

תחבורה בת קיימא

תפקיד הרשות המקומית

מדיניות משרד התחבורה

- בשנים האחרונות גוברת ההכרה בחשיבות קידום תחבורה בת קיימא בישראל ובתועלות החברתיות, משקיות, סביבתיות וכלכליות שיצמחו מכך
- משרד האוצר והתחבורה מסיטים תקציבים נכבדים לקידום תחבורה בת קיימא.
- עיקר התקציב מופנה לקידום מערכות הסעת המונים במטרופולינים והקמת רשת הרכבות בישראל
- בנוסף קיים תקציב נכבד נוסף לקידום מערכות בת קיימא עירוניות

הזדמנות לקידום תחבורה בת קיימא בערים

- מדיניות המשרד היא לתקצב פרויקטי תח"צ או פרויקטי תומכי תח"צ (נתיבי העדפה)
- נכונות לתקצב תשתיות אופניים ותשתיות הולכי רגל
- הזדמנות של הרשויות "לקפוץ על העגלה" ולקדם פתרונות תחבורה נכונים לתושביהן, דווקא בתקופה בה רמת השירות בכבישים הולכת ומתדרדרת
- אין פתרון אחר – רשויות שישכילו לנצל את שעת הכושר ישפרו את הנגישות בתחומן, ישפרו את פני עירם ואת איכות החיים לתושביהן

דוגמא 1 – עיר בת קיימא אשדוד, לקראת ביצוע



מחויבות הרשות לקידום תחבורה בת קיימא מאפשרת יישום כל מרכיבי הפרויקט. מבחינת העיר אשדוד מדובר בצורך אסטרטגי להפוך את העיר מעיר מבוזרת המבוססת על הרכב הפרטי לעיר אינטנסיבית ושוקקת חיים

התקציב שאישר משרד האוצר לפרויקט עומד על 291 מלש"ח והתכולה המוצעת כוללת מרכיבים מגוונים שיתמכו במטרות הפרויקט:

מרכיב	תקציב קבלני	הערות
ציר העדפה צפוני זבוטינסקי (1.1 ק"מ)	17.52	כולל תחנות בסטנדרט גבוה וטכנולוגיות
ציר העדפה מערבי הרצל (2.5 ק"מ)	53.82	כולל תחנות בסטנדרט גבוה וטכנולוגיות
ציר העדפה דרומי מנחם בגין (2.5 ק"מ)	46.96	כולל תחנות בסטנדרט גבוה וטכנולוגיות
ציר העדפה דרך גישה לרכבת (0.8 ק"מ)	6.12	כולל תחנות בסטנדרט גבוה וטכנולוגיות
חדר בקרה	7.43	כולל מבנה, עבודות בקרת רמזורים, וחומרה
שדרוג סביבת התחנה המרכזית הקיימת	1.35	שדרוג עמדות עירוניות בחצר התחנה מרכזית
בניית מסוף תח"צ צפוני	8.78	
סככות ברחבי העיר	9.06	לא בתוואי העדפה, כ-30 אש"ח לתחנה
שבילי אופניים	14.08	מחוץ לתוואי העדפה, מתוכנית האב העירונית
שדרוג רוגוזין בדגש על תשתית הולכי רגל	8.36	
עירייה כמודל	3.19	
תוספת לדיון	2.75	תקציב של אופניים חשמליים שמתפנה
מדיניות חנייה בת קיימא	0.00	נדרש לבחון האם יש צורך בתקציב.
סה"כ תכולה ותקציב לפרויקט	179 קבלני	291 מלש"ח כולל בצ"מ, ניהול, פיקוח, תכנון, מע"מ

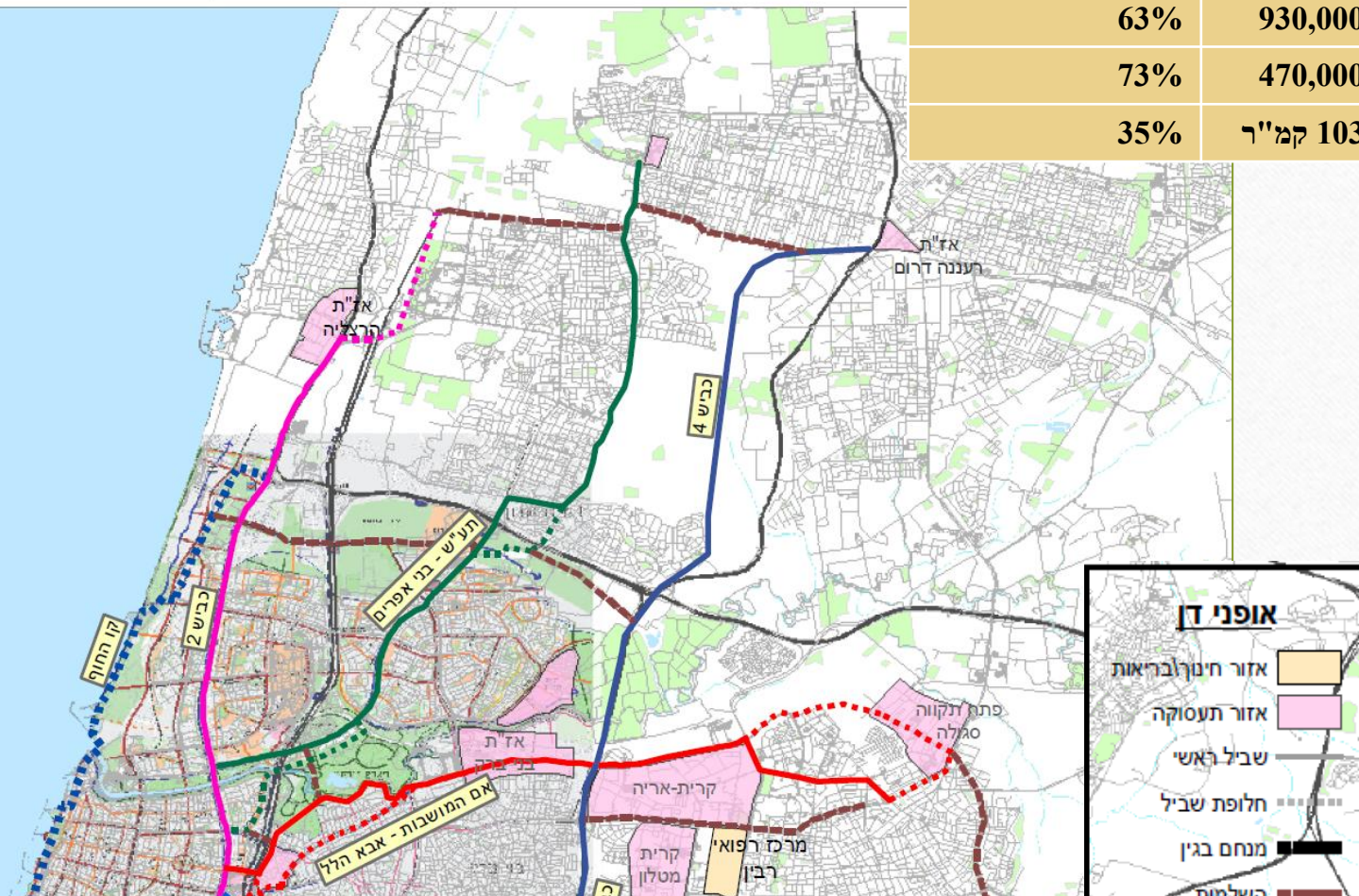
אשדוד עוברת לגל הירוק -
עיר מודל לתחבורה בת קיימא

ועדת היגוי עליונה
מספר 5- 29.11.15

דוגמא 2: האופנידן – רבע מליארד ש"ח לקידום שבילי אופניים

האופנידן
רשת האופניים של גוש דן

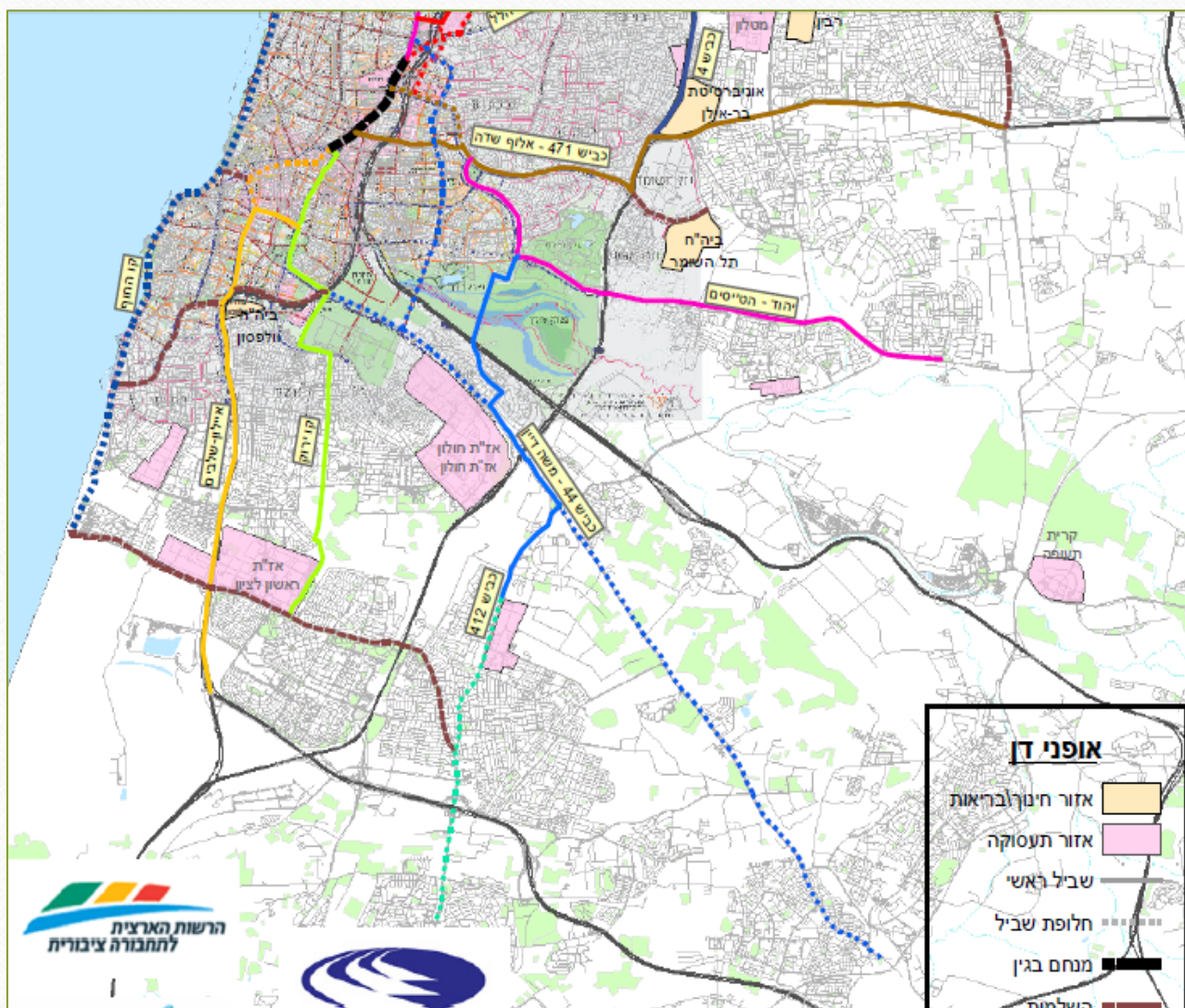
אחוז מגוש דן	ערך	
25% מהרשת (יעד)	179 ק"מ	סה"כ ק"מ שביל
63%	930,000	סה"כ אוכלוסיה 500 מטרים 2020
73%	470,000	סה"כ מועסקים 500 מטרים 2020
35%	103 קמ"ר	כיסוי גאוגרפי 500 מטרים



המשך: האופנידן

משרד התחבורה מעוניין בפיתוח רשת שבילי אופניים ברשויות ובמשקים ביניהם.

אנו מציעים לכל רשות לקדם תוכנית אב לשבילי אופניים בתחומה ולבחון אפיקי מימון מול משרדי הממשלה

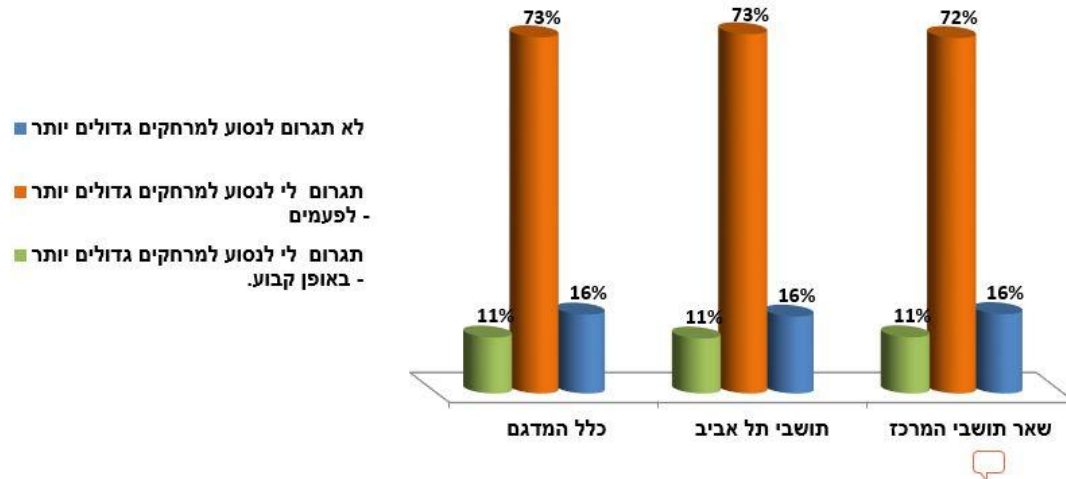


סקר אינטרנטי-כלים שלובים

השפעת רשת הנתיבים על מרחק הנסיעה

(לבעלי כוונת שימוש חיובית) : האם להערכתך קיומה של רשת נתיבי האופניים ("אופניסטרדה") יגרום לך לנסוע למרחקים גדולים יותר ממה שאתה נוסע היום?

N = 684



רוב המשיבים סבורים שרשת הנתיבים תגדיל מרחקים רק לפעמים

11% סבורים שרשת הנתיבים תגדיל מרחקים באופן קבוע

16% סבורים שרשת הנתיבים לא תגדיל מרחקים

תמצית ממצאים

מטרות הרכיבה: (מסתכם ב 150% ניתן היה לבחור ביותר ממטרה אחת)

- עבור 66% מהמשיבים ספורט והנאה מהווים חלק גדול/רוב הנסיעות,
- הנסיעה לסידורים עבור 34%,
- לעבודה רק עבור 25%,
- לימודים רק עבור 14%
- הגעה לתחנה עבור 11% בלבד.

מגמות:

- 42% מהמשיבים מדווחים על הגברת תדירות רכיבה בשנתיים האחרונות או התחלת רכיבה חדשה
- 22% על הפחתת תדירות.

סוג אופניים:

- 70% מהמשיבים רוכבים על אופניים רגילים (80% מתושבי מט'ת"א, 63% מחוז ת"א ו 57% מתושבי ת"א)
- 20% מכלל המשיבים רוכבים על אופניים חשמליים (16% מתושבי מחוז המרכז, 18% מהעיר ת"א ו 25% משאר מחוז ת"א).
- 11% מכלל המשיבים רוכבים על תל-אופן (4% מתושבי מט'ת"א, 25% מתושבי ת"א ו 12% משאר מחוז ת"א)
- השימוש באופניים רגילים בולט יותר בגילאי 40+,
- השימוש באופניים חשמליים בולט יותר בגילאי 18-39, בעלי השכלה והכנסה נמוכה.

קידום תחבורה בת קיימא ברעננה

קידום הליכה ברגל לבתי הספר



התחרות לתחבורה בת-קיימא

רעננה

יצירת צירים בטוחים לעידוד הליכה ברגל לבתי הספר

מטרת פרויקט זה היא לשנות את דמוסי ההגעה לבתי הספר ברעננה מנוסיעה ברכב לצעידה ברגל. באחד מבתי הספר בעיר נמצא כי 80% מהילדים מנסיעים לבית הספר ברכב פרטי. קרי למעלה מ-500 כלי רכב המגיעים לשעריהם בבוקר. התוכנית כוללת הקמת שלושה גשרים להולכי רגל מעל כבישים סואניים, בניית מדרכות נוחות ומעברי בטחון שכוללים הצבת מעקות בטחון ואמצעים ממתני תנועת רכבים. לצורך התוכנית נערך מיפוי גאוגרפי של אזורי המגורים של התלמידים, באמצעות מערכת ה-GIS, וזוהו נקודות סיכון בדרך לבתי הספר. בנוסף, מתוכנן מערך חינוכי שיעודד את הילדים והוריהם לבחור באופטורטיבה הרגלית הבריאה יותר להם ולסביבה. בין השאר באמצעות 'האוטובוס המהלך' - קבוצת ילדים מאותו אזור הולכים יחד עם הורה מלווה תורן לבית הספר.

'האוטובוס המהלך' - קבוצת הליכה של תלמידים

רעננה נוקטת ביוזמה של 'אוטובוס מהלך' על משקל אוטובוס מאסף, בה תלמידים מאותה שכונה הולכים ביחד עם הורה מלווה תורן לבי"ס בסיוע ארגוני של העירייה.



מסלול ההליכה ברגל לבי"ס יחדיו לאחר השלמת מדרכה וגשר לעומת הנסיעה ברכב פרטי

בי"ס יחדיו

מסלול הליכת התלמידים לאחר השלמת התשתית הבטוחה

הגשר המוצע מעל רחוב ויצמן

מסלול הנסיעה ברכב פרטי



תלמידי בי"ס יחדיו חוגגים את תחילת הפרויקט



מסלול ההליכה ברגל לבי"ס יחדיו

קידום תחבורה בת קיימא ברעננה

מגיעים לעבודה בירוק

מסלול נסיעת השאטל



דוגמאות

רעננה עיר ירוקה
"נוסעים יחד וחוסכים"
 הסעות חנים
 מתחנת הרכבת בהרצליה
 אל "הייטק פארק" - קרית אתגר
 ברעננה ובחזרה

לחשובי רעננה - בהצגת תעודת תושב
 לעובדי חברות ההייטק - בהצגת תעודת עובד
 לוח זמנים החל מ-12:09

אחריצ'		בוקר	
יציאה מנתח	יציאה מנתח	יציאה מנתח	יציאה מנתח
הרכבת	הרכבת	הרכבת	הרכבת
16.30	15.45	07.25	06.10
16.50	16.05	07.45	06.30
17.10	16.25	08.05	06.50
17.30	16.45	08.25	07.10
17.50	17.05	08.45	07.30
18.10	17.25	09.05	07.50
18.30	17.45	09.25	08.10
18.50	18.05	09.45	08.30
19.10	18.25	10.05	08.50

יציאת רעננה תשע"ח תשע"ט תש"פ תש"פ

רעננה פנוי בשביל

הפלייר שהופץ
 לחברות ההיי-טק

באזור התעשייה
 הצפוני של רעננה



המלצתינו

- להכין תוכנית אב עירונית לתחבורה בת-קיימא ולשתף את משרדי הממשלה בהכנה
- לגזור מהתוכנית שלבי ביצוע ולדרוש מחויבות תקציבית מהממשלה
- לייצר שיח עם התושבים סביב הצורך לקדם תחבורה בת קיימא ולשלבם בתהליכי התכנון
- לעודד עיבוי הבינוי הקיים על פני שכונות חדשות ולנצל שעת הכושר לשיפור השירות בתחבורה הציבורית
- לעודד שיח מקצועי ברשות בנוגע לקידום תחבורה בת קיימא
- שילוב עם הסקטור הפרטי לעידוד הגעה לעבודה בירוק

