חסר **תעדוף לתחבורה ציבורית.**
- התחבורה הציבורית מאופיינת **ברמת שירות נמוכה** הבאה לידי ביטוי בתדירות השירות, ברמת הנגישות לשירות, בספי הכניסה ועוד.
- **מערך האוטובוסים בעיר לא יעיל**: עודף קווים במקומות מסוימים ומיעוט קווים במקומות אחרים.
- **חסרה אכיפה** מספקת **למפעילי התחבורה הציבורית**.
- **חסרה אכיפה** מספקת לרכבים פרטיים שנוסעים **בנתיבי תחבורה ציבורית**.
- **חסר ידע בתכנון תח"צ**. זה תחום ידע נפרד ואין בו מספיק ידע ומומחים. חסר ידע בניתוח נגישות של כלל המשתמשים.
- **חסרים מסופי תחבורה ציבורית ברחבי העיר** ובעיקר במרכז העיר. לעומת זאת, מסופי התחבורה הציבורית הקיימים מייצרים NIMBY (לדוגמא התחנה המרכזית).
- יש **קישוריות לקויה** בין אמצעי תחבורה שונים. חסרה **קישוריות בין תחנות הרכבת לתחנות האוטובוס**, דבר הבא לידי ביטוי במרחקי הליכה גדולים מדי ובחיבוריות לא מספקת למרכזי התעסוקה.
- **ריבוי חניונים** וריבוי הכניסות אליהם פוגעים ברציפות התחבורה הציבורית.
- חסרה **רשת של נתיבי תחבורה ציבורית** בין ערי המטרופולין ובין מטרופולין תל גוש דן למטרופולינים אחרים.
- **העירייה לא מספיק אקטיבית** בנוגע לתכנון ושירות התחבורה הציבורית. צריכה להקצות יותר משאבים. עירייה חזקה יכולה להשפיע.
- היתרים לחניונים מפריעים לייסוד נתצ"ים.
- אנו נמצאים בתקופת מעבר קשה בזמן הבנייה של הרק"ל



תחבורה ציבורית

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- הקמת **מערך נת"צים חדש** ושיפור האכיפה אשר יאפשר תעדוף תח"צ.
- **שיפורים בתחנות רכבת ישראל וקישוריות משופרת לאזור המע"ר**, יכולים לייצר יתרונות חדשים לתחבורה ציבורית.
- **השקעה ברכבת הקלה** יכולה להקטין שימוש ברכב פרטי ו**להוביל לשינוי במרחב** העירוני.
- **פיתוח הרכבת הקלה.**
- **קישוריות בין כלי התחבורה הציבורית** השונים: רכבת קלה, אוטובוסים, מוניות שירות ועוד יכול לקדם שימוש.
- **ביקוש גדל והולך לשימוש בתחבורה ציבורית**.
- **נכונות של המדינה** להשקיע בתחבורה ציבורית.
- **החניונים הרבים** בעיר יכולים להוות מרחב המתאים לתכנון מסופי תחבורה ציבורית.
- התרבות והתפיסה משתנים. יש קבוצות אוכלוסייה שלא מתייחסות לרכב הפרטי כאל סמל סטטוס והנסיעה ברכב נתפסת אצלן כעול.

טכנולוגיה, תחבורה חכמה וחדשנות

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- **מעורבות גדולה של חברות פרטיות** המכניסות מערכות טכנולוגיות לעיר.
- **השענות יתר על הרכב האוטונומי** ועל הרכבת הקלה כפתרון לכל בעיות התנועה בעיר.
- **תלות יתר בטכנולוגיה** מייצרת סיכונים שונים (תקלות משמעותיות וקריסה של המערכת).
- חסר **מידע מהימן** לגבי זמני ההגעה של התחבורה הציבורית.
- **חסרות פלטפורמות מידע ברמה גבוהה**.
- חסרה **תחבורה ימית**.

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- **ניתוח ביג דטה** יכול לתת מענה איכותי לקהלי יעד שונים.
- יכולת ניטור מאפשרת **למידה עקבית** וניהול גודש.
- **הרכב האוטונומי** יכול לייצר **הזדמנות לשיפור המרחב הציבורי** והזדמנויות להקטנת צריכת האנרגיה.
- **עיר המאופיינת בגישה ליברלית ופתוחה**, דבר המאפשר קבלה של רעיונות חדשים בתחום התחבורה.
- הנושא של תחבורה חכמה מקודם ומקבל את החשיבות המתאימה.
- קידום של **תחבורה שיתופית** על כל גווניה.

הליכה ברגל ורכיבה על אופניים

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- לא קיים **תעדוף מספק להולכי רגל** ברמזורים, במדרכות, בתכנון ובהצללה. מחסור בצל רציף ואיכותי שיכול להוות בסיס להליכתיות בעיר.
- מרבית **המרחב הציבורי מיועד לכלי רכב פרטיים**.
- **חתכי רחוב צרים** מדי, שאינם מאפשרים לתת מענה עבור כלל משתמשי הדרך.
- **חסרות תשתיות** באזורים בעלי צפיפות גבוהה.
- העדר רציפות של **שבילי אופניים**. שבילי האופניים מאופיינים באיכות ירודה: ריבוי של מחסומים קבועים וזמניים והעדר הפרדה בין שבילי האופניים לבין תשתיות המשרתות את משתמשי הדרך השונים.
- **מזג האוויר** החם אינו מעודד הליכה בקיץ.
- רוכבי אופניים חשמליות **רוכבים על המדרכות**.
- נושא התנועה האקטיבית אינו מנוהל ואין עליו בקרה, ברמה הארצית והן ברמה העירונית. על הרכב יודעים הכל ועל הולכי הרגל ורוכבי האופניים אין מספיק מידע כמותי.

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- **תכנון הרכבת הקלה** מאפשר תכנון מחודש של רחובות העיר שיכלול שיפור של מרחב הולכי הרגל (לדוגמא נטיעות עצים שייצרו צל ויגבירו את ההליכתיות).
- ריבוי התנועות בעיר מאפשר עירוניות ומפגשים אנושיים.
- **שבילי האופניים** הקיימים מאפשרים רכיבה נוחה.

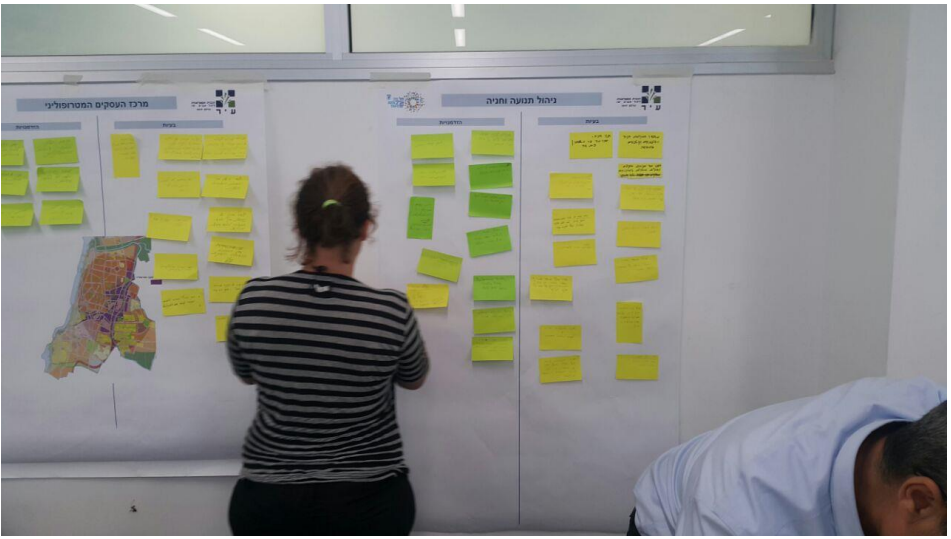
ממשק עם ערים שכנות

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- **חסרה רשות תחבורה מטרופוליטנית**. לא ניתן לתכנן ולקדם פתרונות תחבורה בעיר ללא ראיה מערכתית ואזורית. הרשות המטרופולינית לא קמה משיקולים פוליטיים ומתוך מאבקי שליטה וסמכות. משרד התחבורה לא רוצה לוותר על סמכויות.
- **אין ראיה מערכתית** של התמונה הגדולה ואין הבנה של כל המשמעויות.
- **מתקיים ממשק בעייתי עם ערים שכנות** ותחרותיות מיותרת בין רשויות שונות.
- אין **העדפה מספקת לתחבורה ציבורית** בכבישים בינעירוניים.
- **חסר שיתוף פעולה בין ערים שכנות** בתכנון שבילי אופניים.
- **חסרה בקרת רמזורים** משולבת בין הערים.

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- אפשרות להקמת **רשת תחבורה מטרופולינית**.
- **פרויקטים של שיתוף נסיעות** שקיימים בתל אביב יכולים להתרחב ולשרת את כל המטרופולין.
- אפשרות ליצור **מערכת לשיתוף אופניים** הכוללת את כל המטרופולין.
- עידוד **מעבר רציף בין ערים** שונות במטרופולין, דבר שיגדיל את הקישוריות ויעודד יוממות.



מרכז העסקים המטרופוליני

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- מרכז העסקים המטרופוליני הוא "**מרחב עוין**" לרכיבה על אופניים ולהליכה. בחלק מהצמתים כמעט ולא ניתן לחצות את הכביש.
- קיימת **נגישות נמוכה** לתחבורה ציבורית וחסרים חיבורים שיאפשרו תנועה מדלת לדלת. קישוריות לא מספקת בין **תחנות הרכבת**.
- התחבורה הציבורית אינה **מתאימה לצורכי המועסקים**. חסרות **מקלחות** לרוכבי האופניים במשרדים.
- **מוקדי הבילוי, התעסוקה והפנאי לא נגישים** לתחבורה ציבורית.
- **הקמת חניונים פרטיים** במע"ר מושך כלי רכב רבים.
- **ציר המסגר** אינו נעים, מזוהם, צפוף ועם מדרכות ברמה ירודה. **מפגעי רעש** ברחובות הראשיים.
- **אין תשתית** מספקת לאופניים ולהליכה ברגל. חסרה נגישות להולכי רגל למוקדי פעילות ותעסוקה.

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- **תכנית קווי הזנק** תחבר מוקדי תעסוקה באוטובוסים מהירים וישירים.
- **קרבת המע"ר לצירי תחבורה** ולתחבורה ציבורית.
- **שיפור הנגישות למע"ר** על ידי ריבוי אמצעי תחבורה.
- צפיפות אנשים וביקושים מייצרת **יתרון לגודל** הן בתחום התחבורתי והן בתחום התרבותי.
- פלטפורמות חדשות של **שיתוף נסיעות**.
- **קישוריות נכונה בין סוגי תחבורה שונים** במרכזי תעסוקה תוריד את התלות במכוניות.
- קיימת **העדפה לתחבורה ציבורית**.
- ישות מטרופולינית היתה יכולה לסייע מאוד עם הגבלה וניהול בחנייה באזור התעסוקה.

ניהול תנועה ותחבורה

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- **העירייה אינה מפעילה מספיק כוחות** ויכולת שיש בידיה (לדוגמה: מרכז לבקרת רמזורים, מפרצים הפוכים, תמריצים למי שאינו מחזיק ברכב פרטי וכדומה).
- יש **חשש פוליטי** של המנהיגות לתעדף באמת תחבורה מקיימת על פני הרכב הפרטי. אין עדיין קבילות ציבורית לפגיעה משמעותית ברכב הפרטי והעדפת תחבורה ציבורית אופניים והליכה. חסר אומץ להתמודד עם ההתנגדויות.
- גופים רבים פועלים בתחום. **חסר תאום וסנכרון** ביניהם. ריבוי יוזמות שאינן מתואמות. חוסר שיתוף פעולה מספיק בין הגופים וחוסר אמון בין העיר למשרד התחבורה.
- קושי התאום והסנכרון יוצר קושי ביצוע המביא למצב של פרויקטים המבוצעים כיום תוכננו לפני עשור ויותר והם אינם מתאימים להיום.
- חלוקת סמכויות פנים ארגונית בתוך העירייה לא מספיק ברורה.
- חסר ניהול של החנייה וקביעת מדיניות.
- **לא נקבעו יעדים מדידים של הצלחה**. מהו פיצול הנסיעות הרצוי? כמה רוכבי אופניים רוצים?
- **לעירייה אין סמכות** לקבל החלטות בסוגיות רבות. חלוקת הסמכות שגויה. לעיר אין יכולת להחליט על נתיב תח"צ.
- למרות ההסכמה בין הגופים המרכזיים על החזון, העקרונות וסדרי העדיפות **הבעיה המרכזית היא המימוש בפועל**.
- **קשיים רגולטוריים** בניהול התנועות במרחב הציבורי.
- **העדר ניהול** ברמה הארצית והמקומית. ניהול התנועה והחנייה לוקה בחסר.

ניהול תנועה ותחבורה

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- **מדיניות מתירנית לחנייה** של העירייה. הגדלת תקני החנייה מעודדת שימוש ברכב הפרטי ומייצרת מרחב ציבורי לא "איכותי".
- **כמות תווי החנייה לבית אב** היא גדולה מדי ומעודדת שימוש ברכב פרטי.
- **ריבוי של מגרשי חנייה** הממומנים בעיקר על ידי מקומות עבודה המעודדים שימוש ברכב הפרטי.
- **מקומות חנייה ללא תשלום** פוגעים במרחב הולכי הרגל.
- קיים **מחסור במקומות חנייה** ומרבית החניות הן בתשלום.
- קיים מחסור במקומות חנייה לאופנועים וקטנועים במיסעה.
- **מחסור במוניטור תחבורתי** המנטר באופן שוטף תנועות. חסר ניהול של התשתיות בין משתמשים שונים.
- אין **מיתון תנועה** מספק בשכונות.
- **המרכז לבקרת רמזורים** לא משתמש מספיק ביכולות שלו.

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- **ניהול תנועה וחנייה** יכול לשפר את המרחב הציבורי, את מרחבי ההליכה ולהקטין את השימוש ברכב פרטי.
- **הקמת חניונים תת קרקעיים** יכולה לפנות מרחבים לטובת שימושים ציבוריים נוספים.
- **איסור תנועת אופניים ואופניים חשמליות** על המדרכות.
- פיתוח **מערכות הסעה המונית** מאפשרת ירידה בשימוש ברכב הפרטי.
- **מרכז בקרת תנועה מטרופוליני**.
- **כניסת הרכבים האוטונומיים** יכולה להקטין את כמות החניות ולהגדיל את שטח המדרכות ושבילי אופניים.

תנועת סחורות

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- תנועת סחורות לא מקבלת **תשומת לב מספקת** בתכנון וניהול תחבורה בעיר, דבר המייצר עומסי תנועה.
- אין **נגישות יעילה** לרכבי אספקה.
- **פיתוח נתיבי תחבורה ציבורית ונתיבי אופניים** מקשה על הבאת סחורה אל חנויות.
- חסרה **אכיפה יעילה** של פריקה וטעינה. פריקה וטעינה מייצרות הפרעה לסדר הציבורי.
- **תנועת סחורות** מבוצעת בשעות העומס.

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- ביטול **חניית רכב פרטי** לטובת מפרצי פריקה וטעינה.
- **מערכות טכנולוגיות חדשות** מאפשרות שילוב בין כלי תחבורה ונסיעות משותפות.
- קיימות **יוזמות לכלכלה שיתופית קהילתית**.

איכות סביבה

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- קיימים משטחים רבים (כבישים ומדרכות) שבהם אין אפשרות **לחלחול מי נגר.**
- גודש תנועה ליד צירי תחבורה ראשיים יוצר **רעש וזיהום** אוויר.
- קיימת תלות **בדלקים פוסיליים**, אשר מייצרים גזי חממה. אין מעבר לשימוש באנרגיות מתחדשות.
- **כריתת עצים** במרחב הציבורי פוגעת בהליכתיות.

חוזקות / הזדמנויות / מנופים לשינוי

- מעבר מרכב פרטי לשימוש באופניים ובתחבורה ציבורית **משפר את איכות החיים ומקטין פגיעה בסביבה**.

נושאים נוספים

בעיות / אתגרים / חולשות מרכזיות

- קיימת תרבות ותודעה של **תלות ברכב הפרטי**. התפיסה ההגמונית היא עדיין של רכב פרטי כפתרון הלגיטימי לניידות וכאמצעי היחידי שמאפשר עצמאות חופש בחירה. שאר האמצעים נאבקים איתו על חלוקת המשאבים. חסרה מודעות להשפעות הנסיעה ברכב על הסביבה והחברה. רכב הוא עדיין סמל סטטוס.
- השיח המקצועי וקבלת ההחלטות מתנהלים בשני סוגי **שיח שונים במהות**: כמותי (מהנדסי תחבורה) ואיכותני (מתכננים ואדריכלים). המילים ניגפות בפני המספרים ונוצר עיוות בתהליכי קבלת ההחלטות.
- סמכויות התכנון, התקצוב והביצוע מחולקות על פני יותר מידי גורמים. ללא רשות תחבורה מטרופולינית לא ניתן יהיה להדביק את הפער שבין מטרופולין תל אביב למטרופולינים דומים בעולם.
- יש **שונות מובנית בצרכים של המדינה**, העיר והאזרח. אין נקודת מבט אחודה של ניידות. המדינה רוצה עוד כלי רכב והעיר רוצה שכמה שפחות כלי רכב יכנסו אילה.
- אין מספיק **דוגמה אישית** של מנהיגות, אנשי ציבור ומקבלי החלטות – כולם נוסעים ברכב פרטי.
- קיים **חשש כלכלי** עמוק מה יקרה אם לא נאפשר לכלי הרכב כניסה וחניה בעיר. קיימת תפיסה חזקה של קשר בין רכב פרטי לכלכלה עירונית וחשש שהכלכלה העירונית תינזק. אין מספקי ידע שמרגיע את מקבלי ההחלטות בעניין. העיר רוצה לשמור על העסקים הגדולים והם עדיין רוצים חניה לעובדים.
- **כולם רוצים את הטוב ביותר** ברשת מלאה של מערכות הסעת המונים קירוי ומנהור. זה עוצר פעמים רבות בעד היכולת להשיג את הטוב עכשיו.
- קיים **תמרוץ עובדים במגזר הציבורי והן הפרטי לבעלות על רכב פרטי** באמצעות תשלום הוצאות רכב, ליסינג ועוד. חסר תמרוץ ליוממים המגיעים לעבודה באופניים או בתחבורה ציבורית.
- **חסרה השקעה מספקת בחינוך** בני נוער לשימוש בתחבורה מקיימת, כך שלא יתרגלו לשימוש ברכב הפרטי.
- הבעיה המרכזית אינה הבעלות על הרכב אלא המצב בו **התחליפים אינם טובים** מספיק ועל כן כולם נוסעים לעבודה ברכב לבד.
- חסרה התאמה בין הקצאת קרקע למגורים להקצאת קרקע לתשתיות תחבורתיות.
- העדר גמישות בשעות העבודה מוביל לכך **ששכירים חוששים להשתמש בתח"צ** פן יאחרו.
- **ריבוי של עבירות תנועה** לתחבורה ציבורית ורכב פרטי מסכנות חיים.

בעלי עניין שהשתתפו במפגש

- מיטל להבי, סגנית ראש העיר ומחזיקת תיק התחבורה, עיריית תל אביב-יפו
- אשר בן שושן, מנהל הרשות לתחבורה, תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו
- צילי בר יוסף, מנהלת היחידה לתכנון אטסטרטגי , עיריית ת"א-יפו
- חגי ירון, מנהל מנהלת הרק"ל, עיריית ת"א-יפו
- חזי שוורצמן, ראש אגף תנועה, עיריית ת"א-יפו
- אירית לב הר גבאי, מתכננת, עיריית ת"א-יפו
- יואב דוד, אדריכל העיר , עיריית ת"א-יפו
- אוריאל בבצ'יק, מתכנן , עיריית ת"א-יפו
- עירא רוזן, מתכנן , עיריית ת"א-יפו
- אופיר קורנפלד, מנהלת הרכבת הקלה, עיריית תל אביב-יפו
- שלמה פדלמן, יועץ תחבורה ותנועה
- עירית שפרבר,ראש אגף תכנון תחבורתי , המשרד להגנת הסביבה
- ניר משה, האגף תחבורה ציבורית, משרד התחבורה
- טופז פלד, מנהלת מחוז ת"א ומרכז, משרד התחבורה
- שי לי לוין, המשרד להגנת הסביבה
- חמי שטורמן, מתכנן מחוז ת"א , המשרד להגנת הסביבה
- רונן כהן, נת"ע
- רותי אמיר, מנהלת אגף תחבורה ציבורית, נתיבי ישראל
- מריו בורק, רכבת ישראל
- מירי הירש, רכבת ישראל
- רן שמאלי, רכבת ישראל
- בני ניסים, מנהלת תח"צ (עדליא)
- בריאן אפשטיין, מת"ל
- מייק סקה, מהנדס עיריית הרצליה
- תמר קינן, מנכ"לית תחבורה היום ומחר
- גיל יעקובי, מנכ"ל 15 דקות
- יותם אביזהר, מנכ"ל ישראל בשביל אופניים
- גליה חנוך רועה, מנהלת קהילת ת"א, החברה להגנת הטבע
- עידן עמית, החברה להגנת הטבע
- ד"ר משה גבעוני, אוניברסיטת תל אביב
- ד"ר יואב לרמן, מומחה לתכנון עירוני
- גיא שחר, מומחה לתכנון עירוני