תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
النقل اليوم وغدا Transport Today & Tomorrow

מקדמים תחבורה בת קיימא

המדריך לפעילים

2012

לרה פארן, רינת טל
תמר קינן

תחבורה היום ומחר

קרן סמואל סבה

ROSA LUXEMBURG FOUNDATION

The Green Environment Fund
הקרן לסביבה ירוקה

המשרד להגנת הסביבה
وزارة حماية البيئة
Ministry of Environmental Protection
שלום עם הסביבה

תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
Transport Today & Tomorrow النقل اليوم وغدا

מקדמים תחבורה בת קיימא

המדריך לפעילים

לרה פארן, רינת טל, תמר קינן

תחבורה היום ומחר 2012

קרן סמואל סבה
ROSA LUXEMBURG FOUNDATION
The Green Environment Fund
הקרן לסביבה ירוקה
המשרד להגנת הסביבה
وزارة حماية البيئة
Ministry of Environmental Protection
שלום עם הסביבה

כתיבה ועריכה: לרה פארן, רינת טל ותמר קינן

ייעוץ מקצועי: חני כספי-כהן

עיצוב גרפי: איילת טיקוצקי

בהוצאת תחבורה היום ומחר

פתח דבר

'תחבורה היום ומחר' פועלת החל מ 1998 כדי לשנות את מדיניות התחבורה בישראל. מטרתנו היא לעודד פיתוח מערכת תחבורה בת קיימא המתבססת על תחבורה ציבורית, הליכה ברגל, רכיבה באופניים ועוד. עבודתנו מתרכזת פעילות מול מקבלי ההחלטות ברמה ארצית ומקומית, סיוע למעסיקים בפיתוח אלטרנטיבות הגעה לעבודה לעובדיהם, הובלת פורום הארגונים למען תחבורה ציבורית, בכתיבה ופרסום של מאמרים מקצועיים, עריכת כנסים והכשרות למהנדסי ערים, מתכננים ופעילים, ועוד.

מתוך האמונה כי לקבוצות תושבים יש את היכולת להשפיע ולשנות את מערכת התחבורה, הקמנו את 'פורום תחבורה וקהילה'. הפורום, הראשון מסוגו בתחום התחבורה בישראל, תומך ומסייע ליוזמות מקומיות של תושבים לקידום תחבורה בת קיימא. מטרת הפרויקט היא לגבש רשת כלל ארצית של סוכני שינוי מקומיים בתחום התחבורה, תוך העמקת הדיאלוג בין הצוותים, למידה הדדית ופעולה משותפת; ושנית, לסייע לממש את צרכי הנגישות של אוכלוסיות שונות ברחבי הארץ, בדגש על הפריפריה הגיאוגרפית, באמצעות פיתוח תחבורה ציבורית ואמצעים נוספים לצמצום התלות ברכב הפרטי.

באמצעות הפורום אנו מספקים לפעילים הכשרה מקצועית ומעשית וליווי פרטני בהכנת תוכניות פעולה, גיוס גורמי המפתח (נציגי הרשויות, הקהילה, חברות התחבורה הציבורית), ניתוח קונפליקטים והתמודדות עם חסמים. הפורום משמש כקבוצת העצמה לפעילים, מאפשר להם לחלוק ניסיון ולפתח יחד כלים להשפעה.

מדריך זה נכתב ברוח 'פורום תחבורה וקהילה', ונועד לסייע לתושבים ופעילים המעוניינים לקדם תחבורה בת קיימא ביישוביהם. אנו מאחלים לקוראים הצלחה במימוש הרעיונות והכלים המוצעים במדריך זה. תחבורה היום ומחר תשמח לסייע וללוות קבוצות תושבים שירתמו לנושא וייקחו על עצמן לקדם פרויקט מקומי.

מדריך זה בנוי כמדריך פרקטי לפעולה. הפרק הראשון עונה על שאלת ה"מה ראוי לקדם" ומהווה בסיס תיאורטי לתחבורה בת קיימא. הפרקים הבאים מעשיים יותר ומנסים לתת מענה לשאלת ה"איך ניתן לקדם תחבורה בת קיימא". הפרק השני מוקדש למיפוי השחקנים הפועלים בתחום התחבורה בארץ, כדי לנסות ולהבהיר את חלוקת האחריות המורכבת בין הרשויות השונות. הפרק השלישי מציע כיצד יש לפעול ברמת הארגון הפנימית בבואכם לקדם פרויקט של תחבורה בת קיימא והוא מציע שיטת עבודה מעשית. בפרק הרביעי והאחרון מוצגות דוגמאות לפרויקטים ממשיים מהשטח של פעילי פורום "תחבורה וקהילה" על מנת להעניק השראה בבואכם לקדם פרויקטים דומים. נספחי המדריך כוללים את אמצעי הקשר עם בעלי תפקידים רלוונטיים במשרד התחבורה ובחברות המפעילות את התחבורה הציבורית, שאלון להורים בנוגע להליכה לבית הספר, וכן סקר מיפוי צרכים לדוגמא.

אנו מזמינים אתכם להיכנס לאתר שלנו ולקרוא עוד על הפורום, להסתייע במאגר המידע המקצועי שלנו ולהתעדכן בפעילויות, חדשות ואירועים: www.transportation.org.il

תמר קינן

מנכ"ל תחבורה היום ומחר

תוכן עניינים

מבוא 7

פרק 1 | **פתרונות תחבורה בת קיימא** 10

שיפור השירות בתחבורה הציבורית 10
עדכון רשת הקווים בתחבורה הציבורית 11
התייחסות לאוכלוסיות עם צרכים ייחודיים 12
פריסת מידע בתחבורה ציבורית 12
תשתיות נדרשות לפיתוח התחבורה הציבורית 13
נתיבים ייעודיים לתחבורה ציבורית 13

שיפור האמצעים המשלימים לתחבורה הציבורית 14
קידום ועידוד הליכה ברגל 14
עידוד הליכה ברגל לבתי הספר ברשות המקומית 16
רשת שבילי אופניים 17

ניהול תחבורה **18**
מדיניות חנייה 18
הגבלת תנועת כלי רכב 18
מערכת בקרת תנועה 19
עידוד יוממות באמצעים חלופיים לרכב הפרטי 19

פרק 2 | **מיפוי השחקנים בתהליך קידום תחבורה בת קיימא** 20

משרד התחבורה 20
גופים חוץ משרדיים 22
הרשות המקומית 24
מפעילי התחבורה הציבורית 24
הקהילה **25**
ארגוני החברה האזרחית **25**

פרק 3 | **הכנת תוכנית פעולה לקידום תחבורה בת קיימא** 27

תוכנית עבודה 27
גיוס קהילה 29

פרק 4 | **פרויקטים נבחרים של צוותי פורום תחבורה וקהילה** 31

פרויקט אופניים משולב בקעת הנדיב 31
פרויקט תחבורה בת קיימא באצבע הגליל 33
הנגשת תחבורה ציבורית בפרדס חנה – כרכור 34
פרויקט תחבורה ציבורית בחוף הכרמל 36

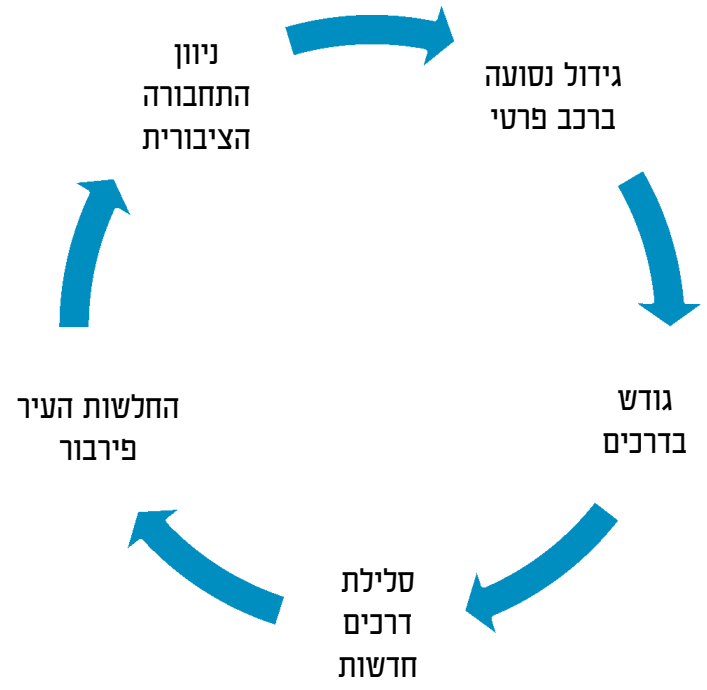
נספח א' 38
נספח ב' 39
נספח ג' 41

מבוא

מערכת התחבורה בישראל היום, מתבססת על שימוש ברכב פרטי. מערכת שכזו גורמת לנזקים רבים, לחברה, לכלכלה ולסביבה. נזק משמעותי המוכר מאד לכולנו הוא בעיית גודשי התנועה, לכך יש להוסיף את תאונות הדרכים וזיהום האוויר על מנת להבין עד כמה מערכת התחבורה בישראל אינה מתפקדת בצורה ראויה.

מערכת תחבורה מבוססת דרכים ונסועה במכוניות יוצרת מעגל קסמים: הקמה של דרך חדשה מקצרת את זמן הנסיעה והופכת את המגורים המרוחקים לאטרקטיביים יותר. עקב כך נוצר תהליך פרבור שעיקרו הקמת אזורי מגורים מרוחקים. מגורים בפרברים מאופיינים בבניה צמודת קרקע המפוזרת על שטחים גדולים. סוג זה של בניה גורם לניוון התחבורה הציבורית ולדרישה גוברת לנסיעות ברכב פרטי. כתוצאה, גוברת תופעת הגודש והדרישה לדרכים חדשות.

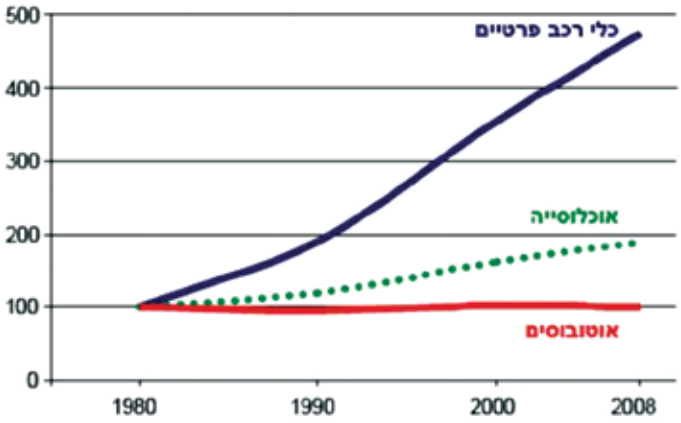
מעגל הקסמים של התחבורה:



התפיסה התכנונית בתחבורה, המקובלת היום בישראל ובארצות מפותחות, קובעת שפיתוח שמושי קרקע חדשים, ללא פיתוח תשתיות תחבורה ציבורית איכותית, גורמות להגדלת הביקוש לרכב פרטי ולהחרפת בעיית הגודש. ההתמודדות עם בעיות גודש התנועה צריכה להיעשות בעיקר באמצעות הקטנת השימוש במכוניות פרטיות והגדלת החלק היחסי של מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית והגברת השימוש באמצעים נוספים כגון הליכה ברגל ונסיעה באופניים.

למרות זאת, בפועל, רמת השימוש באוטובוסים ביחס לאוכלוסיה נמצא בירידה מתמדת לאורך השנים ואילו השימוש ברכב הפרטי עולה בהתמדה:

פיצול נסיעות בישראל וגידול האוכלוסייה 1980-2008[1]



100=1980

לפי סקר שיזמה עמותת "אור ירוק" ובוצע על ידי מכון גיאוקרטוגרפיה בשנת 2010[2], 57% מהציבור משתמשים ברכב פרטי כאמצעי התחבורה העיקרי שלהם לעומת 27% המשתמשים באוטובוס. אלו הנוסעים ברכב פרטי ציינו כי הם עושים זאת בשל הנוחות ובגלל שאין להם נגישות טובה לתחבורה ציבורית. הנוסעים בתחבורה ציבורית ציינו כי הם עושים זאת בשל החיסכון בכסף וכי אין להם אלטרנטיבה אחרת, אין להם רישיון או רכב פרטי. כלומר, המשתמשים בתחבורה ציבורית עושים זאת בשל הכרח ולא בשל בחירה. 51% מהציבור הביעו נכונות לנסוע בתחבורה ציבורית אם זו תהיה סדירה, מהירה ונגישה כמו רכב פרטי.

חשיבות התחבורה הציבורית

על פי נתוני משרד האוצר, הנזק הכלכלי למשק הנגרם כתוצאה מאובדן הזמן בפקקים בלבד נאמד בכ-15 מיליארד ש"ח בשנה. יחד עם מרכיבים נוספים כגון זיהום אוויר ועלויות תפעול של כלי הרכב, העלות גבוהה אף יותר. החיסכון למשק כתוצאה ממעבר של 10 אחוז מנוסעי הרכב הפרטי לתחבורה הציבורית נאמד בכ-5.5 מיליארד ש"ח[3].

בתחילת התפתחות התחבורה המוטורית, התחבורה הציבורית נועדה למשתמשים שהחלטתם לנסוע בתחבורה הציבורית הייתה הבחירה היחידה שעמדה בפניהם. מטבע הדברים, קהל משתמשים זה היה מורכב מאוכלוסיות חלשות של חסרי אמצעים, קשישים, וילדים. בעשרות השנים האחרונות נוצרו תובנות חדשות שלפיהן מערכת תחבורה יעילה הממלאת את יעדיה חייבת להתבסס על תחבורה ציבורית. המטרה היא להגיע למצב שחלק ניכר מציבור המשתמשים יעדיף את השימוש בתחבורה הציבורית על פני הנסיעה במכונית.

1 הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי לישראל 2009 - לוח 24.15 ולוח 24.4; ירחון סטטיסטי לישראל 2009/11 - לוח ב/1

2 מכון גיאוקרטוגרפיה עבור עמותת אור ירוק. "מחקר מעקב בנושא שימוש בתחבורה ציבורית" , יולי 2010.
זמין באתר תחבורה היום ומחר www.transportation.org.il > פרסומים > תחבורה ציבורית > מחקר מעקב בנושא שימוש בתחבורה ציבורית

3 מתוך תשובה של שר האוצר, ד"ר יובל שטייניץ לשאילתא של ח"כ שלי יחימוביץ, יולי 2011

בצד היתרונות של התחבורה הציבורית בהקלת הגודש, להגדלת החלק היחסי של נסיעות בתחבורה הציבורית ישנם גם יתרונות ברורים בתחומים הבאים:

- הקטנת עודפי הביקושים לחניה
- הגדלת הבטיחות בדרכים עקב הקטנת הנסועה
- הקטנת ההדרה החברתית של אוכלוסיות מבוגרות וילדים
- הקטנת צריכת האנרגיה
- הקטנת פליטת מזהמים

משרד התחבורה אימץ בשנים האחרונות מדיניות מוצהרת של חיזוק התחבורה הציבורית במטרה להגדיל את קהל המשתמשים ולא רק כדי לספק אמצעי תחבורה לאוכלוסיות שאינן נגישות למכוניות.

פרק 1 | פתרונות תחבורה בת קיימא

בישראל ובארצות אחרות חל במהלך השנים גידול מתמיד בהיקפי גודש התנועה. תופעה זאת נגרמת מפיזור מאפייני שמושי הקרקע במרחב, התרחבות הכלכלה, גיוון צורכי החברה, הגדלת רמת המינוע וכמובן עקב הגדלת היקפי השימוש במכוניות וירידה במספר הנוסעים בתחבורה הציבורית. מצב זה מביא להאטת קצב הנסיעה, צריכת אנרגיה מוגברת, הגדלת זהום האוויר ומפלסי הרעש, החלשת ליבת המטרופולין וחיזוק תופעת הפרוור וכמובן הגדלת מספר תאונות הדרכים. כל אלה מתבטאים בנזקים כלכליים של מאות מיליוני שקלים בשנה, בנזקי בריאות וסביבה ובפגיעה קשה במרקם חיי החברה. נוכח היקפים אלה של נזקים, יש חשיבות בהשקעה ובעידוד חלופות לשימוש ברכב הפרטי.

בפרק זה נציג חלופות לרכב הפרטי שכדאי לקדם במסגרת פיתוח תחבורה בת קיימא, ובראשן מערכת תחבורה ציבורית מתקדמת.

לשם כך יש לשפר את רמת השירות של התחבורה הציבורית ולפרוס את קוויה כך שתהווה חלופה כדאית עבור מגוון אוכלוסיות וכך שמרבית הציבור יעדיף לנסוע בה. כמו כן יש לטפח את האמצעים המשלימים לה כמו אמצעים לניהול תנועה, עידוד רכיבה על אופניים והליכה ברגל.

שיפור השירות בתחבורה הציבורית

איכות השירות בתחבורה הציבורית קובעת, יחד עם תעריף הנסיעה ועלות תחבורה אלטרנטיבית, את רמת הביקוש לנסיעות בתחבורה ציבורית. איכות השרות מורכב ממדדים רבים התלויים בנוסע ובמטרת הנסיעה, להלן המרכיבים העיקריים[4]:

- **מרכיב הזמן**: כולל את משך זמן הנסיעה בתוך הרכב, זמן ההמתנה, זמן ההליכה לתחנה וזמן המתנה לביצוע מעבר. בהערכת מרכיב הזמן יש להתייחס להבדל בין הזמן בפועל לזמן הנתפס ע"י הנוסע. זמן המתנה נתפס כארוך יותר (פי 4-2) מזמן הנסיעה ברכב. מבחינת הנוסעים הלא שבויים, הזמן נמדד יחסית לזמן הנסיעה ברכב פרטי.
- **אמינות השירות**: היצמדות ללוח הזמנים שנקבע בהגעה לתחנה או ליעד, תדירות העיכובים במערכת, שביתות.
- **כיסוי רשת**: אחוז הכיסוי של התחבורה הציבורית. נמדד ע"י מרחקי הליכה לתחנות ומהן, מספר המעברים, רלוונטיות לשימושי הקרקע במרחב, שעות וימי השירות.
- **זמינות מידע**: על מסלולי הקווים, זמני נסיעות, שינויים, נקודות מעבר בין אמצעים או מפעילים שונים. יש להבחין בין מידע קבוע לבין מידע מקוון בזמן אמת על הגעת האוטובוס לתחנה ושינויים בלוחות זמנים.
- **נוחיות הנסיעה**: זמינות מקומות ישיבה, צפיפות, נוחות כיסאות הישיבה, מיזוג אוויר, סוג אמצעי הנסיעה, ניקיון.

4 חני כהן ותמר קינן. "רמת שירות בתחבורה הציבורית מנקודת מבט של הנוסע", תנועה ותחבורה, מס' 84, אוק' 2007. זמין באתר תחבורה היום ומחר www.transportation.org.il > פרסומים > תחבורה ציבורית > רמת שירות בתחבורה הציבורית מנקודת מבטו של הנוסע

- **תנאי המתנה בתחנות**: הגנה מפני מזג אוויר, תאורה, מקומות ישיבה, תחושת ביטחון, מידע בתחנה.
- **תעריף הנסיעה וכרטוס חכם**: לרבות תעריף מעבר, תיאום בכירטוס בין מפעילים שונים, ריבוי אמצעי תשלום, שימוש באמצעים טכנולוגיים כגון "כרטיס חכם". את מכשירי התיקוף האוטומטיים יש למקם בתוך האוטובוסים, ליד כל הדלתות. את עמדות ניפוק הכרטיסים יש למקם מחוץ לאוטובוסים, בתחנות ובמוקדים מרכזיים נוספים ברחבי העיר. על מנת לקצר זמני עלייה וכירטוס יש לפעול לפתיחת כל דלתות האוטובוס לעליית הנוסעים.
- **נגישות לאוכלוסיות מיוחדות (קשישים, בעלי מוגבלויות)**: גובה המדרגה בכניסה לאוטובוס, מתקן לכיסא גלגלים, מידע בכתב ברייל, מידע קולי.
- **שילוביות**: תיאום בלוחות זמנים וכירטוס בין אמצעי הנסיעה והמפעילים. תיאום בתחנות ומרחק פיזי בין אמצעי הנסיעה השונים.
- **יחס הנהג לנוסעים**: אדיבות, מידת ההיכרות עם המסלול והתחנות.
- **ביטחון ובטיחות**: מידת המעורבות בתאונות דרכים, מקצועיות הנהג. תחושת הביטחון בהמתנה בתחנה ובנסיעה.

עדכון רשת הקווים בתחבורה הציבורית

לאורך השנים, מערכת התחבורה הציבורית בערים רבות לא הותאמה דיה לשינויים במערך שימושי הקרקע והיא נבנתה בהדרגה בשיטת "טלאי על טלאי" ולא בתכנון כולל. עלייה במספר התושבים והקמת מוקדים חדשים של מגורים, תעסוקה, השכלה ופנאי, ללא תכנון הולם של התחבורה הציבורית הביאו לכך שהמערכת לא יכולה לספק שירות הולם לביקושי הנסועה, וכתוצאה- לרמת שירות נמוכה ולירידה במספר הנוסעים. כך למשל בשנת 1994 היו במטרופולין תל-אביב כ-950,000 נוסעים ביום, ואילו בשנת 2004 היו כ-900,000 נוסעים ביום, בעוד אוכלוסיית המטרופולין עלתה מ-2.3 מיליון ל-3.5 מיליון איש. מספר הנסיעות לאדם ירד ב-25%, מ-0.4 נסיעות ליום ל-0.3 נסיעות ליום[5].

בחינה מתמדת של רשת קווי התחבורה הציבורית תשאף להתאימה לשינויים במערך שימושי הקרקע ולהביא לכיסוי מלא (נגישות מכל יעד לכל יעד במרחק הליכה לתחנה), זמינות גבוהה (תדירות השירות בכל תחנה ואזור), קיצור זמני נסיעה (תכנון היראכי ונסיעה מהירה ותדירה יותר בקווים ראשיים ישירים), התמצאות טובה (ניצול אפשרויות הנסיעה ברשת הקווים באמצעות פחות קווים, נסיעת קווים במסלולים ישירים ושימוש בכרטוס אחיד ללא תלות במפעיל), וכן תכנון לטווח ארוך שיאפשר שילוב הרשת עם מערכת עתירת נוסעים בעתיד.

עדכון הרשת עשוי לכלול צעדים כגון: עיבוי מערך פריסת הקווים והגדלת תדירותם, התאמת מסלולי הקווים לדפוסי הביקוש בפועל, שיפור הקישוריות למערך הבינעירוני (תחנת אוטובוס מרכזית, תחנות רכבת סמוכות), תאום לוחות זמנים בין המפעילים, מערכת תעריפים פשוטה יותר, ביסוס הרשת על עקרונות ברורים כך שתהא קלה יותר להתמצאות, יצירת היראכיה בין קווים מרכזיים ישרים, מהירים ותדירים, לבין קווי שירות שכונתיים המזינים את הקווים המרכזיים, הקפדה על זמני יציאות מדויקים וקביעת נקודות ויסות בנקודות ביניים.

---

5 הכנסת, מרכז המחקר והמידע, נובמבר 2011. "בחינת הארגון מחדש של קווי האוטובוס בגוש דן".
זמין באתר מרכז המחקר והמידע של הכנסת www.knesset.gov.il/mmm > חיפוש במחקרים > בחינת הארגון מחדש של קווי האוטובוס בגוש דן

עדכון רשת התחבורה הציבורית עשוי להתבסס על סקרים כגון סקר נוסעים הדוגם נסיעות בתחבורה הציבורית וסקר מוקדי משיכה הבוחן את הביקוש לאותם מוקדים מכל אזור ואזור במטרופולין; עוד הוא עשוי להתבסס על מידע המצטבר ברשות המקומית, במשרד התחבורה ואצל המפעילים, שמקורו פניות הציבור, הכרות עם צרכי תושבים ומוקדי הנסועה, מערכות נתונים של חברות התכנון והרשות המקומית ועוד.

התייחסות לאוכלוסיות עם צרכים ייחודיים

תכנון התחבורה הציבורית מחייב התייחסות לאוכלוסיות עם צרכים ייחודיים כגון חרדים, תלמידים וסטודנטים, קשישים, נשים ואחרים. ייזום סקר שימושים כגון מוקדי נסיעה, שעות פעילות, דפוסי השימוש ועוד, עשוי לתרום לתכנון מושכל של התחבורה הציבורית אשר תהא מותאמת לצרכיהם. כך לדוגמא, מחלקת הצעירים של עיריית תל-אביב - יפו נעזרה בייעוץ ליצירת אפשרויות תחבורה שיהיו מתאימות למאפייניה של אוכלוסיית הצעירים (כגון מגורים בשכונות מסוימות, רמה נמוכה של החזקת רכב, יעדים מבוקשים כמו מקומות לימודים ובילוי, שעות פעילות ונסיעות לילה). ארגונים כמו "בזכות" ו"אקים" פועלות להתאמת התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלויות.

פריסת מידע בתחבורה ציבורית

המידע לנוסע מהווה מרכיב מרכזי בשירות הניתן למשתמשי התחבורה הציבורית. שיפור המידע כולל:

- הצבת עמודי מידע סטטי בתחנות ובהם מפת קווי התח"צ בעיר, מסלולי הקווים בתחנה, לוחות זמנים ופרטי יצירת קשר עם מוקדי שירות.
- הצבת שלטים אלקטרוניים בתוך האוטובוס אודות התחנות הבאות, וכן התקנת מערכת הכרזה קולית בתוך האוטובוס.
- פיתוח מערכת מידע המרכזת נתונים מכלל המפעילים, כולל מועדי הגעה משוערת לתחנה ונתונים בזמן אמת, ונגישות למשתמשים באמצעות האינטרנט, מוקד מידע טלפוני, ומסרונים.
- פיתוח אפליקציות לטלפונים חכמים, והנגשת המידע לגורמים פרטיים אשר יפתחו אפליקציות לטלפונים חכמים ויספקו באמצעותם שירותי מידע מגוונים.
- הצבת שלטים אלקטרוניים בתחנות המוסרים מידע בזמן אמת אודות זמני ההגעה של האוטובוס הבא לתחנה.

שיפור המידע הניתן לגבי התחבורה הציבורית יקל על המשתמשים לתכנן את נסיעתם. זאת ועוד, אספקת מידע בזמן אמת אודות הנסיעה תצמצם משמעותית את חוסר הודאות של המשתמשים, תאפשר ניצול יעיל יותר של הזמן ובכך תשפר משמעותית את השירות.

ב-1 בינואר 2012 נכנס לתוקפו תיקון 98 לפקודת התעבורה[6] העוסק בשיפור המידע לנוסע בתחבורה הציבורית. לפי החוק, על כל תחנת אוטובוס להכיל את הנתונים הבאים:

1. מפה המפרטת את מהלך קווי השירות.
2. הצגת זמני מתן השירות ותדירות הקווים.
3. דרכי התקשרות עם חברות התחבורה המפעילות את קווי התחנה ומרכז המידע הארצי.

6 תיקון מס' 98 לפקודת התעבורה, ספר חוקים ס"ח תשע"א מס' 2266 מיום 15.12.2010, עמ' 95.
זמין באתר תחבורה היום ומחר www.transportation.org.il > פרסומים > חוק מוקד מידע לתחבורה הציבורית

תחנות אוטובוס שאינן עומדות בדרישות החוק, צריכות להיות מדווחות למשרד התחבורה שאחראי על אכיפת חוק זה. באתר משרד התחבורה קיימת אפשרות להגיש על כך תלונה[7].

תשתיות נדרשות לפיתוח התחבורה הציבורית

תהליך פיתוח התשתית הפיזית הוא חלק מתהליך שיפור השירות. שיפור התחבורה הציבורית מחייב הקמה, תחזוקה שוטפת ושדרוג מתמיד של תשתיות פיזיות, ובכלל זה: סככות המתנה, תחנות אוטובוס נגישות עבור כלל הנוסעים ועבור אנשים עם מוגבלויות בפרט, מפות ולוחות זמנים בתחנות, מפרצים ומ־פרצים הפוכים, מסופים ותחנות קצה, נתיבים ייעודיים לתחבורה הציבורית, עדיפות ברמזורים, מערכת ניהול ובקרת תנועה, ועוד.

על פי "פקודת העיריות", הרשות המקומית היא האחראית לפיתוח ולאחזקה של הדרכים ומתקני התחבורה שבתחומה, וכן להשגת המימון הנדרש לפעילויות אלה. משרד התחבורה, כאחד המקורות העיקריים למימון הפרויקטים, קבע שורה של נהלים להגשת בקשות להקצאת תקציבי הפיתוח לפרויקטים ברשויות המקומיות. את הנהלים ניתן למצוא באתר משרד התחבורה[8].

נתיבים ייעודיים לתחבורה ציבורית

אחד האמצעים הנפוצים בעולם לשיפור השירות בתחבורה הציבורית הוא הקצאת והפעלת תשתיות נתיבים ייעודיים לתחבורה הציבורית. נתיבי תחבורה ציבורית (נת"צים) הינם נתיבים המוקצים לתחבורה ציבורית בלבד, ולעתים גם לרכבים בעלי 4 נוסעים ומעלה, בכל שעות היממה או בשעות מסוימות במהלך היום.

הקצאת נת"צים בכבישים קיימים ומתוכננים מהווה פיתרון זול בעל תשומות גבוהות מאוד בקיזוז זמן הנסיעה. הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית ואכיפתם מאפשרת להשיג הרחבה של שירות התחבורה הציבורית, שיפור ברווחת הנוסעים וצמצום נזקי הרכב הפרטי.

רמת ההשקעה בתשתיות כבישים לעומת תשתיות תחבורה ציבורית, ובכלל זה בנתיבים ייעודיים, מתבטאת באופן ישיר ברמת השרות בתחבורה ציבורית.

פתרון אפשרי נוסף הוא השקעה במת"צים - מסלולי תחבורה ציבורית. בשונה מנתיבי התחבורה הציבורית, המת"צים מופרדים בהפרדה פיסית מהכביש הרגיל. המת"צים הינם יעילים יותר במניעת שימוש בהם על-ידי כלי רכב פרטיים, אך עלותם הכלכלית גבוהה יותר.

מדיניות ממשלת ישראל **בנושא נתיבי תחבורה ציבורית** - ב-13.8.97 החליטה ממשלת ישראל כי עד סוף שנת 2000 תושלם הקמתם של נתיבים בלעדיים לתחבורה ציבורית באוטובוסים בערים תל-אביב, ירושלים וחיפה. הוחלט למקם נתיבים אלה בצירי הביקוש העיקריים ולהתאים את קווי התחבורה הציבורית לנתיבים הבלעדיים. כמו כן, הוחלט להפעיל תוכנית אכיפה מוגברת בנתיבי התחבורה ציבורית ולהטיל קנסות מוגדלים על עבירות בגין שימוש בנתיבים אלה. ב-1999 קבעה הממשלה כי בכניסה לערים הגדולות, בכל כביש בו 3 נתיבים או יותר יוקצה נתיב אחד לצורך תנועה בלעדית של תחבורה ציבורית.

באוגוסט 2007, החליטה הממשלה להורות למשרד התחבורה ומשטרת ישראל להתקין אמצעים לאכיפה

7 אתר משרד התחבורה www.mot.gov.il > תלונות הציבור > תלונה על התנהלות בקווי השירות בתחבורה הציבורית

8 אתר משרד התחבורה www.mot.gov.il > פיתוח ותכנון > תשתיות ותיאום תחבורתי > תקציבי בטיחות ופיתוח תשתיות

אלקטרונית בנתיבי ומסלולי תחבורה ציבורית אשר יוכרזו החל מינואר 2008. לאמצעים אלה פוטנציאל להביא לשיפור משמעותי ברמת השירות של התחבורה הציבורית בערים הגדולות בישראל, אולם ללא אכיפה מספקת, הם אינם משרתים את הצורך שלשמו הן הוקמו. כיום, כתוצאה ממחסור באכיפה מספקת בנתיבי התחבורה בציבורית, ובשעות השיא בנת"צים רבים נעים פי 5-7 רכבים פרטיים מאשר אמצעי תחבורה ציבורית. אכיפה בנתיבי התחבורה הנתיבי תחבורה ציבורית מביאה לקיצור משך הנסיעה בכ-50%, ועשויה להגדיל את הביקוש סביב 25%.

אם כך, יש לפעול ליישום העקרונות הבאים:

- **תפקוד**: ראשית, יש לדרוש הפרדה פיסית בין הנת"צים לבין הנתיבים הרגילים, ולתת עדיפות לנתיבים אלה ברמזורים. שנית יש להרחיב את איסור הנסיעה בנת"צים לכל שעות היממה, מלבד בשבתות וחגים, על מנת להתמודד עם גודש בשעות שאינן צפויות (על פי מחקרים שונים, כ- 40 אחוז מהגודש הינו בשעות לא שגרתיות). זאת ועוד, הגדרה של הנתיבים כמיועדים בלעדית לתחבורה ציבורית מאפשרים לימוד של הנהגים והכרה ברורה יותר בהפרדה של נתיבים אלו.
- **תשתיות**: יש ליישם את החלטות הממשלה בנושא ולהקצות נת"צים בכל הכניסות לערים הגדולות, ולשלב את הנושא בתהליכי התכנון של כבישים עתידיים. יש להקצות משאבים מתאימים להקמת נת"צים ולאכיפה הולמת.
- **אכיפה**: יש לפנות למשרד התחבורה ומשטרת ישראל בדרישה לחזק את אכיפת איסור נסיעת מכוניות פרטיות בנתיבי תחבורה ציבורית, באמצעות הקצאת משאבים מתאימים, שימוש בכלי אכיפה אוטומטיים כגון מצלמות, ולקדם הקניית סמכויות אכיפה בתחום זה גם לפקחים העירוניים.

שיפור האמצעים המשלימים לתחבורה הציבורית

תחבורה ציבורית היא מערכת שירות שאינה פועלת בחלל ריק. למערכת מרחב גדול של אמצעי תחבורה משלימים כגון הליכה ברגל ורכיבה על אופניים. הליכה ברגל הוא האמצעי המשלים הראשי כיוון שכל משתמש בתחבורה הציבורית נדרש להגיע אל התחנה וממנה. לכן, רמת השירות של אמצעי משלים זה היא חלק מרמת השירות של השימוש בתחבורה הציבורית.

קידום ועידוד הליכה ברגל

"תחבורה בת קיימא" מתייחסת לאורח החיים המבוסס על שימוש בתחבורה ציבורית והליכה ברגל לצרכי ניידות, ממגוון היבטים- סביבתיים, חברתיים, כלכליים, בריאותיים ובטיחותיים.

תפיסת העולם של תחבורה בת קיימא מציעה כי באמצעות עידוד הליכה ברגל הן כאמצעי תחבורה עיקרי והן כאמצעי משלים לתחבורה הציבורית, ניתן לעכב או למנוע את ההשלכות הסביבתיות של מגמת השימוש הגובר ברכב

הפרטי לצרכי יוממות[9]. השלכות אלו כוללות את התדלדלות משאבי האנרגיה, משאבי הטבע ומשאבי הקרקע, פגיעה בשטחים הפתוחים ובמגוון הביולוגי, זיהום אוויר, זיהום רעש, ואפקט ההתחממות הגלובלית.

מן ההיבט הבריאותי, "תחבורה פעילה" (Active Transport) מוגדרת כפעילות גופנית שגרתית לצרכי תחבורה כחלק מאורח חיים פעיל (Active Living). מחקרים קבעו כי פעילות גופנית במאמץ בינוני במשך 30 דקות ביום, ברציפות או במצטבר, מסייעת בשמירה על בריאות תקינה ובהפחתת הסיכונים למצבי חולי, חרדה ודיכאון הנובעים מ"אורח החיים היושבני" (Sedentary Lifestyle) המתאפיין במיעוט בפעילות גופנית. זאת ועוד, מערכת תחבורה המבוססת על הליכה ברגל ועל שימוש בתחבורה ציבורית מצמצמת את ההשלכות הבריאותיות הנובעות מן השימוש הגובר ברכב הפרטי, ביניהן רמת התחלואה הנגרמת כתוצאה מזיהום האוויר ורמת הסיכון להיפגעות בתאונות דרכים.

המעבר להליכה ברגל כאמצעי תחבורה משולב עם שימוש בתחבורה הציבורית ימזער גם את הנזקים הכלכליים של הגודש בכבישים, כולל אובדן שעות עבודה, תקציבי תשתיות, והעלויות החיצוניות הנובעות מן המפגעים הסביבתיים והבריאותיים שהוצגו לעיל. עוד נטען כי נוכחותם של הולכי הרגל במרחב העירוני תביא לעידוד המסחר המקומי וחיזוק מרכזי הערים.

מן ההיבט החברתי השיח של תחבורה בת קיימא דן בעקרונות של שוויון וצדק חברתי. פיתוח מוכוון הליכה ברגל ותחבורה ציבורית מבקש להבטיח נגישות שוויונית בין פרטים וקבוצות ואוכלוסיה למוקדי הכשרה, תעסוקה, תרבות ושירותים ציבוריים. עוד מן ההיבט החברתי, המרחב הציבורי המתוכנן לאנשים ולא למכוניות מספק הזדמנויות לאינטראקציה אקראית בין אנשים ומעודד אנשים להיות מעורבים בחיים הציבוריים, להשתתף בייצור המרחב העירוני ולהשתמש באופן חופשי בכל מרחב ומרחב בעיר. מהיבט זה ניתן לומר כי איכות המרחב העירוני נמדדת בנוכחותם של הולכי הרגל.

ההליכה היא אחת מהפונקציות הבסיסיות של הגוף ואמצעי התחבורה הוותיק והזמין ביותר ברשות האדם והיא אינה צורכת אנרגיה פוסילית, פלדה, משאבי קרקע ותשתיות נרחבות, ואינה פולטת מזהמים. היא חיונית לבריאותנו ולהתפתחות התקינה של ילדים והיא מייצרת מערכת יחסים בלתי אמצעית עם הסביבה והחברה.

על-מנת לעודד הליכה ברגל, יש לדרוש מן הרשויות, ובייחוד מן הרשות המקומית, לקדם את האמצעים הבאים:

1. הקצאת מרחב מספק להולכי הרגל ורוכבי האופניים וצמצום שטחים המוקצים לתנועה וחניית הרכב הפרטי.
2. קידום מעברים בטוחים וזמינים בין חלקיו השונים של הרחוב והתחשבות בקצב ההליכה של קשישים ובעלי מוגבלויות, במיוחד בצמתים מרומזרים.
3. דאגה למעבר בטוח של קשישים, בעלי מוגבלויות ועגלות ילדים במדרכות, ובהתאם לכך יש למקם באופן מושכל ריהוט רחוב ועצמים אחרים כמו ספסלים, תחנות אוטובוס, פחי אשפה ותמרורים.
4. צמצום מספר מקומות החניה בשולי מדרכות והכוונת רכבים לחניונים ועידוד המשתמשים לעבור לשימוש באמצעי התחבורה הציבורית.
5. ויסות פעילות רכבי ספקים ברחובות מסחריים כך שלא תיווצר הפרעה במהלך היום להולכי הרגל.
6. ביצוע הפרדה פיסית של מסלולי האופניים הן מהכביש והן מהמדרכה.

9 יוממות היא תופעה המתקיימת כאשר אנשים המתגוררים ביישוב מסוים נוסעים מדי יום אל מקום עבודתם הנמצא ביישוב אחר

7. שיפור האכיפה בתחומים הבאים ושקילת הגדלת הקנס הניתן בגין עבירות אלו: איסור על מכוניות לעמוד על מעברי חצייה בצמתים; איסור על אופנועים וקטנועים לנסוע על כיכרות ושדרות; מתן זכות קדימה להולכי רגל; איסור חנייה על מדרכות.
8. יש לדרוש מן העיריות כי ימנו גורם שיהיה מופקד על עידוד ההליכה ברגל ועל טיפוח המרחבים העירוניים לטובתם.

עוד על הנחיות תכנון הנדרשות לטובת הולך הרגל ניתן למצוא במסמך "הנחיות לתכנון תנועת הולכי רגל" שהוציאו משרד התחבורה ומשרד הבינוי והשיכון ומצוי באתר משרד התחבורה[10].

עידוד הליכה ברגל לבתי הספר ברשות המקומית

עידוד הליכה לבית הספר יחולל שינוי בהתנהגות המשפחה בהווה, ויביא לצמיחת דור בעל דפוסי התנהגות טובים יותר בכל הנוגע לניידות. בעבר הלא רחוק, הייתה הליכה הדרך המקובלת להגיע אל בית ספר, ואילו כיום, מרבית הילדים מוסעים לבית הספר ברכב פרטי, גם כשמדובר במרחקים קצרים. גודש תנועת המכוניות בסמוך לבית הספר מסכן את בריאות הילדים בשאיפת גזים רעילים וכן מהווה איום על שלום הילד בחציית כבישים בסמוך לבית הספר. בהיבט הבריאותי, אי הליכה לבית ספר פוגעת בכושר הגופני ומגבירה את הסיכון למחלות שמקורן באי פעילות גופנית (סוכרת טיפוס-2, השמנת יתר (obesity), ויתר לחץ דם). הגידול המואץ בהסעת ילדים לבית ספר ברכב פרטי מעיד על החוסר הקיים בדרכי הטמעה של אלטרנטיבות זמינות לרכב הפרטי, כגון: רשתות שבילי הליכה, שבילי אופניים ומערכות הזנה לאמצעי התחבורה הציבורית.

עידוד הליכה ברגל לבתי הספר ניתן לבצע באופן עצמאי ללא תלות ברשויות באמצעות שיתוף פעולה עם הורים אחרים. כיום בעידן האינטרנט והרשתות החברתיות, זה אף קל יותר. להלן תוכנית מוצעת:

1. גיוס גורמים בקהילה ובראשם התלמידים והוריהם, ועד ההורים, הנהלת בית-הספר והצוות החינוכי, המועצה המקומית ועוד.
   בנספח ג' ראה מכתב לדוגמא לפנייה להורי התלמידים. מטרתו ראשית ליידע את ההורים ולרתום אותם לפרויקט, ושנית, לערוך סקר למיפוי המצב הקיים והפוטנציאל לשינוי. השאלון פותח על-ידי ועד ההורים בבית-הספר אמירים בבנימינה.
2. מיפוי נתיבי הליכה עיקריים של תלמידים אל בית הספר.
3. ארגון קבוצות הליכה- זיהוי פינות חמד או מפגעים במהלך ההליכה והנעת אקטיביזם סביבתי: פניה לרשויות להסרת מפגעים או לאימוץ פינות חמד לטיפוח על ידי התלמידים.
4. יצירת המשכיות: ארגון יום הליכה שבועי, מתן תמריצים לכיתות התלמידים, ורתימת ההורים או מבוגרים מלווים אחרים - קביעת תורנויות לליווי הילדים.

10 אתר המשרד התחבורה www.mot.gov.il› פיתוח ותכנון› תכנון תחבורתי› תכנון תחבורה עירונית› הנחיות לתכנון תנועת הולכי רגל

ניתן ללמוד מבתי ספר אחרים על ביצוע פרויקטים דומים. לדוגמא, בראשון לציון מתקיים פרויקט "שישי חופשי" המופעל בשיתוף מועצת העיר וועד ההורים המוסדי והעירוני[11]. הפרויקט נועד לעודד את ההורים לוותר על הסעת הילדים בבוקר ימי שישי בשבוע, לטובת הליכה משותפת עם הילדים, הבריאות, הבטיחות, ואיכות הסביבה. בעיר רעננה מיזם "הליכה בטוחה" נועד לשנות את דפוסי ההגעה לבית הספר, ופעיל בהצלחה בשלושה בתי ספר[12].

רשת שבילי אופניים

בעשור האחרון החלה להיות מקובלת בישראל התפיסה כי אופניים יכולים להוות כלי תחבורה משמעותי בעיקר במרכזי ערים וכלי תחבורה משלים לתחבורה הציבורית, אך בכדי לקיים זאת הלכה למעשה יש צורך ברשת שבילים ייעודיים שיאפשרו לרוכבי האופניים לנסוע בבטחה[13]. התקציבים הממשלתיים המוקצים לסיוע לרשויות המקומיות להקמת רשת השבילים היא נמוכה ביותר, אך עולה בהדרגה. היוזמה, ההקצאה והפיתוח של רשת שבילים לתנועת אופניים ברחבי העיר היא בידי הרשות המקומית, מתוך הבנה של התועלות הכלכליות והחברתיות הגלומות בצעד זה.

בבואכם לקדם רשת שבילי אופניים חשוב לדרוש את התנאים הבאים:

- סלילת שבילי אופניים המופרדים מהולכי הרגל ומהרכבים על מנת לאפשר רכיבה רציפה ואי הפרעה להולכים
- קישוריות בין שבילים
- ממשק לערים סמוכות

עיריית הרצליה משקיעה תקציב שנתי בגובה של כ- 3-4 מיליון ש"ח בפיתוח שבילי אופניים ברחבי העיר. ברחבי העיר סלולים עד כה 12.4 ק"מ שבילי אופניים. סך אורך כל שבילי האופניים המתוכננים במסגרת תכנית האב לשבילי אופניים בעיר עומד על 34.8 ק"מ[14]. עיריית תל אביב הקימה רשת שבילים הכוללת למעלה מ-100 ק"מ שבילים, אשר חלקם הוקמו על שטח שיועד לפני כן לכלי רכב ממונעים. פרויקט נוסף של עיריית תל-אביב הוא פרויקט "תל-אופן"[15] במסגרתו נפרשו בעיר עשרות תחנות להשכרת אופניים על בסיס יומי או באמצעות מנוי ארוך-טווח.

11 אתר עיריית ראשון לציון www.rishonlezion.muni.il › חינוך והשכלה› תוכניות מיוחדות

12 אתר העתיד הולך ברגל www.walk.org.il › פרסומים › תחרות תחבורה בת קיימא 2008 - רעננה

13 שחר סולר. "פרוגרמה לעידוד שימוש באופנים בעיר ותכנון נתיבי אופנים בירושלים", המחלקה לגיאוגרפיה האונ' העברית, ירושלים תשס"ב.

14 אתר עיריית הרצליה www.herzliya.muni.il› ספורט › שבילי אופניים

15 אתר "תל-אופן" להשכרת אופניים בתל-אביב - יפו: www.tel-o-fun.co.il

ניהול תחבורה

לתחבורה הציבורית אמצעים מתחרים שהראשי בהם הוא הרכב הפרטי. בכדי להביא אנשים לבחור מדי יום בתחבורה הציבורית, היא נדרשת להיות לא רק טובה ויעילה, אלא גם מתחרה בעלת עדיפות על הרכב הפרטי. ניהול תחבורה העשוי "מקלות" (הערמת קשיים על השימוש ברכב פרטי) ו"גזרים" (פיתוח תחבורה ציבורית יעילה כתחליף) נועד ליצור עדיפות ברורה לשימוש באמצעים האלטרנטיביים על פני הרכב הפרטי. ניהול תחבורה ברמה הממשלתית והעירונית הוא אמצעי משלים ובלתי נפרד לבניית התשתיות הפיזיות ושיפור השירות למשתמשים. נפרט אמצעים שונים של ניהול תחבורה שניתן לקדם אל מול הרשות המקומית.

מדיניות חנייה

הפחתת חנייה - הקטנת שטחי החנייה הציבוריים מהווה אמצעי יעיל למעבר משימוש ברכב פרטי לאלטרנטיבות. במקרים שונים יזמו רשויות מקומיות הפחתה של מקומות החנייה לטובת משתמשי דרך אחרים. כך למשל עיריית תל-אביב-יפו הסבה נתיב שיועד לחניה ברח' בלוך, לטובת הקמת שביל אופניים מופרד. גם במרכז העיר הרצליה הופחתו באופן משמעותי מספר מקומות החנייה במרכז העיר, תוך הסבת השטחים להגדלת המדרכות.

הפחתת חנייה יכולה להיעשות גם ברמה הארצית, באמצעות צמצום תקני חנייה (צמצום מספר מקומות החניה הנדרשים על פי חוק לתוכניות בנייה חדשות). בשנת 2011 אושרו תקני החנייה מופחתים על ידי המועצה הארצית לתכנון ובנייה, אך עד למועד הוצאת חוברת זו עוד לא פורסמו ברשומות משום ששר הפנים לא חתם עליהם.

פדיון החנייה - הרעיון העומד בבסיס פדיון החניה הינו מתן אפשרות לעובדים על ידי מעסיקיהם לוותר על מקום החנייה שלהם בעבודה בתמורה לסכום כסף המגולם במשכורת, שמהווה את פדיון החניה, בה אינם משתמשים עוד. אחד הארגונים המיישמים שיטה זו בית ההשקעות IBI. החברה יצאה בפרויקט ייחודי של רכישת קורקינט חשמלי לעובדים המעוניינים לוותר על מקום החנייה שלהם[16].

הגבלת תנועת כלי רכב

אגרות גודש - אגרות גודש עשוי להוות פתרון חשוב להפחתת השימוש ברכב הפרטי, אולם יש לבצעו רק במקביל לשיפור דרמטי ברמת השירות של התחבורה הציבורית. הסכנה הטמונה באגרות גודש היא שהדבר יבריח עסקים אל מחוץ למרכזי הערים, ורק פתרונות אטרקטיביים של תחבורה ציבורית יגרמו למימוש המטרה של מעבר משימוש ברכב הפרטי לתחבורה הציבורית.

חניוני "חנה וסע" - חניוני "חנה וסע" הם נקודת החלפה המאפשרת מעבר מרכב פרטי לתחבורה ציבורית. חניונים אלה מיועדים בעיקר ליוממים בעלי רכב פרטי והם תורמים להפחתת השימוש ברכב פרטי בתוך הערים. על מנת שחניונים אלה יהיו אפקטיביים עליהם להיות ממוקמים בקרבה מרבית לתחנות תחבורה ציבורית מרכזיות. בישראל, קיימים מספר חניונים כאלה, בייחוד ליד תחנות הרכבת המרכזיות ובנתיב במהיר בכביש 1.

הגבלת תנועת רכבים מזהמים - לפי תיקון 84 לפקודת התעבורה (סעיף שפוצל בשנת 2008 מחוק אוויר

16 נירית טופול ותמר קינן. "מגיעים לעבודה בירוק: המדריך למעסיקים", תחבורה היום ומחר, 2009.
זמין באתר תחבורה היום ומחר www.transportation.org.il › פרסומים › יוממות והגעה לעבודה› מגיעים לעבודה בירוק

נקי) רשות מקומית שמספר תושביה עולה על 30,000 יכולה להכין תכנית תחבורתית לצמצום זיהום האוויר. בעקבות התיקון המשרד להגנת הסביבה דרש משש ערים להכין תכניות תחבורתיות לצמצום זיהום האוויר בתחומן. הערים שנדרשו לכך הן: ירושלים, תל אביב-יפו, פתח-תקווה, רמת-גן חולון ובני ברק[17]. צעד שרשות מקומית יכולה לנקוט במסגרת התכנית התחבורתית הוא הגבלת כניסת רכבים מזהמים לחלקים שונים של העיר.

מערכת בקרת תנועה

למערכת ניהול ובקרת תנועה פוטנציאל במתן עדיפות לאמצעי תחבורה שונים, כגון תחבורה ציבורית והליכה ברגל, בהתאם למדיניות העירונית. בעיריית תל-אביב יפו לדוגמא פותחה מערכת ניהול ובקרת תנועה מודרנית - מערכת "אביבים" בשיתוף המכון לחקר התחבורה בטכניון ובתמיכת משרד התחבורה, אשר אומצה גם על-ידי עיריית חיפה. מערכת אביבים היא מערכת חדשנית המאפשרת מתן העדפה לאמצעי נסיעה שונים, ביניהם הולכי הרגל. המערכת כוללת כלים התומכים הן בתהליכי התכנון והן בתהליכי ניהול תנועה בזמן אמת למתן מענה לאירועי תנועה בעת התרחשותם. עיריית תל-אביב הביעה נכונותה לתת לערים נוספות המעוניינות בכך לעשות שימוש במערכת, ובכך לאפשר ניהול משותף לערים סמוכות של מערך התנועה. המעבר לניהול תנועה מטרופוליני יאפשר ניהול מערכתי, תיאום ושילוב של מערכות התחבורה השונות בתחומי המטרופולין.

עידוד יוממות באמצעים חלופיים לרכב הפרטי

לאורך השנים מערכת התחבורה הציבורית לא הותאמה דיה לעלייה המתמדת במספר התושבים בערים ובמוקדי התעסוקה. כתוצאה מכך, ליוממים רבים אין מענה לבעיית הניידות בתחום התחבורה הציבורית ועובדים רבים מקבלים רכב מהעבודה בשיטת ה"ליסינג". מצב זה מאפיין במיוחד מוקדי תעסוקה משניים רבים, לדוגמא מזרח נתניה, איירפורט סיטי, צומת רעננה, מערב פתח תקווה, רמת החייל, הרצליה פיתוח ועוד.

בשל כך, יש צורך בעדכון מערכי התחבורה בערים השונות בהתאם לשינויים בדפוסי היוממות והתפתחות אזורי המגורים והתעסוקה בערים. במקביל, בידי המעסיקים קיימים שורה של אמצעים שאינם תלויי מדיניות לתמרץ את העובדים להגיע לעבודה באמצעים חלופיים לרכב הפרטי, תוך השגת חיסכון כספי הן לעובד והן למעביד וכן תרומה למשק מבחינת הפחתת הגודש בכבישים. דוגמא לאמצעים אותם יכול לנקוט המעסיק:

- **שיתוף ברכב** (carpool): פתרון השיתוף ברכב משמעותו כי מספר עובדים מתחלקים יחד בנסיעה ברכב פרטי. יש לסייע לעובדים למצוא שותפים לנסיעה על ידי יצירת ממשק בו ירוכזו נתוני הגעת העובדים ופרטי ההתקשרות שלהם. ניתן לעודד שיתוף ברכב באמצעות תמריצים כמו שמירת מקומות החנייה הטובים עבור אלה שמאמצים את פתרון השיתוף ברכב, החזר הוצאות לכל הנוסעים במסגרת זו ועוד.
- **מערך היסעים**: במערך היסעים מוצע לאסוף את העובדים ממקום מגוריהם ולהביא אותם עד למקום העבודה. ניתן לשפר שירות זה על ידי הרשמה להסעות דרך אתר אינטרנט ייעודי. זהו פתרון המחייב כמות משתתפים גדולה יחסית ולכן חברות קטנות יכולות להתאגד עם חברות נוספות בקרבתן וליזום יחד מערך שכזה.

פתרונות תחבורה נוספים למעסיקים, ניתן למצוא ב"מדריך למעסיקים"[18].

17 הכנסת, מרכז המחקר והמידע, ינואר 2012. "תוכניות לצמצום זיהום האוויר מתחבורה: יישום תיקון 84 לפקודת התעבורה -מעקב-". זמין באתר מרכז המחקר והמידע של הכנסת www.knesset.gov.il/mmm › חיפוש במחקרים › תוכניות לצמצום זיהום האוויר מתחבורה: יישום תיקון 84 לפקודת התעבורה -מעקב-

18 נירית טופול ותמר קינן. "מגיעים לעבודה בירוק: המדריך למעסיקים", תחבורה היום ומחר, 2009. זמין באתר תחבורה היום ומחר www.transportation.org.il › פרסומים › יוממות והגעה לעבודה› מגיעים לעבודה בירוק

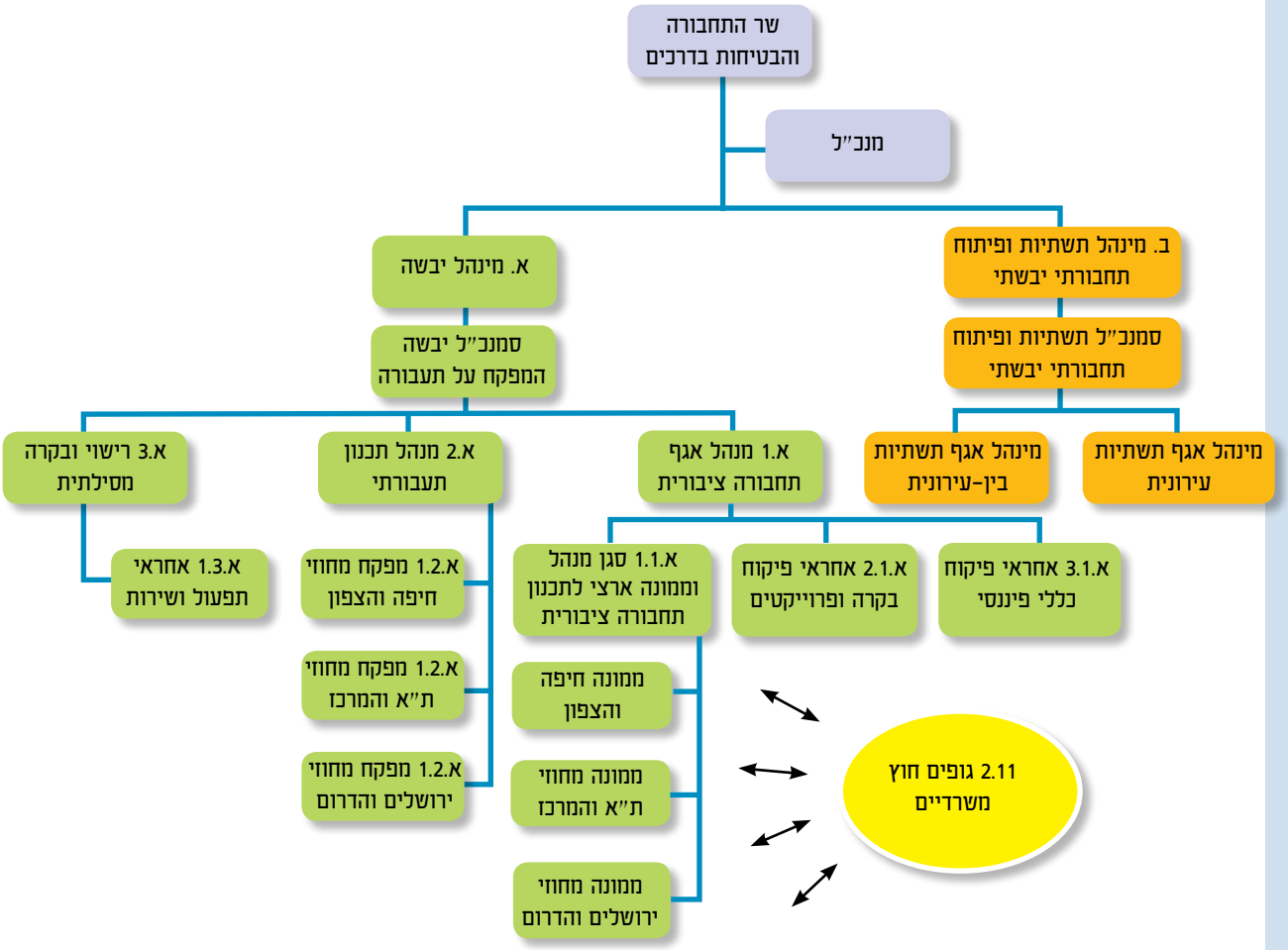
פרק 2 | מיפוי השחקנים בתהליך קידום תחבורה בת קיימא

תחבורה ציבורית מורכבת מארבע צלעות מרכזיות: משרד התחבורה, הרשות המקומית, ציבור הנוסעים והחברה המפעילה. כל צלע שחסרה בתוך הארבעה מועידה את התחבורה הציבורית לכישלון. המפתח להצלחה הוא הדו- שיח בין כל הגורמים ומעורבות שוטפת ויומיומית של הרשות המקומית.

בפרק זה נמפה את שחקני המפתח לקידום תחבורה בת קיימא ובייחוד תחבורה ציבורית ואת תחומי האחריות והסמכות שלהם. הכרות זו תהווה תשתית להבנת תהליכי העבודה מול הגורמים הללו לשיפור התחבורה הציבורית, אשר עליה יפורט בפרקים הבאים.

משרד התחבורה

התרשים להלן ממפה את האגפים ובעלי התפקידים במשרד התחבורה הרלוונטיים לקידום תחבורה ציבורית, בתחומי השירות והתשתית.



עתה נתאר את תפקידיהם וסמכויותיהם של האגפים השונים[19]. נושאי המשרות במשרד התחבורה בעת פרסום המדריך ופרטי הקשר אליהם מפורטים בנספח א' לחוברת.

א. מינהל היבשה

תפקיד המינהל להבטיח קיום שירותי תחבורה יבשתית לצורך הסעת נוסעים והובלת מטענים. המינהל עוסק בתכנון, פיתוח, תקצוב, רישוי, פיקוח והסדרה של התחבורה היבשתית. **סמנכ"ל היבשה הוא המפקח הארצי על התעבורה והמפקחים המחוזיים הם מפקחי התעבורה במחוזותיהם.** סמכויות המפקחים על התעבורה כוללות גיבוש תקנות התעבורה, השתתפות בתכנון הסטטוטורי/מערכתי/עירוני כנציגי שר התחבורה במוסדות התכנון המחוזיים, סמכויות רשות תימרור מרכזית ומעורבות פעילה בהסדרי התנועה של רשת הדרכים, מעורבות פעילה בתכנון פרויקטים של עדיפות לתחבורה ציבורית לכל סוגיהם, כולל נתיבי תחבורה ציבוריים (נת"צים) ומערכות הסעת המונים מסילתית .

אגפי המינהל הרלוונטיים לקידום תחבורה ציבורית ותשתיות משלימות הם:

א.1 אגף התחבורה הציבורית מופקד על הפעלת התחבורה הציבורית הסדירה: תכנון מערך הקווים בכל הארץ, קביעת מאפייני רמת שרות (תדירות, תעריפים, מיקום תחנות), מתן רישיונות קווים למפעילים, פיקוח ובקרה על התאמת הביצוע לתכנון, סבסוד והתחשבנות כספית עם מפעילי התחבורה הציבורית, הנהגת התחרות בענף התחבורה הציבורית, קידום אמצעי כרטוס מתקדמים וטכנולוגיות הסעה. יחידות האגף הרלוונטיות הן:

א.1.1. סגן בכיר למנהל אגף התחבורה הציבורית הוא הממונה על תכנון התחבורה הציבורית ותהליך רישוי הקווים בכל הארץ.

הממונים המחוזיים: יחידת הממונה הארצי כוללת בתוכה שלושה מחוזות: מחוז ת"א והמרכז, מחוז חיפה והצפון ומחוז ירושלים והדרום (מחוז יהודה ושומרון כפוף מקצועית למנהל אגף תחבורה ציבורית), ובראש כל מחוז עומד הממונה המחוזי.

הממונים המחוזיים הם האחראיים הישירים על התפעול השוטף והפיתוח של התחבורה הציבורית (תחבורת האוטובוסים והרכבות הקלות) במחוז עליו הם אמונים, ולכן הקשר עימם הוא חשוב ביותר.

עבודתם מורכבת, בין היתר, מעבודה מול הרשויות המקומיות והמפעילים הפועלים בתחומם. יש מנעד גדול של קשרים מול הרשויות המקומיות וטיב הקשר ושיתוף הפעולה נקבע לרוב לפי עומק נכונות הרשות המקומית לפתח תחבורה ציבורית בתחומה. כמו כן, הממונים המחוזיים מעורבים בתהליכי שיתוף ציבור ועל כן הם נמצאים בקשר שוטף עם מינהלים קהילתיים וועדי שכונות. פעילים המעוניינים לקדם תחבורה ציבורית במקום מגוריהם, כדאי שיכירו באופן אישי את הממונה המחוזי האחראי על האזור.

א.2.1. אגף פיקוח, בקרה ופרויקטים תפקידו לפקח ולבקר ברמה הארצית על מפעילי התחבורה הציבורית באמצעות דוחות בקרה שוטפים, מתן ציון לשירות וקנסות, ועוד.

א.3.1. אגף פיקוח כלכלי פיננסי ממונה בין היתר על העברת סובסידיות וגביית קנסות ממפעילי

19 מתוך אתר משרד התחבורה www.mot.gov.il ונהלי הרישוי בתחבורה הציבורית

התחבורה הציבורית, מעקב אחר הדיווחים הכלכליים והפיננסיים של המפעילים, קביעת תעריפים ותיקוני מחירים בהתאם למדיניות הממשלה, ועוד.

א.2 אגף תכנון תעבורתי עוסק בכל רמות התכנון של התחבורה היבשתית בדגש על תכנון מערכתי. במסגרת זו פועל האגף לתכנון סטטוטורי של רשתות הדרכים והמסילות בישראל, שיפור הבטיחות בדרכים באמצעות מרכיבי התשתית, גיבוש מסמכי מדיניות בתחום התכנון התחבורתי, קידום תוכניות אב לתחבורה מהרמה הארצית לרמה המקומית והכנת "הנחיות לתכנון".

א.1.2 המפקחים המחוזיים- תחת המפקח הארצי על התעבורה אמונים המפקחים המחוזיים על שלושת המחוזות- חיפה והצפון, ת"א והמרכז וירושלים והדרום.

א.3 אגף רישוי ובקרה מסילתית הוקם ב- 2008 כמנגנון פיקוח על רכבת ישראל והמסילות בארץ. האגף אמון על אישור תוכניות הפיתוח של רכבת ישראל, אישור הנהלים והתקנים ההנדסיים והבטיחותיים, ופיקוח ובקרה על הפעילות הבטיחותית של הרכבת. בנוסף, האגף משתתף ומכוון שינוי פקודת המסילות המנדטורי לחוק מסילות חדש, משלב תאום רכבות עם אגף תחבורה ציבורית ואגף תכנון תחבורתי בכל הקשור לשילוב הרכבת עם אמצעי תחבורה אחרים.

א.1.3 אחראי תפעול ושירות - תפקיד חדש באגף האמון על רמת השירות לנוסעי הרכבת.

ב. מינהל תשתיות ופיתוח תחבורתי יבשתי

המינהל עוסק בהיבטים הביצועיים של כלל תשתיות התחבורה היבשתית במדינת ישראל, על מרכיביה השונים: רכבת, כבישים בין-עירוניים, תחבורה ציבורית. תפקידי המינהל: יצירת אינטגרציה מיטבית בין מערכות התחבורה השונות, הכנת תוכניות רב-שנתיות לפיתוח התחבורה בישראל ולשיפור רמת הבטיחות, גיבוש תוכנית העבודה השנתית, תקצוב פרויקטים תחבורתיים בכפוף לבדיקות כדאיות כלכלית, שיפור תשתיות הבטיחות בדרכים, חיבור הפריפריה למרכז ושיפור הנגישות למוקדי תעסוקה. אגפי המינהל נחלקים לתשתיות עירוניות ותשתיות בינעירוניות.

גופים חוץ משרדיים

משרד התחבורה נעזר בגופים שונים הפועלים עימו וכפופים לו. גופים אלה מייעצים, מתכננים ומבצעים פרויקטים תחבורתיים.

מנהלת תחבורה ציבורית

- **חברת עדליא** משמשת כיום כמנהלת התחבורה הציבורית עבור משרד התחבורה. חברת עדליא היא חברה פרטית שנבחרה במכרז בשנת 2002, כאשר כל מספר שנים מתקיים מכרז חדש בו מתמודדות חברות פרטיות על תפקיד חשוב זה. החברה מנהלת פרויקט שבמסגרתו מבוצעת הרפורמה בתחבורה הציבורית, תהליך הכולל הוצאת מכרזים למפעילים פרטיים בקווים שעד כה תופעלו ע"י חברת אגד. במסגרת תפקיד זה, מבצעת חברת עדליא פעולות רבות בהיבטים כלכליים (תמחור ויצירת מודל כלכלי בסיסי להפעלת קו תחבורה ציבורית), תכנוניים (תכנון קווי תחבורה ציבורית חדשים או שינוי בקווים ואשכולות קיימים), ביצוע סקרים (לצורך הערכת כדאיות להפעלת קווים) ובקרה.

חברות לאומיות

- **חברת רכבת ישראל בע"מ** נוסדה בשנת 2003 כחברה עצמאית בבעלות ממשלתית. החברה עוסקת בהובלת נוסעים ומטענים וכן בפיתוח, ניהול, תחזוקה ותפעול של תשתית הרכבות בישראל. בנוסף, הרכבת החלה מספקת בשיתוף ותיאום עם רשויות מקומיות ומנהלות אזורי תעשייה מערך היסעים (שאטלים) מתחנות רכבת לאזורי תעשייה כגון הרצליה פיתוח וקריית עתידים, למוסדות אקדמיים כגון המרכז הבינתחומי הרצליה, וליישובים כגון דימונה וגבעת עדה[20].
- **החברה הלאומית לדרכים** עוסקת באחזקת ופיתוח רשת הכבישים הבינעירונית בישראל ופיתוח מסילות רכבת[21]. בהקשר לתחבורה ציבורית, החברה הלאומית לדרכים אחראית על הקמה ותחזוק תחנות האוטובוסים בדרכים בינעירוניות ולכן אחראית על תקינותן ועל קיום מידע בתחנות אלו כנדרש לפי חוק.

חברות ממשלתיות / עירוניות

- **צוות תוכנית אב לתחבורה ירושלים**, צוות משותף לעירייה ולמשרד התחבורה, הוקם בסוף שנות השישים במטרה להכין את תכנית האב לפיתוח כל תחומי התחבורה בירושלים. מאז ועד היום תפקידו חיזוי ועדכון תכנית אב לתחבורה ירושלים, בהתאם להתפתחויות הדמוגרפיות, הכלכליות והחברתיות בעיר. הצוות עוסק גם בקידום מרכיבי תכנית האב לתחבורה בירושלים- ניהול פרויקט הסעת המונים הכולל קווי רכבת קלה, קווי אוטובוס מהירים (BRT), כבישים, מדרחובים ומסלולי אופניים, בפיתוח מודלים תחבורתיים לקידום תחבורה ציבורית ופרטית ובמתן ייעוץ טכני ובקרת תכנון וביצוע עבור מנהלת התחבורה הציבורית בירושלים.
- **נ.ת.ע** - נתיבי תחבורה עירוניים בע"מ, הינה חברה בבעלות ממשלתית הכפופה ישירות למשרד התחבורה ואמונה על הקמת מערכות להסעת המונים במטרופולין תל אביב. תפקידה הראשוני של החברה היה לייצג את הממשלה מול חברות המתמודדות על הפעלת הרכבת הקלה אך בשנת 2010, בעקבות ביטול ההסכם עם הזכיינית, הועבר המיזם לניהול נ.ת.ע[22]. קווי הסעת ההמונים שעל תכנונם אחראית נ.ת.ע יחברו את ערי הלוויין של תל אביב אליה באמצעות שבעה קווים, חלקם יהפכו לקווי רכבת וחלקם יהפכו לקווי BRT (אוטובוס מהיר רב־קיבולת), שינוע על מסלול משלו.
- **נתיבי איילון** היא חברה ממשלתית-עירונית המנוהלת על ידי מטה שבראשו מועצת מנהלים המורכבת מ-7 נציגי ממשלה ו-7 נציגי עיריית תל אביב. החברה עוסקת בבנייה ותחזוק של נתיבי איילון, בבניית הפרדות מפלסיות בדרכים עירוניות בתל אביב, בהכשרת נתיבי תחבורה ציבורית, בהכשרת רצועות עבור מסילות רכבת ואף מעורבת בפרויקטים תחבורתיים בערים אחרות[23].
- **מוריה** - חברה לפיתוח ירושלים בע"מ הינה חברה עירונית שהוקמה על ידי עיריית ירושלים במטרה לפתח את התשתיות בעיר. בתחום התחבורה היא אמונה על סלילה ופיתוח כבישים, והייתה אחראית על השלמת פרויקט הרכבת הקלה[24].

20 רשימת השאטלים ולוחות הזמנים באתר רכבת ישראל www.nta.co.il > תחנות > שרות הסעית (שאטל)
21 אתר החברה הלאומית לדרכים www.iroads.co.il
22 אתר חברת נ.ת. ע www.nta.co.il
23 אתר חברת נתיבי איילון www.ayalonhw.co.il
24 אתר חברת מוריה www.moriah.co.il

- **יפה נוף** הינה חברה בבעלות מלאה של עיריית חיפה העוסקת בתכנון ובניית תשתיות במטרופולין חיפה. צוות תוכנית אב לתחבורה של חברת יפה נוף מהווה זרוע תכנונית פעילה של משרד התחבורה ועוסק בתכנון לטווח בינוני ארוך של מערכות התחבורה במטרופולין חיפה ובמרחב הצפוני של מדינת ישראל [25].

תוכנית אב לתחבורה באר שבע הוא צוות משותף של עיריית באר שבע ומשרד התחבורה אשר הגה תוכנית לשיפור קווי התחבורה ברחבי העיר באר שבע.

הרשות המקומית

הרשות המקומית אחראית על התכנון העירוני ולכן היא האחראית על תשתיות התחבורה שבתחומה שכוללות תשתיות לרכב פרטי, לתחבורה ציבורית לרוכבי אופניים ולהולכי רגל. לעיתים קרובות, את התקציבים לפיתוח ואחזקת תשתיות התחבורה מקבלת הרשות המקומית ממשרד התחבורה ולכן תפקיד הרשות המקומית הוא ליזום ולדחוף תכניות תחבורה בת קיימא ולדרוש את התקציבים ליישום התוכניות ממשרד התחבורה.

על מנת לעודד רשויות מקומיות ממדרג סוציו-אקונומי נמוך לפתח את תשתיות התחבורה שבתחומן, משרד התחבורה עבר בשנים האחרונות למדיניות הקצאה דיפרנציאלית של משאבים, עד 90% מהיקף ההשקעה בתחבורה, זאת מתוך הנחה שאין לקשור בין יכולתה הכלכלית של הרשות לזכות תושביה לתחבורה נאותה. בין הפרויקטים הזוכים לעדיפות תקציבית נמצא קידום תחבורה ציבורית הכולל סלילת נתיבים בלעדיים לתחבורה ציבורית, הקמת מגרשי "חנה וסע", העדפה ברמזורים והכשרת מסופים. על בסיס מדיניות זו, חשוב לדרוש מהרשות המקומית לבקש מימון ממשרד התחבורה לפיתוח תחבורה ציבורית[26].

תפקיד חשוב נוסף של הרשות המקומית הוא להיות החוליה המקשרת בין הציבור המקומי למשרד התחבורה. על הרשות להיות ערה לרחשי הציבור אותו היא מייצגת ולהעביר תלונות ובקשות למשרד התחבורה ולמפעילים. תפקיד זה נגזר מהשטח משום שלרוב הקשר בין הציבור לנציגי הרשות המקומית הוא קשר ישיר וקרוב יותר לעומת הקשר לנציגים מרוחקים במשרד התחבורה. כמו כן רמת המחויבות של ראש רשות מקומית לציבור גבוהה יותר בשל רצונו לשמור על מעמד פוליטי איתן ולכן לעיתים קרובות קל יותר להפעיל לחץ על רשות מקומית לפעול בתחום התחבורה.

על מנת שהרשות המקומית תוכל לפעול באופן אפקטיבי לקידום תחבורה בת קיימא, צריך לבוא בדרישה למנות בעל תפקיד שימונה כאחראי על תחום התחבורה הציבורית ברשות. בעל תפקיד זה יהיה בקשר רציף עם הציבור ירכז את תלונותיו ויעבירן באופן מסודר לממונה המחוזי במשרד התחבורה ולמפעיל המקומי. אם אין ביישובכם בעל תפקיד שכזה, חשוב לדרוש להקצות משאבים למינוי כזה.

מפעילי התחבורה הציבורית

בארץ פועלות 15 חברות שזכו במכרזי משרד התחבורה להסעת נוסעים באזורים שונים בארץ (בנספח ב' ניתן לראות את רשימת המפעילים המלאה לפי אזורי שירות ונתונים נוספים[27], ופרטי הקשר עימם). יחידות

25 אתר חברת יפה נוף www.yefenof.co.il

26 נוהל העבודה של משרד התחבורה עם הרשויות המקומיות בתחום תקציבי בטיחות ופיתוח תשתיות: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, "המוביל הארצי לאיכות חיים", יוני 2009.
זמין באתר משרד התחבורה www.mot.gov.il > פיתוח ותכנון> תשתיות ותיאום תחבורתי> תקציבי בטיחות ופיתוח תשתיות

27 הנתונים מתוך אתר משרד התחבורה www.mot.gov.il > רישוי ופיקוח> תחבורה ציבורית> אוטובוסים - מידע לנהג ולנוסע> מפעילי התחבורה הציבורית

המפעיל העשויות להיות רלוונטיות לקידום התחבורה הציבורית הן ההנהלה הארצית, אחראי האזור (איש השטח), מוקד תלונות הציבור של החברה והנהגים.

קשר עם מפעילי התחבורה הציבורית המקומיים הינו אחד הכלים החשובים שעומדים לרשות המבקש לקדם תחבורה ציבורית. המפעילים מכירים את הנוסעים, הצרכים שלהם והרגלי הנסיעות, הם חיים את השטח וערים לשינויים ולדינאמיות של הביקושים. בסופו של יום הנוסעים רואים את נהג האוטובוס, את התחנה, את המודיעין, ואלו הדברים הקובעים את רמת השירות והיא החשובה ביותר לנוסעים.

שמירה על קשר רצוף עם המפעילים מובילה לעיתים קרובות לשיפורים רבים ולקיצור תהליכים. חשוב לציין כי המפעיל כפוף למשרד התחבורה ופועל מכוח רישיון קו, הוא אינו יכול לשנות מסלול קו או תדירות מבלי לקבל אישור על כך ממשרד התחבורה, ועל כן כל שינוי חייב לעבור את אישור משרד התחבורה.

טיפים לעבודה מול המפעילים:

- חשוב לשלב נציג של המפעיל בועדות תחבורה של הרשות המקומית וכך ליצור שיתופי פעולה ותקשורת טובה בין שני הגורמים.
- יש לערב את המפעיל בתלונות הציבור שמופנות אל הרשויות המקומיות ומשרד התחבורה, תוך מעקב שוטף אחר אופן טיפולם.
- מומלץ לברר מי בעל התפקיד בחברה המפעילה שנמצא בשטח ואחראי על האזור של הרשות המקומית, ולעבוד ישירות מולו.
- בקשות לשינויים ממשרד התחבורה בנוגע לקווים, הגדלת תדירויות, שינוי נתיבים וכדומה, מומלץ להגיש לאחר בירור ותיאום עם המפעיל.

הקהילה

על מנת להצליח לקדם פרויקט תחבורתי מסוים, חשוב מאד לגייס את תמיכת הקהילה המקומית. תוכנית הפעולה הבינלאומית להשגת פיתוח בר-קיימא המכונה "אג'נדה 21" (Agenda 21), מבטאת השקפה לפיה מדיניות 'טובה' היא מדיניות שיש לציבור הרחב חלק נכבד בעיצובה. השקפה זו דוגלת ב"עשייה עם" הקהילה ולא "עשייה למען הקהילה". חשיבות רבה מיוחסת להשתתפות הציבור כפרטים, כקהילות, וכארגונים לא ממשלתיים, ולעידוד מעורבות זו- כיוון שזו הדרך היחידה שבה הפיתוח יהיה קשוב לצרכיהם של התושבים ולכן יצליח לאורך זמן ויהיה בר-קיימא[28].

חשוב לזכור כי הקהילה היא המשתמשת בפועל או המשתמשת הפוטנציאלית בתחבורה ציבורית ולכן יש לה כוח השפעה רב על סיעות מפלגתיות מקומיות שייקחו על עצמן לקדם את נושא קידום התחבורה הציבורית ביישוב. דבר זה נכון במיוחד לקראת בחירות מקומיות, אך גם בחיי היומיום.

הקהילה איננה הומוגנית והיא מורכבת מקבוצות מגוונות. חשוב לגייס את תמיכתם של קבוצות וגורמים שונים ברשות המקומית וביניהם: ראש הרשות, חברי המועצה, ועדות העוסקות בנגישות, תלמידים ותנועות נוער, ועדי הורים, פעילי איכות סביבה, נגישות ועוד. חשוב לפנות לקבוצות מגוונות של הקהילה ולפעול לחיזוק

28 המשרד לאיכות הסביבה, 2002. אג'נדה 21 והצהרת ריו: רקע, תקציר והיבטים ישראליים. ירושלים, תשס"ב

הקשר ביניהן. את תמיכת חברי הקהילה ניתן להשיג באמצעות עצומות, בניית קבוצות פעולה וכדומה. עוד על גיוס הקהילה ניתן לקרוא בהרחבה בפרק 4.

ארגוני החברה האזרחית

בקרב ארגוני החברה האזרחית עוסקים כיום מגוון ארגונים בקידום תחבורה בת קיימא, שכן תחום התחבורה הוכר זה מכבר כמרכיב מרכזי ומשמעותי ביצירת המציאות החברתית והסביבתית הרצויה.

ארגון תחבורה היום ומחר יזם ומרכז את פורום הארגונים למען תחבורה ציבורית[29], המאגד ארגוני סביבה וחברה, ארגונים לקידום זכויות וצרכים של אנשים בעלי מוגבלויות, ארגוני משתמשים בתחבורה הציבורית וארגונים מהמגזר החרדי.

בנוסף, תחבורה היום ומחר עורכת את סקר פעילי התחבורה הגדול הנועד למפות קבוצות פעילי תחבורה מרחבי הארץ במטרה לקשר בין הקבוצות השונות. אתם מוזמנים להירשם בקישור הבא: סקר ארגונים וקבוצות תושבים המקדמים תחבורה בת קיימא[30].

29 ליצירת קשר עם פורום הארגונים למען תחבורה ציבורית: תחבורה היום ומחר טל. 03-5660823 פקס 03-5669972 דוא"ל: transport@transportation.org.il, כתובת: נחלת בנימין 85 תל-אביב 66102, אתר האינטרנט: www.transportation.org.il

30 אתר תחבורה היום ומחר www.transportation.org.il › אירועים › סקר ארגונים וקבוצות תושבים

פרק 3 | הכנת תוכנית פעולה לקידום תחבורה בת קיימא

פרק זה יעסוק בהקניית כלים בסיסיים של בניית תוכנית עבודה וגיוס קהילה. כלים אלה חשובים לקידום פרויקטים חברתיים-סביבתיים בכלל ופרויקטים תחבורתיים בפרט.

המעוניינים לשפר את מצב התחבורה בעירם, יגלו כבר בתחילת הדרך כי מדובר בשינוי המחייב שותפות של גורמים רבים, אשר חלקם לאו דווקא מעוניינים בשינוי המוצע. בנוסף, השגת המטרה איננה משימה קצרת טווח, ולכן, בין אם אתם רוצים לשנות מיקומה של תחנת אוטובוס, להגדיל את תדירות הקווים בעירכם או לקדם שביל אופניים, נדרש ראשית להצטייד באורך רוח ובנחישות רבה.

לאחר מכן, לפני תחילת הפעילות נסחו לעצמכם במלים ספורות מה הייתם רוצים להשיג, ומצאו שותפים לצוות מוביל, כאלה שאתם סומכים עליהם והשהות במחיצתם נעימה לכם.

מכאן ניתן להתחיל לצעוד את הצעד הראשון למימוש הפרויקט שלכם. בהצלחה!

תוכנית עבודה

בבואנו לקדם פרויקט תחבורה בת קיימא, ראשית יש לבנות תוכנית עבודה. תוכנית העבודה מורכבת ממספר שלבים שיופרטו להלן:

- רקע / מצב קיים: תחילה יש לסקור את המצב הקיים, על מנת להבין מהי נקודת המוצא. הסקירה צריכה לכלול כל מידע שרלוונטי לצורך ביצוע הפרויקט: סקירת בעיית התחבורה שאותה מנסים לפתור, מה הגורמים להיווצרותה ומי הגורמים האחראים על הנושא (רשות מקומית, ממשלתית וכדומה). חשוב גם לבדוק את המצב הסטטוטורי הקיים, לדוגמא, הצעות חוק בנושא, מצב תכנוני וכדומה. רצוי גם למצוא בעיה דומה שנפתרה באזור אחר, וכך ללמוד מן הניסיון.
- חזון: יש צורך לנסח את החזון שלנו. חזון הוא המצב האידיאלי אליו אנו שואפים. לדוגמא: חזון לעיר המבוססת על תחבורה בת קיימא ולא על תחבורה פרטית.
- מטרה: את המטרה יש לנסח באופן בהיר ומדויק. המטרה היא מה שיקדם את יישום החזון. לדוגמא, במידה והחזון שלנו הוא הפחתת השימוש ברכב פרטי בבנימינה, המטרה יכול להיות: קידום תחבורה ציבורית בבנימינה.
- מיפוי: המיפוי חשוב ביותר מכיוון שהוא יעזור לנו להכיר את השחקנים בתחום (משרד התחבורה, רשות מקומית, מפעילים וכדומה) דבר שיעזור לנו לבנות תכנית עבודה אפקטיבית.

בדרך כלל, רצוי לחלק את המיפוי לשלושה חלקים:

1. **פוליטיקה:**

מי איש המפתח: איש המפתח הוא האיש שבידו היכולת להגשים את המטרה שלנו. בדרך כלל בתחילת התהליך איש המפתח ניטרלי או פועל בניגוד למטרותינו. המטרה שלנו היא לשכנעו לפעול לקידום המטרה שהצבנו. איש המפתח יכול להיות ראש המועצה או אישיות במשרד התחבורה.

מי בעד, מי נגד ומי ניטרלי וניתן לגייסו: חשוב למפות את התפלגות הדעות של הפוליטיקאים

המקומיים והארציים בנושא המדובר. כמובן שמי שבעדנו כדאי לצרפו למאבק, אך לא פחות חשוב לפעול לגייס את מי שניטראלי. מרבית הפוליטיקאים ניטרליים בשל חוסר מודעות לנושאים רבים וניתן לגייסם באמצעות פנייה אישית אליהם והעלאת המודעות.

את המיפוי הפוליטי כדאי לרשום בטבלה:

בעד	ניטרלי	נגד

2. **קהלים רלוונטיים**:

על מנת שלפעולה שלנו יהיה כוח, חשוב לגייס אליה את הציבור. גם כאן, רצוי לעשות מיפוי ולבדוק מי השותפים הודאיים (אלו שייהנו מהפרויקט שאנו מקדמים או ששותפים לאידיאולוגיה שלנו) ומי השותפים הפוטנציאליים (אלו שלא באופן מיידי אנו מקשרים לנושא, אך עם קצת מחשבה ועבודת שטח ניתן לחברם).

3. **תזמון**:

חשוב לבדוק באיזו נקודת זמן אנו עומדים. האם יש מהלך סטטוטורי שעומד להיות מקודם בזמן זה? האם אנו בתקופת טרום בחירות? וכדומה. במידה ויש תזמון מיוחד, חשוב לבנות את תכנית העבודה בהתאם.

סקר מצב/צרכים: במידה וניתן, רצוי לערוך סקר מצב/צרכים בקרב האוכלוסייה הנזקקת לשינוי תחבורתי. קיום סקר שכזה עוזר למקד את פתרון התחבורה המיטבי ומבסס את טענותיכם מול הרשויות בצורך בשיפור תחבורתי.

נייר עמדה: בעקבות הגדרת המטרות והמיפוי, רצוי לנסח נייר עמדה. נייר העמדה משמש הן להכוונה עצמית והן בפנייה לגיוס תושבים אחרים, לפוליטיקאים ולתקשורת.

רצוי שנייר העמדה יורכב מהצגת הבעיה, פתרון הבעיה ודרישות. חשוב שהניסוח יהיה קצר וקולע ושדף העמדה לא יעלה על עמוד אחד. כמו כן, יש לציין בנייר העמדה פרטי קשר וכמובן לעדכנו מפעם לפעם בהתאם להתפתחויות.

יעדים/ אבני דרך: אבני דרך הן הפעולות המרכזיות הנדרשות, בכדי שהפרויקט יצא לפועל. היעדים ייגזרו מהמטרה והמיפוי. רצוי לרשום את אבני הדרך בטבלה עם ציון תאריך לביצוע.

תאריך	אבן דרך

תוכנית פעולה: תכנית הפעולה היא תכנית מפורטת יותר של היעדים. תכנית הפעולה מפרטת את הפעולה לביצוע, עד מתי יש לבצע את הפעולה, מי הגורם המבצע, מי השותפים, מה התקציב ומה החסמים.

הפעולה לביצוע	עד מתי	גורם מבצע	שותפים	תקציב ותשומות	חסמים

עדכון מצב: חשוב לבדוק מפעם לפעם מה קצב ההתקדמות, האם יש לשנות יעדים מסוימים וכדומה.

גיוס קהילה

על מנת להצליח לקדם פרויקט תחבורה מסוים, חשוב מאד לגייס את תמיכת הקהילה המקומית. גיוס הקהילה חשוב למספר מטרות:

- **השפעה על מקבלי החלטות**: תמיכה של ציבור גדול לקידום פרויקט תחבורתי מסוים (ופרויקטים סביבתיים, חברתיים בכלל), יוצרת לחץ על מקבלי ההחלטות לכיוון יישום הפרויקט, משום שאלו רגישים למעמדם הפוליטי.
- **חינוך לעשייה ציבורית**: ככל שיותר תושבים לוקחים חלק בפעילות ציבורית למען הכלל, הניסיון בעשייה ציבורית מתפשט בקרב עוד ועוד תושבים וכך מעגלי העשייה החברתית מתרחבים לפרויקטים נוספים. פעילות של קהילה למען פרויקט משותף מאחדת ומגבשת אותה ויוצרת תחושת אכפתיות וקירבה בין חבריה.

דרכים לגייס קהילה:

- **ליזום פעילות** - הדבר האפקטיבי ביותר אותו ניתן לעשות כדי לגייס את הקהילה הוא פשוט לקיים פעילות ציבורית. באמצעותה לא רק שאנו מקדמים את הפרויקט, אלא אנו גם מפרסמים את הפעילות שלנו ואת המטרות שלה ומגייסים תומכים. הפעילות לא חייבת להיות הפגנה, היא יכולה להיות גם הפנינג בגן ציבורי, החתמה על עצומה בדוכן במקום מרכזי ביישוב ועוד.
- **שלטים** - תליית שלטים ברחבי היישוב עם משפט מפתח ופרטים ליצירת קשר יכולה להיות דרך קלה ואפקטיבית לפרסום הפרויקט ולהרחבת מעגל הפעילים.
- **לתקשר בטלפון או פנים מול פנים** - אין כמו קשר אישי. גם היום בעידן הטכנולוגי, אין תחליף ליחס האישי ולכן בבואכם ליצור קשר עם פעילים חשובים מהקהילה, רצוי לפנות אליהם בטלפון. המייל שיישלח חשוב לגיבוי ולעדכון, אך הוא לא דרך התקשרות המועדפת.
- **מיפוי דמויות רלוונטיות בקהילה** - בכל קהילה יש מספר אנשי מפתח שבאמצעותם ניתן להגיע לעוד מעגלים. בדקו מיהם אנשי המפתח בקהילה בה אתם פועלים, אלו המכירים היטב את אנשי הקהילה וכן את מקבלי ההחלטות. הם לרוב מעורים במה שקורה ויוכלו לקשר אתכם בקלות לעוד אנשים.
- **נוער, ילדים** - ילדים ונוער הם גורם משמעותי גם כן בבואכם לגייס קהילה. השתתפות בני נוער וילדים יכולה לקדם את הפרויקט משום שפוליטיקאים וכלי התקשורת רגישים יותר אליהם, באמצעותם ניתן גם להגיע להוריהם וערך חשוב נוסף הוא החינוך. השתתפות ילדים ובני נוער בפעילות למען הקהילה, תעודד אותם להיות אזרחים אכפתיים יותר גם בעתיד.
- **עיתונות מקומית**- כדאי לפנות ישירות לכתבים ועורכים בעיתונות המקומית כדי להציע חומר כתוב ותמונות, הם משוועים לחומר מעניין שניתן לפרסמו.

שימור פעילות הקהילה: חלק לא פחות חשוב מגיוס הקהילה, הוא שימורה כקהילה פעילה ומגובשת. על מנת לעשות זאת, חשוב להשתמש בכלים הבאים:

- **פעילות, עשייה**: פעילות ועשייה משמרים את המתח ותחושת הגיבוש למען הגשמת יעד משותף. יחד עם זאת, חשוב שלא להתיש בפעילות ולגוונה ככל הניתן.
- **האצלת סמכויות**: מתן סמכויות לפעילים בקהילה, יגבירו את מעורבותם וייעלו את תהליך התקדמות הפרויקט. חשוב להתאים את סוג התפקיד לאדם המתאים, ללוותו בשעת הצורך ולקשרו לשאר בעלי התפקידים.
- **תיעוד, זיכרון ארגוני**: על מנת ליצור זהות מגובשת של הקהילה, חשוב לתעד את פעולותיכם וליצור זיכרון ארגוני. לכן, חשוב לתעד פגישות ופעילויות בכתב ובתמונות ולהעלות זאת לאתר מיועד אם יש או לקבוצה שפתחתם ברשתות החברתיות.

פרק 4 | פרויקטים נבחרים של צוותי פורום תחבורה וקהילה

בפרק זה מוצגות דוגמאות לפרויקטים נבחרים של צוותי 'פורום תחבורה וקהילה' הפועלים לקידום יוזמות תחבורתיות מקומיות בליווי 'תחבורה היום ומחר'.

בהתבסס על ניסיוננו לאורך השנים אנו מאמינים כי ללמידה מתוך דוגמאות מוחשיות מהשטח יש ערך רב בשינוי תפיסתי, בהבנה של מכלול המרכיבים בבניית פרויקט, וביישום תובנות שנולדו מניסיונם של אחרים, מההצלחות ומהאתגרים[31].

פרויקט אופניים משולב בקעת הנדיב

חברי הצוות: קרן גורדו - קיבוץ רגבים, רונית טורק - גבעת-עדה, שי רגב - גבעת-עדה.

רקע: הפרויקט עוסק במרחב הגיאוגרפי של מזרח בקעת הנדיב. הישובים במרחב מאופיינים, מבחינת נגישות למערכת התחבורה הארצית והמחוזית כ- "ישובי קצה". כולם נסמכים על כביש 356, המוביל לכביש 256 (פרדס-חנה - בנימינה) וממנו לעורקי התחבורה הארציים והאזוריים.

מצב קיים:

- מאפיין ייחודי של אזור זה ("מזרח בקעת הנדיב") הנו המבנה הגיאומטרי של רשת התחבורה: מדובר על כביש מעגלי, בהיקף של כ- 19 ק"מ, המקיף ומחבר את רוב ישובי האשכול (גבעת-עדה, עמיקם, גבעת-נילי, רגבים) ומקושר/מחובר לכביש 652 ולתחנת הרכבת ע"י כביש 653
- כיום, להבדיל מן העבר, רוב אוכלוסיית האזור מוצאת את פרנסתה מחוץ לאשכול הישובים וחלקה הגדול נסמך על תחנת הרכבת בבנימינה, כדי להגיע למקום העבודה
- מבחינת תחבורה ציבורית, הישובים נשענים על קו אוטובוס אזורי של חברת "נתיב אקספרס", שתדירותו נמוכה והוא אינו מתואם עם לוח הזמנים של הרכבת ושל שאטל הרכבת מגבעת עדה שהתחיל לפעול בספטמבר 2011.
- בשל המאפיינים הייחודיים של האזור (טופוגרפיה, מערכת תחבורה "סגורה" וטבעתית, ונוף כפרי ייחודי וטבעי) משמשים כבישי האזור כמוקד משיכה אזורי ואף ארצי לרוכבי אופני ספורט-כבישי, רצים, הולכי רגל ורוכבי שטח.

חזון:

- קידום בקעת הנדיב כמכלול תיירותי - כלכלי בר קיימא
- שימור השטחים הפתוחים שבאזור באמצעות חיבור גבעת עדה, בנימינה וישובי הסביבה באמצעי תחבורה ירוקים

31 מי שמעוניין ליצור קשר עם הצוותים השונים, מוזמן לפנות לתחבורה היום ומחר.

יעדים:

- **יוממות וספורט תיירותי**: בשלב א' מתוכנן שביל רכיבה, ריצה והליכה שייסלל באספלט מתחנת הרכבת בנימינה, לאורך כביש 652, עד צומת עדה.

בשלב ב': המשך סלילת השביל מזרחה כדי לקשר עם המוקדים השונים בשטחים הבנויים והפתוחים. הקישור יהיה למטרות תיירות ולכן יקושר למוקדי תיירות שונים כמו: "מי קדם", הר חורשן, שביל ישראל, ולמטרות יוממות פנימית ולכן יחבר בין הישובים שבסביבה.

אבני הדרך לביצוע הפרויקט:

א. **פנייה לגופים ללימוד ביצוע הפרויקט כגון**:

1. **תחבורה היום ומחר** - הארגון המקיים את הפורום ומסייע בקידום הפרויקטים
2. **ישראל בשביל אופניים** - עמותה המקדמת שבילי אופניים ברחבי הארץ
3. פרויקט "דרך הלב" מועצה אזורית לב השרון - אשר הכינו תוכנית לרשת שבילי אופניים שיתופית המקשרת בין הישובים במועצה
4. אנשי מקצוע ובעלי ניסיון לקבלת מידע ונתונים להשגת מימון ותקציבים
5. פניה לאנשי קשר בתמ"א 42 לשם קישור השביל לרשת הארצית ולשביל ישראל

ב. **מידע, השגת תקציבים, גיוס כספים ותרומות, סיוע בתכנון ובביצוע באמצעות פנייה ותאום מול הגופים הבאים**:

1. **המשרד להגה"ס** - לגבי שטחים פתוחים ותחבורה ירוקה ונקייה
2. **משרד החקלאות/חקלאים**
3. **משרד התיירות** - לגבי כלכלת תיירות וערכי מורשת, טבע ונוף. קידום רכיבת אופניים באספקטים תיירותיים
4. **משרד התחבורה** - בנוגע ליוממות ותחבורה נקייה
5. **מע"צ** - בנוגע למסמך מדיניות לשבילי אופניים
6. **מרכז "השל"** - באמצעות פרויקט רקמה, המקדם רשת קיימות מקומית
7. **גורמים נוספים** - קק"ל , אגוד ערים לאיכה"ס, רשות הניקוז, בטיחות בדרכים, אור ירוק וכו'

ג. **קיימנו מפגש עם מתנדבים פעילים תושבי האזור בתאריך ה-25.11.11 (בהשתתפות יותם אביזוהר מעמותת ישראל בשביל אופניים)**

במפגש הוצגו הפרויקט, חזון ומטרות ובוצעה חלוקה לצוותי עבודה על פי משימות:

- צוות תקשורת ויחסי ציבור, פרסום והקמת אתר לפרויקט
- צוות שיתוף הקהילה - בתי ספר, תנועות נוער, גני ילדים
- צוות סקרי רצונות וציפיות הציבור - שיתוף ציבור
- צוותי גיוס תקציבים, משאבים ומימון
- צוות ניתוח בעלי עניין לנושא לשם השגת סיוע כגון:
- ספורטאים, אנשי סביבה, פוליטיקאים, אקו-תוריזם (תיירות אקולוגית), בעלי עסקים בסביבה, אגוד הניווט הישראלי ועוד
- צוות העוסק בשיפור תדמית הרוכבים וקשריהם עם החקלאים
- **עדכון מצב**: מאז המפגש התקיימה פגישה של הצוותים הפעילים עם נציגת משרד התיירות, ועם ראשי המועצה האזורית גבעת עדה ואלונה שתומכים בפרויקט.
- **תוכניות לעתיד**: בהמשך התהליך צוותי הפרויקט יפעלו לקידום המשימות והשגת תקציבים בתאום ושיתוף עם ראש מועצת בנימינה, גבעת עדה והרשויות המקומיות /אזוריות הסמוכות.

פרויקט תחבורה בת קיימא באצבע הגליל

חברי הצוות: חברי מגמה ירוקה באצבע הגליל: ליעד, נועם, רוני, שימעי, אייל, אלי ונציגת אגודת הסטודנטים: רונית.
נושא הפרויקט: יצירת אלטרנטיבה לרכב פרטי, לצורך ניידות במרחב אצבע הגליל וקידום תחבורה בת קיימא במרחב.

חזון:

- שחרור תושבי האזור מההוצאה הכרוכה באחזקת רכב פרטי ותדלוקו.
- לאפשר לתושבי האזור שאינם בעלי רישיון נהיגה/ רכב (בני נוער, אוכלוסייה מבוגרת ועוד) להתנייד בקלות במרחב
- הניידות הנוחה תקשר בין היישובים וכך ייפתחו לתושבים הזדמנויות תעסוקה ונגישות לפעילויות העשרה ולמרכזי ידע.

מטרת הפרויקט לשנת תשע"א: יצירת קווי תחבורה ציבורית למכללת תל חי וממנה, בשעות רלוונטיות לסטודנטים.

יעדים:
1) הפעלת הקווים למכללה
2) שינוי הרגלים ומעבר הסטודנטים מרכב פרטי / טרמפים לנסיעה בתחבורה הציבורית

אבני דרך עיקריות:
1) רתימת הנהלת המכללה וראשי הרשויות המקומיות לנושא
2) פנייה ועבודה מול משרד התחבורה ואגד צפון
3) ביצוע סקר בקרב הסטודנטים
4) קמפיין שיווק והסברה לקהל הסטודנטים

תוכנית פעולה:
במהלך שנה שעברה נערך פאנל תחבורה ציבורית במכללת תל חי אליו הגיעו נציגי המועצות באזור, אגד, מנכ"ל המכללה, ונציג משרד התחבורה. לפאנל הגיעו סטודנטים רבים להקשיב ולשאול שאלות והובטח בו על התחלת פיילוט תח"צ באזור, בסמסטר ב'.
מפתיע, אך הפיילוט לא התחיל לפעול. כתגובה נערכה הפגנה על כביש 90, בה העפנו עפיפונים באוויר עליהם נכתב: "משרד התחבורה מספיק להבטיח הבטחות באוויר".
ביולי 2011 נערך סקר ממוחשב, בקרב הסטודנטים. את פורמט הסקר הביא משרד התחבורה, ואנו ערכנו אותו אינטרנטית במכללה.

הישגים
בעקבות מאמצינו הפיילוט אושר וכיום יש קווי אוטובוס למכללה. במהלך הקיץ, עבדנו מול אגד בתיאום זמני ומסלולי הקווים למכללה.
בתחילת שנת הלימודים פעלנו לפרסום ושיווק מסיבי של הקווים והחופשי תקופתי לציבור הסטודנטים.

תוכניות לעתיד:

- המטרה לשנת תשע"ב היא גיוס ראשי המועצות והעירייה באזור לטובת יצירת מערך תחבורה יעיל ורלוונטי לתושבי הקבע באצבע הגליל וחיבור תושבי הקבע באזור לתחבורה בת קיימא
- תיאום פגישה עם ראשי הרשויות / אנשי מפתח לקידום הנושא במרחב כולו
- בבוא העת, דחיפה לכך שיתבצע מכרז על קווי התחבורה הציבורית
- מעקב אחר יישום חוק חופש המידע

הנגשת תחבורה ציבורית בפרדס חנה - כרכור

חברי הצוות: גיא גרינפלד, תמר קינן ויובל אשל.

מטרת העל שלנו היא שיפור והנגשת התחבורה הציבורית בתחום המועצה המקומית פרדס חנה- כרכור.

מצב קיים:

- ברבות מהתחנות אין מדרכות. מצב זה מקשה על הנוסעים המוגבלים לעלות לאוטובוס. ישנם אנשים המתקשים מאוד לעלות יותר מ - 15 ס"מ.
- תדירות האוטובוסים נמוכה. המתנה בימים גשומים ובעיקר בימים חמים (שכידוע מרובים בארצנו) קשה לרבים מהנוסעים.
- אין מידע קריא ומספק בתחנות. ולא התייחסות לבעלי לקות ראייה.
- אין כמעט קווי אוטובוס המגיעים אל תחנת הרכבת.
- ישנה תוכנית של קווי תח"צ חדשים אשר כולם מתחילים ומסתיימים בתחנת הרכבת. תוכנית זו אינה מיושמת.
- בתחנת הרכבת הוכן מסוף לקליטת אוטובוסים, אך בהעדר אוטובוסים, חונות בו מכוניות של הנוסעים ברכבת.

חזון

לאחר בחינת האמור מעלה גיבשנו את החזון על - פיו:

- הנגשת האוטובוסים והתחנות על פי התקנות והחוקים הרלוונטיים
- תדירות התחבורה הציבורית תהיה גבוהה ונגישה לרכבת

יעדים

- הפעלת קווי התחבורה הציבורית ע"פ התוכנית החדשה, שאושרה ע"י אגד, משרד התחבורה והמועצה המקומית
- הנגשת תחנות האוטובוס

אבני הדרך לביצוע הפרויקט

- פגישות עם מהנדס המועצה
- יצירת קשר עם חב' אגד ומשרד התחבורה
- הוצאה לפועל של סיורים נדרשים עם חב' אגד ונציגי מחלקת ההנדסה של המועצה
- הכנת רשימת עבודות מוסכמות לביצוע
- לחץ על המועצה לביצוע הנדרש
- הפעלת הקווים החדשים - כולל תחנות מונגשות - המגיעים לרכבת

עדכון מצב

- צרפנו את חיה בן-צבי חברת המועצה ויו"ר ועדת נגישות של המועצה
- מיצבנו עצמנו כצוות בעל השפעה שיש להתחשב בו
- קידמנו פגישות עם חב' במשרד התחבורה וסיורים עם חב' אגד ומהנדס המועצה
- נוצרה תוכנית פעולה רשומה בסיכומי הגורמים השונים, אותה צריכה המועצה לבצע

תוכניות לעתיד

- נגרום למועצה לממש את הסיכומים השונים
- ניידע את הציבור בנושא
- נלחץ על חב' אגד ומשרד התחבורה שיסיימו את כל הנדרש להפעלת הקווים

פרויקט תחבורה ציבורית בחוף הכרמל

חברי הצוות: אורנה אשכנזי מקיסריה וממה (אברהם) ליפשיץ ממושב כרם-מהר"ל, שניהם חברי מליאת המועצה האזורית חוף-הכרמל

מצב קיים:

מזה למעלה מ-35 שנים מתנהלת התחבורה הציבורית באזור חוף הכרמל ללא כל שינוי

- קו 921 מחיפה לתל-אביב בתדירות של כחצי שעה
- קו 202 מחיפה לזיכרון-יעקב ופרדס חנה בתדירות של שעה ומעלה
- מבנה זה של התחבורה הציבורית אינו לוקח בחשבון את השינויים האדירים באוכלוסיית האזור במהלך השנים הללו, וכמובן אינו מתחשב בהתפתחויות המתחוללות בארץ בתחום התחבורה הציבורית, כגון השתכללות ונוחות הנסיעה ברכבת ובאוטובוסים, המודעות לנושא הקיימות, והדרישה הגוברת לצמצום השימוש ברכב הפרטי, מכל הסיבות הידועות.

צרכי האזור:

אין ספק שהמצב המתואר הוא אנכרוניסטי, אינו עונה על צרכי הקהילה הגרה בחוף הכרמל ומחייב שינוי דחוף.

את צרכי האזור בפיתוח התחבורה הציבורית אנו מסווגים לארבעה סוגים:

- נגישות לרכבת
- הסעה נוחה לערים הגדולות
- קישור בין יישובי המועצה
- קישור לערים השכנות

לכל סוג וצורך האפיונים שלו והפתרון שלו. המשותף לכולם - ההכרח לזהות את הצרכים, מציאת הפ־תרונות המתאימים ויישומם.

חזון:

הקמת מערך תחבורה ציבורית ליישובי חוף-הכרמל

תחילת יישום הפרויקט:

במסגרת פעילותנו בפורום "תחבורה היום ומחר" נחשפנו למאמצים שמשקיע משרד התחבורה בקידום התחבורה הציבורית והשימוש בה, וכן לפעילותה הברוכה של חברת "עדליא" כמינהלת המקצועית בנושא. מצוידים במידע שנרכש בפורום "תחבורה היום ומחר" ניגשנו ליישום החזון.

- **שלב א'** - קבלת מנדט לקידום הפרויקט וייצוג המועצה בנושא זה. לצורך כך נערכה פגישה עם ראש המועצה, מר כרמל סלע, בה הוצג הנושא וקיבלנו ממנו את ברכת הדרך. מר סלע מצידו העלה את הנושא במליאת המועצה האזורית אשר הצביעה פה-אחד על מתן המנדט לשני החברים יוזמי הרעיון.

- **שלב ב'** - פגישות עבודה ודיונים מעשיים עם צוות התכנון של חברת "עדליא" על הדרכים הנכונות לקידום הנושא. למדנו מניסיונם וביוזמתם הוכן שאלון לקיום סקר צרכים מקיף שייערך בכל יישובי המועצה.
- **שלב ג'** - פגישות עם מנהל מחלקת הנוער ועם גזבר המועצה לבדיקת האפשרות שבני הנוער הבוגרים יירתמו לעריכת הסקר - הפגישות היו חיוביות.
- **שלב ד'** - פגישה משותפת בלשכת ראש המועצה, בה השתתפו ראש המועצה, סגנו, הגזבר, מנהל מחלקת הנוער, דובר המועצה, נציגי "עדליא", נציגת משרד התחבורה ושני חברי המליאה המקדמים את הנושא. בישיבה זו הוחלט על עריכת "פיילוט" של הסקר במושב אחד ובקיבוץ אחד, מהתהליך יופקו לקחים לגבי עריכת סקר שיקיף את כל תושבי האזור. סקר הפיילוט ייערך במחצית הראשונה של חודש נובמבר.
- **השלבים הבאים יהיו**: ניתוח הפיילוט, הפקת לקחים ותיקון הפגמים הדורשים תיקון, עריכת הסקר המקיף, ניתוח התוצאות, תכנון מערך תחבורה ציבורית על-פי מסקנות הסקר.
- סיום הפרויקט יהיה כאשר יוצאו המכרזים למפעילים ותנועה ציבורית תנוע בדרכי האזור.

נספח א'
נושאי תפקידים במשרד התחבורה ופרטי קשר

לשכה/תפקיד/שם	טלפון	פקס	דוא"ל
לשכת שר התחבורה	02-6663931	02-6663005	sar@mot.gov.il
לשכת מנכ"ל משרד התחבורה	02-6663030	02-6663033	mankal@mot.gov.il
הממונה על ביצוע חוק חופש המידע	פניות בכתב בלבד	02-6663094	meida@mot.gov.il
סמנכ"ל תשתיות ופיתוח תחבורתי יבשתי - קרן טרנר	02-6663388	02-6663395	ternerk@mot.gov.il
סמנכ"ל יבשה והמפקח על התעבורה	02-6663100		
הממונה על פניות ציבור בנושא תחבורה ציבורית בלשכת סמנכ"ל בכיר יבשה	02-6663105	02-6558903	tahaz@mot.gov.il
מנהל אגף תחבורה ציבורית- יהודה אלבז	02-6663126	02-6663122	elbaz@mot.gov.il
סגן בכיר למנהל אגף תחבורה ציבורית וממונה ארצי - דרור גנון	02-6663104	02-6663137	drorg@mot.gov.il
ממונה תכנון תחבורה ציבורית מחוז חיפה והצפון - מאיה אלקבץ	03-5657201		mayal@mot.gov.il
ממונה תכנון תחבורה ציבורית מחוז ת"א והמרכז - אסי סוזנה	03-5657195	03-5657281	suzanaa@mot.gov.il
ממונה תכנון תחבורה ציבורית מחוז ירושלים ודרום - נועה אבירם	02-6663165		aviramno@mot.gov.il
מנהל תכנון תעבורתי - עירית שפרבר	02-6663120		shperberi@mot.gov.il
מפקח מחוזי חיפה והצפון - מריאן ברוק			barokm@mot.gov.il
מפקח מחוזי ת"א והמרכז - יקי פרלשטיין	03-5657214		perlsteinj@mot.gov.il
מפקח מחוזי ירושלים והדרום - ישי טלאור	02-6663120		ishait@mot.gov.il
מנהל אגף רישוי ובקרה מסילתית - אמיר נאור			naora@mot.gov.il

נספח ב'

מפעילי התחבורה הציבורית ופרטי הקשר

- **אגד אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ** - קואופרטיב אגד הוא מפעיל האוטובוסים הגדול בישראל ומהגדולים בעולם, ושולט בענף האוטובוסים מאז קום המדינה. מפעילה קווי תחבורה ציבורית בכל הארץ, וכ- 48% מכלל התחבורה הציבורית בישראל. אתר האינטרנט: www.egged.co.il בית אגד, ת.ד. 43, קרית שדה התעופה 70150 טל': 03-9142010; פקס: 03-9142237

- **דן חברה לתחבורה ציבורית בע"מ** - חברת דן משרתת את תושבי תל אביב כבר יותר משישים שנה. דן צמחה עם העיר וצי האוטובוסים שלה משרת היום עשרות יעדים בגוש דן ומחוצה לו. מפעילה קווי תחבורה ציבורית בעיקר בגוש דן המהווים כ-18% מכלל הענף. אתר האינטרנט: www.dan.co.il רחוב שאול המלך 39, תל-אביב 64928 טל': 03-6394444; פקס: 03-6933490

- **מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ** - מפעילת אשכולות תל-אביב-באר שבע ודימונה-ערד-ירוחם והשרון. אתר האינטרנט: www.metropoline.com רחוב החרושת 28, אור יהודה 60375 טל': 5900*; פקס: 08-6232032

- **קונקס תחבורה ישראל בע"מ** - מפעילת אשכולות אשדוד (בינעירוני), טבריה, מודיעין, לוד ת"א ובני ברק י"ם (החל מ - 2011). אתר האינטרנט: www.connex.co.il שד' אבא אבן 1, הרצליה 46725 טל': 6866*; פקס: 08-8679402

- **גלים נרקיס גל הסעות בע"מ** - מפעילה קווים באשכול רהט. מרכז מסחרי להבים, ת.ד. 5 85338 טל': 08-6519463; פקס: 08-6510001

- **עלית קווי תחבורה בע"מ** - מפעילה קווים בביתר עילית וממנה לירושלים, בית שמש ובני ברק. אתר האינטרנט: www.illit-t.co.il רח' תומכי תמימים 2, בית"ר עילית 90500 טל': 02-5807777; פקס: 02-5480490

- **קווים תחבורה ציבורית בע"מ** - מפעילה אשכולות בקעת אונו (2003), העמק (2005), פתח תקוה וראש העין (2006). אתר האינטרנט: www.kavim-t.co.il רחוב העליה השניה 43, אזור 58002 טל': 03-5570600; פקס: 03-5570610

- **סופרבוס בע"מ** - מפעילה קווי תחבורה ציבורית באשכולות רמלה-לוד ומתתיהו ופרוזדור י-ם. אתר האינטרנט: www.superbus.co.il אזור התעשיה ב', ת.ד. 3080, רמלה 72100 טל': 08-9205005

- **מטרודן באר-שבע בע"מ** - מפעילת אשכול עירוני באר שבע. אתר האינטרנט: www.metrodan.com רחוב חנקין 1, ת.ד. 378, באר-שבע 84102 טל': 5100*; פקס: 08-6278040

- **נתיב אקספרס** - תחבורה ציבורית בע"מ - מפעילת אשכולות חדרה - נתניה, נהריה -צפת ונתניה - תל אביב. אתר האינטרנט: www.nateevexpress.com שד' המגינים 64, חיפה 31002 טל': 04-6463921; פקס: 04-6414706

- **שירותי אוטובוסים מאוחדים נצרת בע"מ** - מפעילה קווי תחבורה ציבורית בנצרת והסביבה. אתר האינטרנט: www.nazareth-unbs.com רחוב קזנובה, ת.ד. 50256, נצרת 16102 טל': 04-6556321; פקס: 04-6464007

- **אפיקים שירותי תחבורה מתקדמים בע"מ** - מפעילה קווים באשכול השומרון. אתר האינטרנט: www.afikim-t.co.il רחוב נחושת 11, כרמיאל 21653 טל': 03-5252555

- **גי. בי. טורס בע"מ** - מפעילה קווי תחבורה ציבורית ליישובי הצפון. אתר האינטרנט www.gb-tours.com רחוב פאולוס השישי, ת.ד. 129, נצרת טל': 04-6574261; פקס: 04-6571008

- **אגד תעבורה בע"מ** - מפעילת אשכולות אלעד וצפון הנגב, שני קווים מתל-אביב לבאר שבע (במקביל לקווי מטרופולין), אשדוד עירוני ונתניה עירוני. אתר האינטרנט: www.egged-taavura.co.il רחוב התעשייה 17, אור יהודה 60212 טל': 03-7350100; פקס': 03-6340845

- **פורטל קווי התחבורה בישראל**: www.bus.gov.il

נספח ג'

סקר בנושא הגעה לבית הספר

הורי ביה"ס "אמירים" בנימינה יקרים,
השאלון המצ"ב מועבר לכם כהכנה למיזם "אוטובוס הליכה" לבית הספר, אשר בכוונתנו להפעיל החל מהשנה הבאה. הכוונה היא לארגן נתיבי הליכה מסודרים, בהם ילכו הילדים בקבוצות, בליווי מבוגרים ותלמידים בוגרים, בזמנים קבועים בשעות ההגעה והחזרה מביה"ס. המטרות העיקריות של "אוטובוס הליכה" הינן מתן מענה לבעיות התחבורה הקיימות בסביבת בית הספר ועידוד לאורח חיים פעיל ובריא. ישנם גורמים רבים המעורבים במיזם לרבות צוות ביה"ס, גורמים במועצה ובקהילה, ארגון תחבורה היום ומחר וכמובן הורים.
מצורף שאלון. מלאו אותו והחזירו למחנכת הכיתה עד ליום ראשון, 24/6/12.
אנו מודים לכם על שיתוף הפעולה!
וועדת הורים לאורח חיים בריא

מהו האמצעי העיקרי בו מגיע ילדכם מדי בוקר לבית הספר?

☐ הסעה מאורגנת (אוטובוס)
☐ הסעה ברכב פרטי
☐ אופניים
☐ ברגל
☐ כמה דקות לוקח לילדכם להגיע לבית הספר בדרך זו?

מהו האמצעי העיקרי בו חוזר ילדכם מדי צהריים מבית הספר? .....

☐ הסעה מאורגנת (אוטובוס)
☐ הסעה ברכב פרטי הביתה
☐ הסעה לצהרון
☐ אופניים
☐ ברגל

האם הייתם מעוניינים שילדכם יגיע לביה"ס ברגל?

☐ כן ☐ לא

אם עניתם בסעיף ד' כן וילדכם אינו מגיע לביה"ס ברגל, תארו מה מונע מבעדו להשתמש באמצעי זה

.....

.....

האם הייתם מעוניינים שילדכם יחזור מביה"ס ברגל?

☐ כן ☐ לא

אם עניתם בסעיף ו' כן וילדכם אינו חוזר מביה"ס ברגל, תארו מה מונע מבעדו להשתמש באמצעי זה

.....

.....

במידה ואינכם מעוניינים שילדכם יגיע לביה"ס ברגל, אנא סמנו מה נכון מבין האפשרויות הבאות (ניתן לסמן יותר מאפשרות אחת):

☐ אנחנו גרים רחוק מבית הספר
☐ ההליכה אינה בטוחה
☐ בית הספר נמצא במסלול הנסיעה שלי

סמנו איזה מהשיקולים הבאים עשוי לגרום לכם לאפשר לילדכם ללכת לביה"ס ברגל (ניתן לסמן יותר מאפשרות אחת):

☐ ההליכה תתבצע בשביל בטוח (כלומר צעידה על מדרכות וחציית כבישים במעברי חצייה) ומסומן
☐ הילדים ילכו בקבוצות ללא ליווי מבוגר
☐ הילדים ילכו בליווי של מבוגר
☐ יהיו משמרות בטיחות שיסייעו בחציית כבישים בבטחה בסביבת ביה"ס

במידה וילדכם הולך ו/או חוזר כיום ל/מביה"ס ברגל - האם קיימת לדעתכם תשתית בטיחותית הולמת ממקום מגוריכם לבית הספר?

☐ כן ☐ לא ☐ חלקית

במידה ועניתם בסעיף י' "לא" או "חלקית" אנא פרטו מהן הבעיות הקיימות בתשתית

.....

.....

ישנם בתי ספר בהם מופעל מיזם "אוטובוס הליכה" ע"י מלווים בשכר. האם הייתם מוכנים לשלם סכום כלשהו בשנה (במסגרת תשלומי הורים לביה"ס) למימון מיזם "אוטובוס הליכה"?

☐ לא
☐ עד 50 ₪ בשנה
☐ עד 100 ₪ בשנה
☐ עד 150 ₪ בשנה

האם הייתם מוכנים להתנדב לליווי ילדים בהליכה לביה"ס במסגרת מיזם "אוטובוס הליכה"?

☐ כן ☐ לא ☐ אולי

כתובתי היא .....

אנו מודים לכם על הזמן שהקדשתם למילוי השאלון!

About Transport Today and Tomorrow

Transport Today and Tomorrow was founded in 1998, in order to promote the development of Israel's transportation system based on alternative means to the private car, such as public transportation, walking, cycling, carpooling, and others. Our vision is based on the following principles of Sustainable transport:

- Based on the principals of social justice, all individuals should be provided with equal and optimal access to social, cultural and financial activities
- Reducing negative effects of the transportation system over the population and the natural environment, while strengthening cities and protecting natural open spaces.
- Absolute intolerance to traffic accidents and their high cost for society.
- Balancing between social justice, urban development, accessibility needs, environmental protection and economic rationality.

"Transport and Community" Forum

Transport Today and Tomorrow has initiated the project "Transport and Community Forum".

It is the first forum in Israel gathering active citizens from around the country, to deal with the subject of transport and social justice.

The Project's main goals are to support citizens acting independently to bring their common needs to attention; to develop a dialogue, solidarity and networking between citizens of different social groups; and to promote equal accessibility of excluded social groups.

The project includes bimonthly sessions throughout the year and an annual conference. The forum sessions provides the activists with the basic knowledge and practical training; and the professional support to built their action plans and promote it, analyze conflicts and deal with obstacles.

The forum functions as an empowerment group, allowing the members to develop their civic capacity, mutually share their experience and build a network of support and solidarity.

The annual conference gathers the key members in the communities, the local authorities and the transport operators, in order to recruit them for the successful implementation of the local projects.

Transport Today and Tomorrow provides the Organizational infrastructure , the group facilitation, and the professional support.

Active residents who are interested in promoting a project of sustainable transport in their local environment are welcome to contact us and join the Forum:

Transport Today & Tomorrow - The Israeli Organization for Sustainable Transportation

Nahalat Benjamin 85, Tel-Aviv 66102, Tel. 03-5660823, transport@transportation.org.il

Read more about our projects in the website: www.transportation.org.il

Follow our Facebook page: תחבורה היום ומחר

תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
النقل اليوم وغدا Transport Today & Tomorrow

Promoting Sustainable Transportation

The Guidebook for Activists

Lara Paran, Rinat Tal, Tamar Keinan

Graphic design: Ayelet Tikotzky

Transport Today & Tomorrow, 2012

Samuel Sebba Charitable Trust

ROSA LUXEMBURG FOUNDATION

The Green Environment Fund
הקרן לסביבה ירוקה

המשרד להגנת הסביבה
وزارة حماية البيئة
Ministry of Environmental Protection
שלום עם הסביבה

תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
النقل اليوم وغدا Transport Today & Tomorrow

Promoting Sustainable Transportation

The Guidebook for Activists

2012

Lara Paran, Rinat Tal
Tamar Keinan

Transport Today & Tomorrow

Samuel Sebba Charitable Trust

ROSA LUXEMBURG FOUNDATION

The Green Environment Fund
הקרן לסביבה ירוקה

המשרד להגנת הסביבה
وزارة حماية البيئة
Ministry of Environmental Protection
שלום עם הסביבה