

מקומה של הרשות המקומית בקידום תחבורה ציבורית

סמינר 'תחבורה וקיימות בעיר'

30.11.11

גדעון לרמן

רקע:

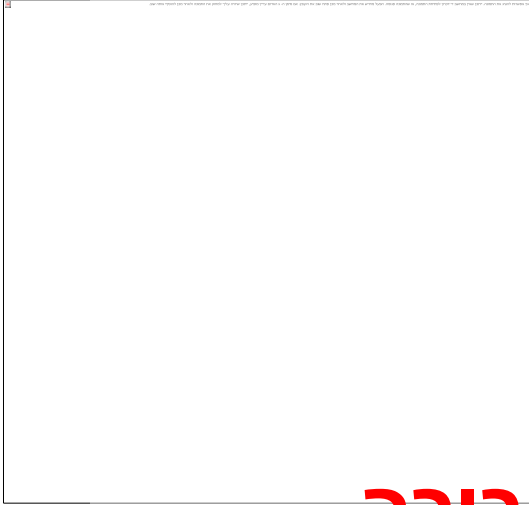
התמחות – תכנון עירוני ואזורי ותכנון תחבורה

- תכניות מתאר ל-4 ערים בינוניות באלבניה (מהן 2 מוכרות כאתרי מורשת עולמית ע"י אונסקו").
- תכנון אשכולות קווי תח"צ – חדרה נתניה ואשדוד ת"א.
- תכנית מתאר ללהבים
- תכנית אב להובלת מטענים
- תכנית אב לשכונת נווה שאנן בתל אביב
- הנתיב המהיר



האיחוד האירופי

- חשיבות בהגדלת שיעור המשתמשים בתחבורה ציבורית.
- לרשויות המקומיות תפקיד משמעותי בתכנון וביישום.
- ערים קומפקטיות.
- .
- מערך דרכים מפותח
- תכנון משולב של שימושי קרקע ותחבורה
- רמת מינוע גבוהה
- תשתית מסילתית מפותחת



דוגמא: אנגליה - The Local Transport Act (2008)

- החוק מעניק לרשויות מקומיות סמכות לעצב את רשתות התח"צ בתחומן, ולנהל גם את רשת הכבישים מתוך ראייה מערכתית
- בששת המטרופולינים הגדולים באנגליה (מחוץ ללונדון), רשויות התח"צ (PTE) יהפכו ל"רשויות תחבורה משולבות" (ITA), האחראיות לכל פעולות תכנון התחבורה בתחומן
- עד כה יכלו הרשויות לתכנן את רשת האוטובוסים רק במקרים שבהם השוק התחרותי לא סיפק פתרון. שיתוף פעולה בין מפעילים (או בין המפעיל לרשות) סיכן את כל המעורבים בתביעה בגין פגיעה בתחרותיות
- החוק החדש מאפשר לרשויות מקומיות לקבוע את מידת הרגולציה
- הרשויות המקומיות יוכלו לתכנן את רשתות האוטובוסים בשטחן, להעניק זכיונות להפעלת הקווים ולקבוע תדירויות, תעריפים וסוגי כרטיסים
- הגוף הציבורי הממונה על הבטחת האינטרסים של הנוסעים ברכבת (Passenger Focus) ייצג מעתה גם את נוסעי האוטובוס.

The Eddington Transport Study

- הדו"ח של אדינגטון פורסם בסוף 2007 במטרה להמליץ לממשלה על תפקיד מערכת התחבורה בשמירה על היעילות והתחרותיות של כלכלת בריטניה
- המחקר שבוצע אישר את הידוע לגבי תפקיד מערכת התחבורה בהאצת הכלכלה. נמצא שכל ירידה של 5 דקות בזמן הנסיעה הממוצע ברחבי המערכת שקולה לתוספת של 0.2% בתמ"ג
- הדו"ח קבע שהאתגר המרכזי אינו ביצירת קשרים חדשים אלא בשיפור התפקוד של החלקים במערכת הקיימת החיוניים ביותר לצמיחה
- דגש על תמחור השימוש במרכיבי מערכת התחבורה – “getting the prices right”
 - תמחור נכון של השימוש בכבישים יוכל לחסוך 28 מיליארד £ עד 2025
 - תמחור נכון של פליטת מזהמים יוכל להביא ליחס עלות-תועלת 1:5
- השקעה ב"שחרור לחצים מקומיים", בתח"צ עירונית ובשיפור הגישה הבינלאומית עשויה להניב יחס עלות-תועלת של עד 1:10
- השקעות ענק תוך שימוש בטכנולוגיה לא-מוכחת אינן מומלצות
- הכרחי להתייחס להשפעת הפרויקט על שינויים אקלימיים כחלק מהעלות. במקרים רבים התוצאה היא ירידה בכדאיות השקעות בכבישים ועליה בכדאיות השקעות בתח"צ
- תשומת לב לתועלת משיפור אמינות זמן הנסיעה

מסקנות לישראל

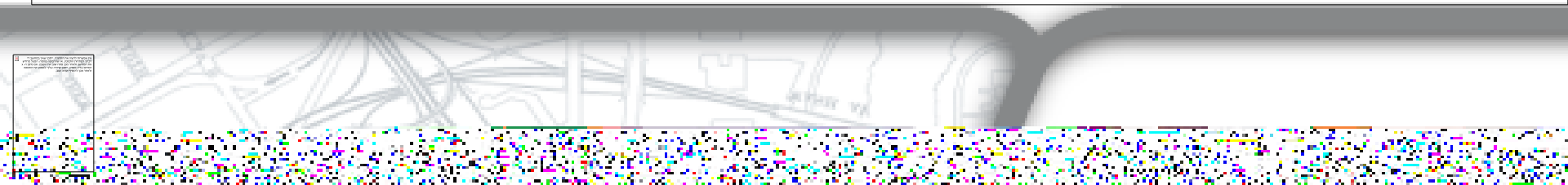
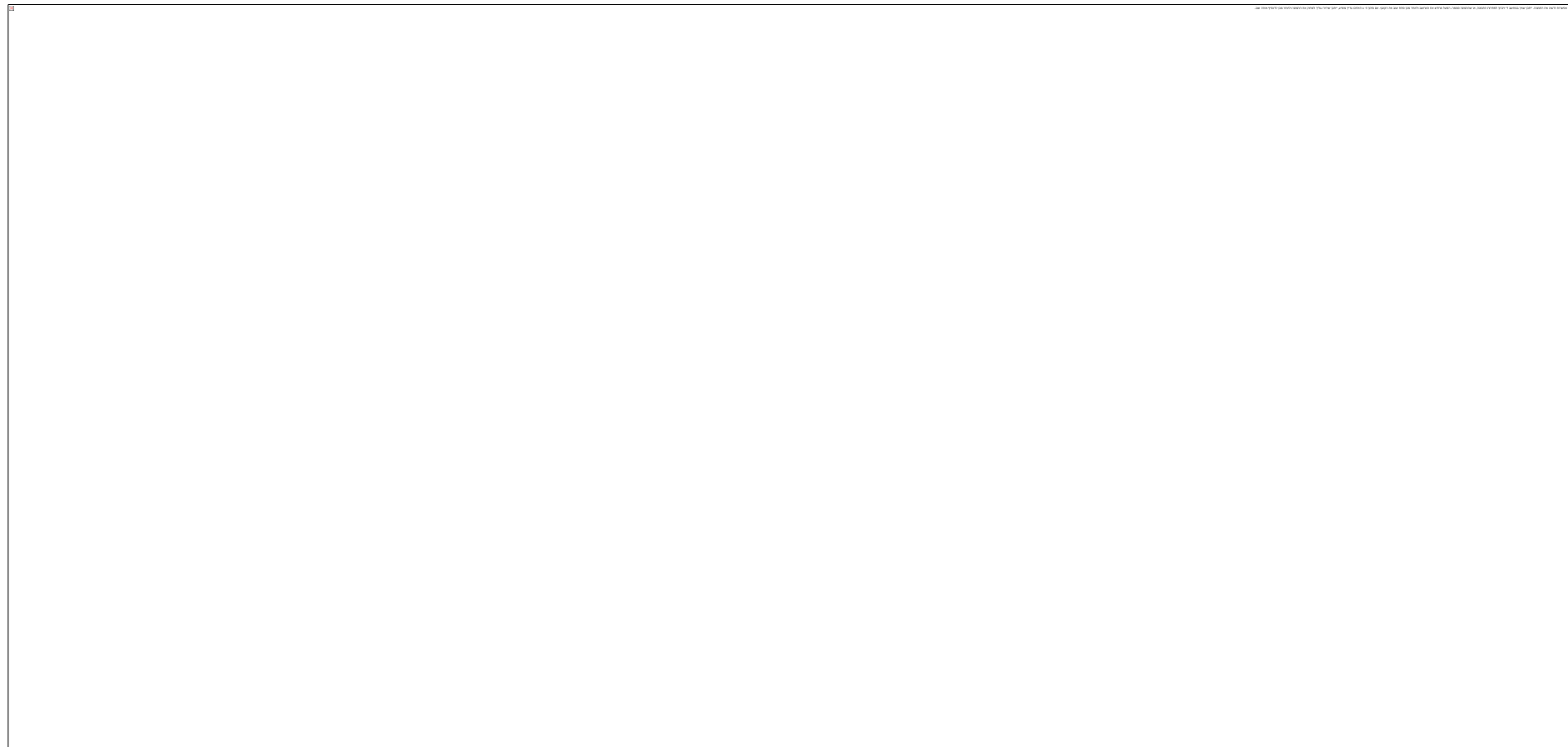
- מסיבות ברורות, מערכת התחבורה באנגליה בוגרת ומנוסה מזו שבישראל
- אך יש דמיון רב בין הבעיות שאיתן מתמודדות שתי המערכות
- כדאי ללמוד מן הנסיון האנגלי:
 - קביעת פעולות ויעדים ברורים לצמצום פליטת פחמן וגזי חממה
 - אימוץ הגישה שעל המשתמשים לשלם אם הם בוחרים בחלופה הגורמת גודש וזיהום (בכל אמצעי תחבורה שהוא)
 - התייחסות מפורטת לאמינות זמן הנסיעה כמקור אפשרי לתועלת
 - התייחסות כמותית לתועלת מבחירה בהליכה או באופניים
 - התייחסות כמותית להשפעות על תהליכי עיור ועל שווקי הדיור והעבודה
 - ייצוג האינטרסים של הנוסעים בתח"צ על-ידי גוף ציבורי
 - מתן סמכויות לרשויות מטרופוליניות לעצב את רשתות התחבורה בתחומן

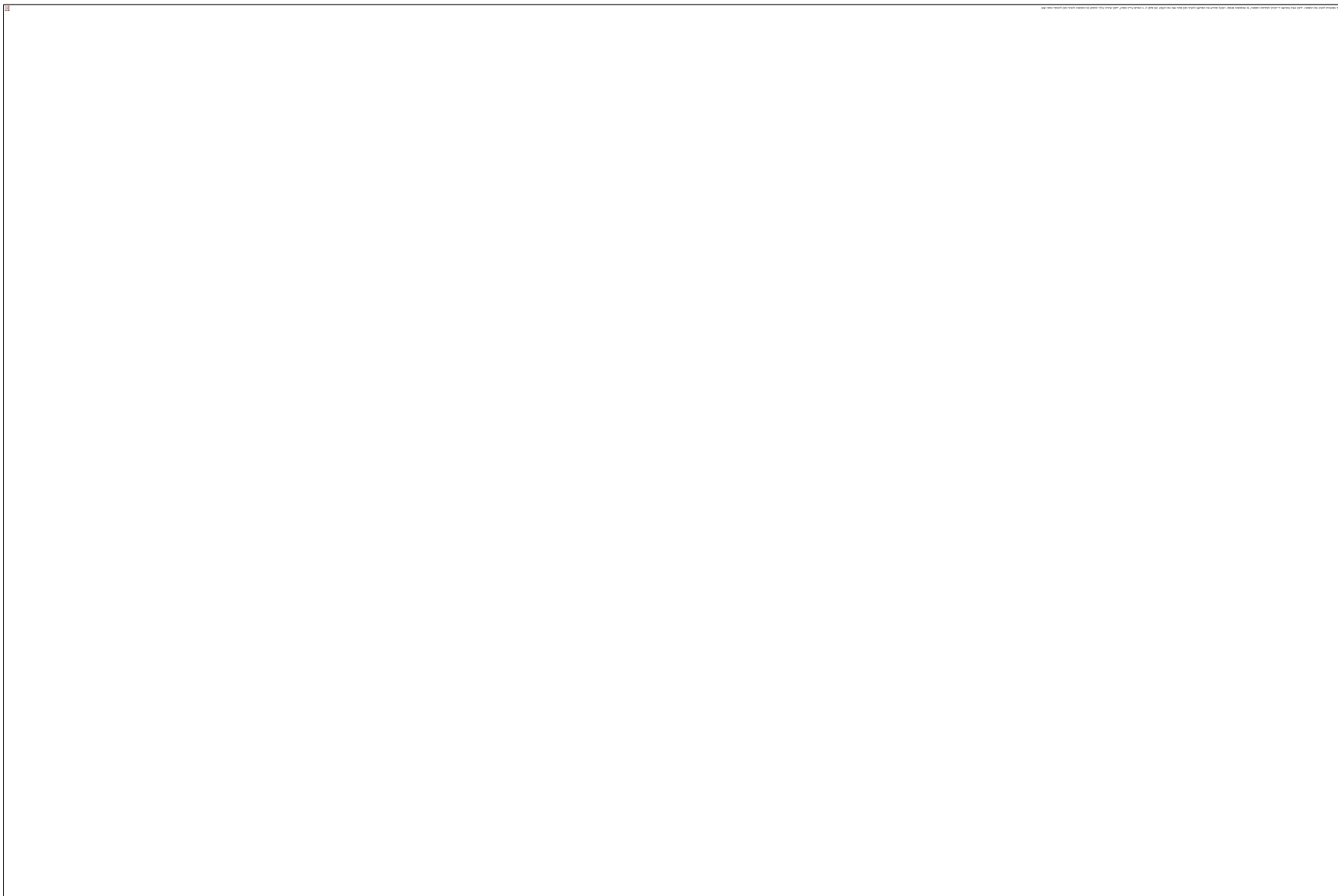
שפילד

כחצי מיליון תושבים (מחוז דרום יורקשיר – 1.25 מיליון תושבים).
עיר תעשיית פלדה במחוז כריית פחם בעבר, שעברה שינוי שלווה
בדעיכה כלכלית ולאחרונה צמיחה מהירה.



תכנית המתאר הסטטוטורית - 1998





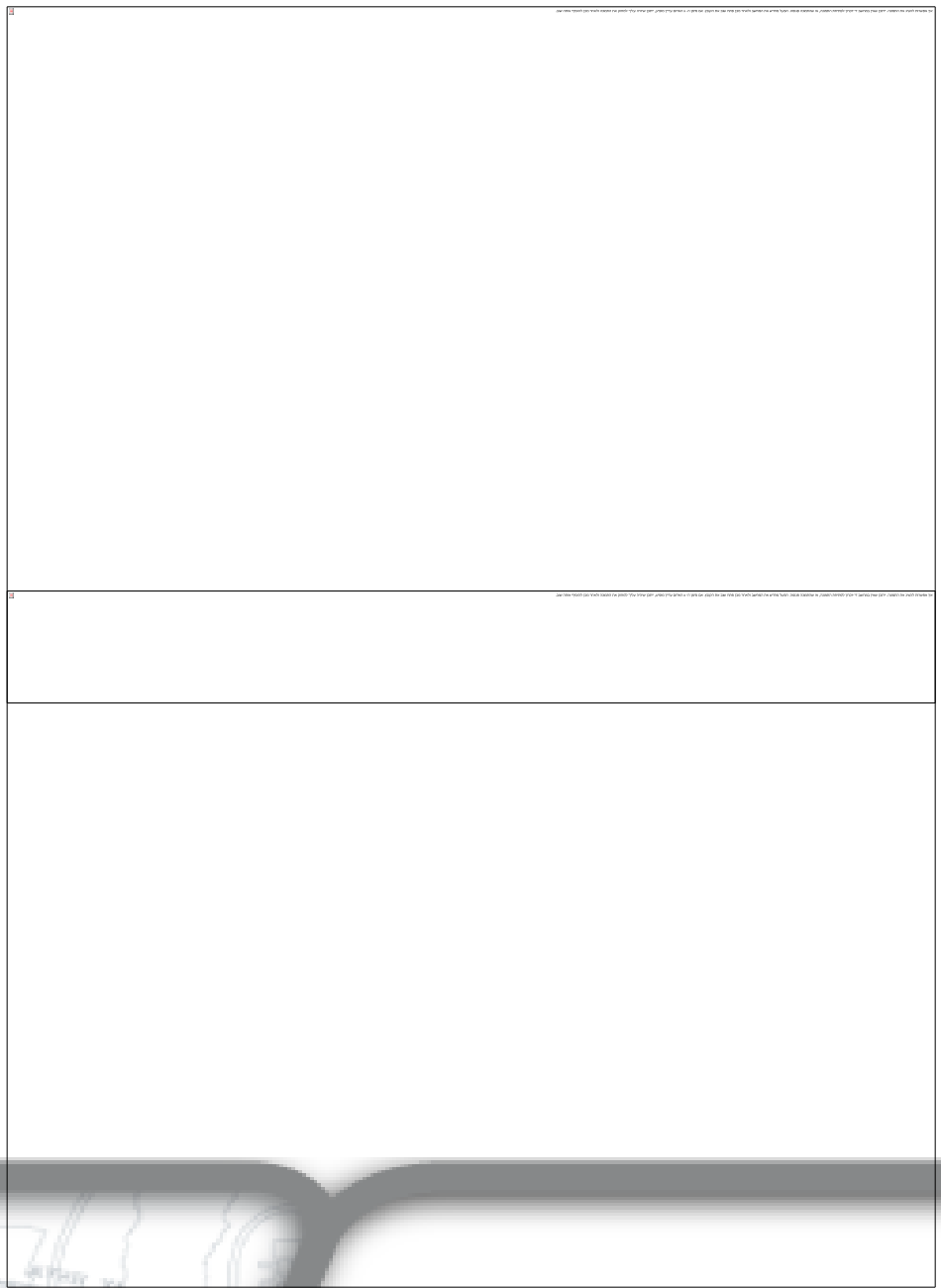
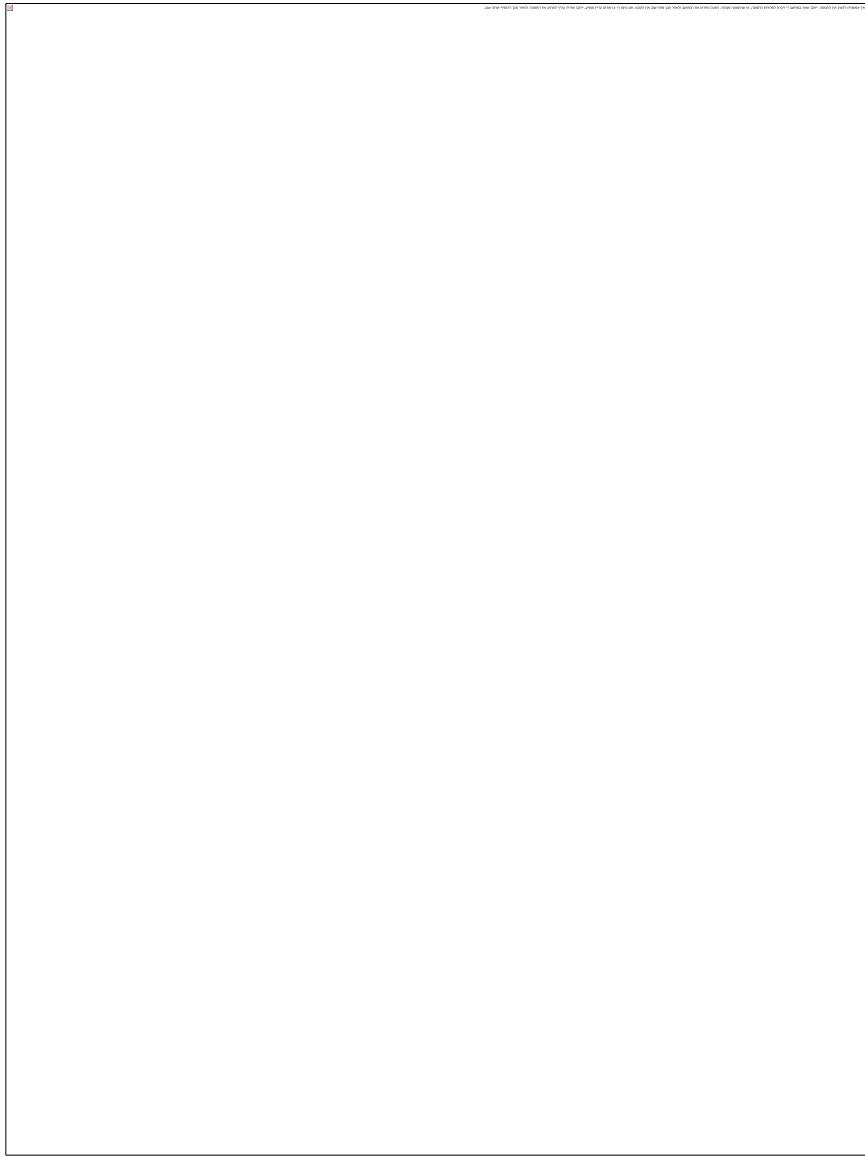




ALL THE INFORMATION ON THIS MAP IS BASED ON THE DATA PROVIDED BY THE USER. THE USER IS RESPONSIBLE FOR THE ACCURACY OF THE DATA. THE MAP IS NOT A SUBSTITUTE FOR A PROFESSIONAL SURVEY. THE MAP IS NOT A SUBSTITUTE FOR A PROFESSIONAL SURVEY. THE MAP IS NOT A SUBSTITUTE FOR A PROFESSIONAL SURVEY.



ALL THE INFORMATION ON THIS MAP IS BASED ON THE DATA PROVIDED BY THE USER. THE USER IS RESPONSIBLE FOR THE ACCURACY OF THE DATA. THE MAP IS NOT A SUBSTITUTE FOR A PROFESSIONAL SURVEY. THE MAP IS NOT A SUBSTITUTE FOR A PROFESSIONAL SURVEY. THE MAP IS NOT A SUBSTITUTE FOR A PROFESSIONAL SURVEY.



השלכות לישראל

- לרשויות המקומיות יכול להיות תפקיד משמעותי בפיתוח התחבורה הציבורית.
- ניתן לקחת יוזמה באופן עצמאי ולהציע למשרד התחבורה כיצד לשפר את שירות התחבורה הציבורית.
- גופים ממשלתיים האחראים על תכנון התחבורה בערים ובמטרופולינים נוטים לקבל בברכה התערבות מסוג זה המקבלת בסיס תמיכה רחב מהציבור.



השלכות לישראל

- ניתן להוציא את הרכב הפרטי ממרכז העיר – גם מעורקים ראשיים.
- ניתן להפוך רחובות עירוניים עמוסים לצירים להולכי רגל ולאופניים.
- תחבורה ציבורית יכולה לשרת מרכזי תעסוקה גדולים ללא פיתוח מקביל של תשתית לרכב פרטי (דרכים וחנייה).
- יש לפתח מרכז עיר צפוף המשתרע על שטח מצומצם ככל הניתן ולהתמקד בפיתוח תשתית לתחבורה ציבורית.



תכנון תחבורה ציבורית ברשויות מקומיות בישראל

- לרשויות תפקיד כמגיבות ולא כיוזמות בתכנון שירותי התחבורה הציבורית
- בישראל אין רשויות ייעודיות לנושא.
- שיתוף הציבור אינו מוסדר ותפקידם בקביעת העדיפויות אינו ברור.
- מימון ורגולציה בתחום התחבורה הציבורית הנם ארציים ולא מקומיים.



תכנון שירותי התחבורה הציבורית

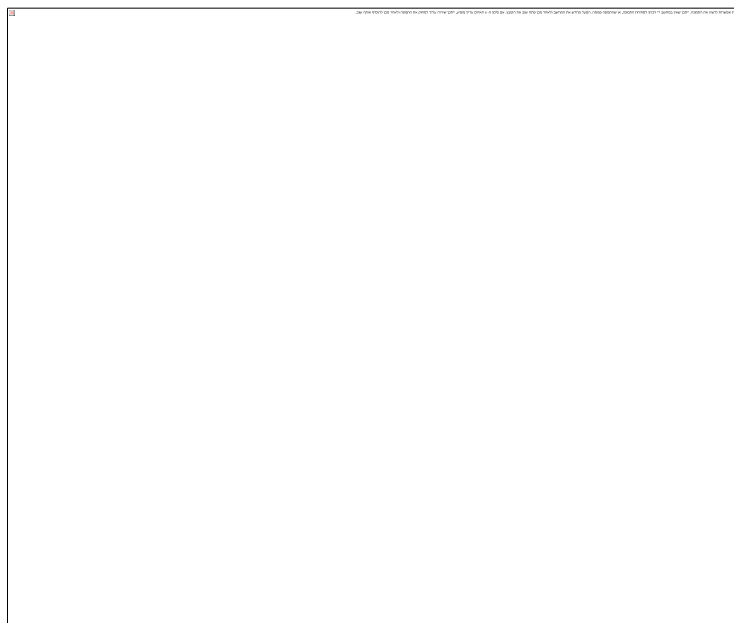
- מוצע לרשויות ליזום פורום בהשתתפות משרד התחבורה, המפעילים ונציגי ציבור כדי לגבש הצעות לשיפור השירות של התחבורה הציבורית.
- הרשויות יכינו תכנית אב לתחבורה ציבורית בתחומן בנפרד מתוכנית האב לתחבורה (בדומה לתכנית אב לאופניים או אשפה).
- יפותח מרכז בקרה משותף עם המפעילים לטיפול בבקרת תנועה, תאונות, תלונות ואכיפה של נסיעה בנת"צ.



איגוד ערים לתחבורה ציבורית

- במרחבים המטרופוליניים הגדולים (תל אביב וחיפה), מוצע לקדם "איגודי ערים לתחבורה ציבורית" כצעד מדרבן לקראת הקמת רשויות תחבורה מטרופוליניות בעלות סמכויות.

- מוצע להרחיב את האמצעים הנ"ל לקידום יוזמות ולעידוד השימוש בתחבורה ציבורית.



LPAC (London Planning Advisory Committee)

- גוף המייעץ ל-33 העיריות המרכיבות את לונדון.
- הוקמה אחרי ביטול ממשלת לונדון ע"י תאצ'ר ב-1986.
- גוף מייעץ ללא סמכויות ביצוע שביצע תיאום בין הרשויות נסמך בעיקר על רצון לשת"פ.
- שולב בממשלת לונדון שהוקמה ב-2002 בנושאי תכנון אסטרטגי.
- קיבל מעמד מקצועי בנושאי תכנון תחבורה ציבורית.



הוצאת רכב פרטי ממרכז העיר

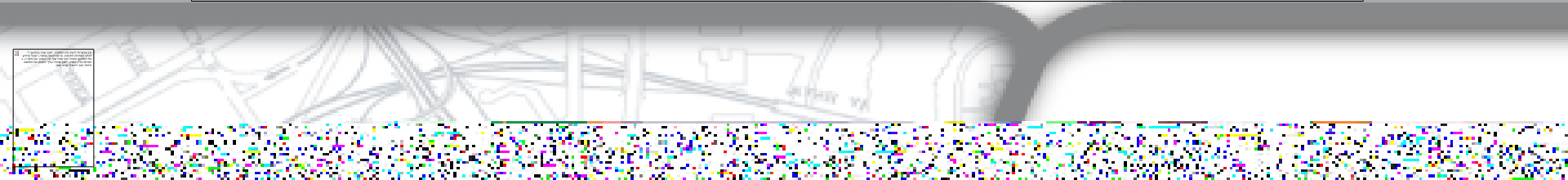
התגלה שחסימת עורקי תחבורה ראשיים במרכזי ערים לא
בהכרח פוגעת ברמת השירות התחבורתית בעיר ואף יכולה
לתרום לעיר.

Washington DC USA – Pennsylvania Avenue

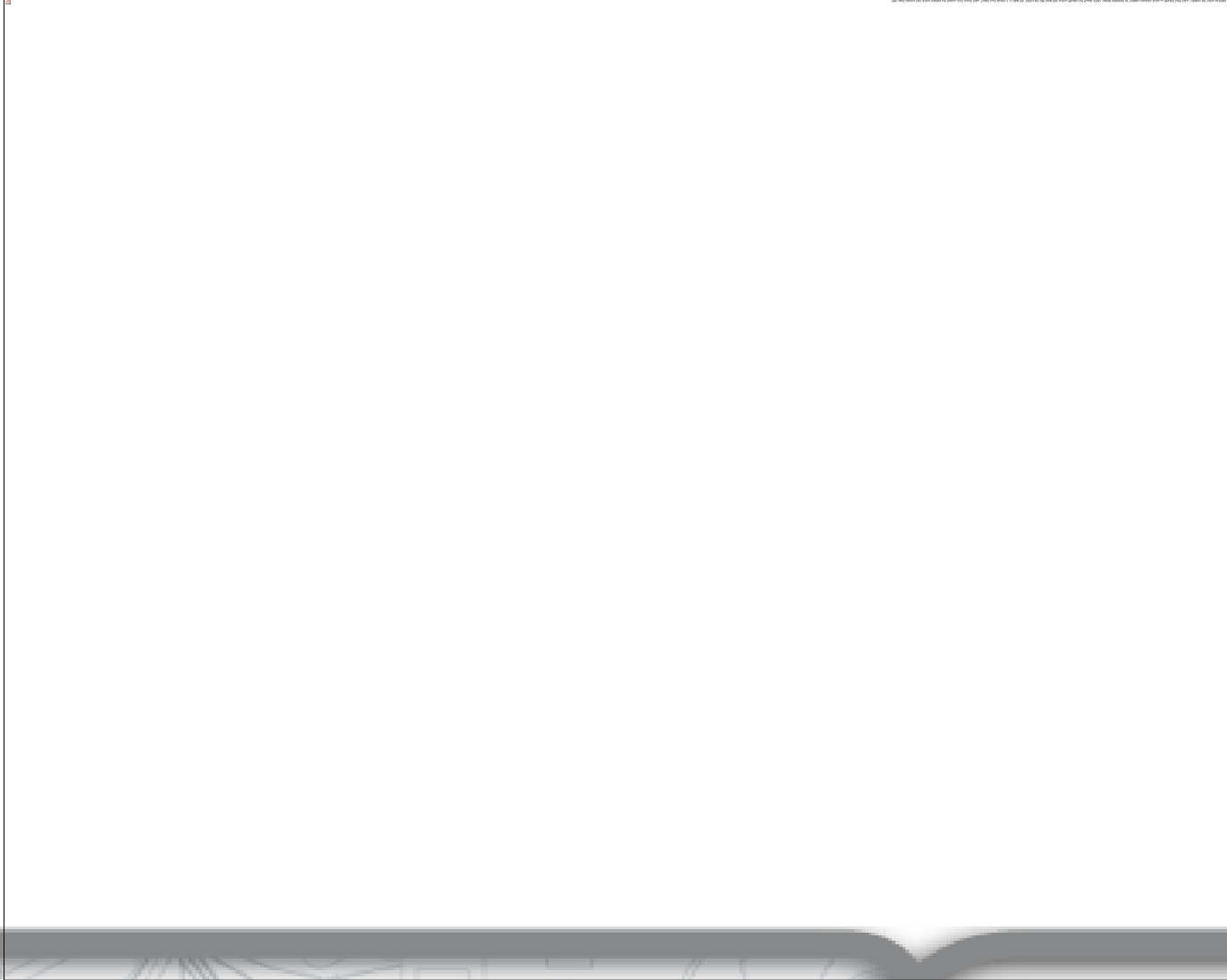
- ציר תחבורה רחב המחבר בין הבית הלבן לגבעת הקפיטול.
- נסגר לתנועה מטעמי ביטחון אחרי הפיגוע ב-Oklahoma השינוי הפך לקבוע אחרי אירועי ספטמבר 2011.
- תוכנן מחדש (ע"י משרד האדריכלים [Michael Van Valkenburgh Associates](#)) ונפתח להולכי רגל ב-2004.
- הפך לנק' ציון בעיר שתורמת לאטרקטיביות שלה ומקדמת את הכלכלה המקומית.



Pennsylvania Avenue



Pennsylvania Avenue



Pennsylvania Avenue



Pennsylvania Avenue



הקצאת נתיבים להולכי רגל ואופניים על חשבון נתיבי נסיעה וסגירת רחובות לרכב פרטי

- הפחתת נתיבים בדרכים עורקיות ראשיות במרכזי ערים לטובת הולכי רגל ואופניים הנה אפשרית.
- אף הפיכתם של נתיבים ראשיים לבלעדיים להולכי רגל ולתחבורה ציבורית לא בהכרח פוגעים במסחר או בהיצע החנייה.
- פעולות מסוג זה לא תורמות לגודש בעיר ולעיתים אף משפרות את רמת השירות.
- פעולות אלו מעודדות את המעבר מהרכב הפרטי לאמצעים אחרים.



Broadway New York

- בניו יורק – הורה ראש העיר להפוך נתיב תחבורה עמוס לנתיב אופניים והלכי רגל.
- נעשה בניגוד לתחזיות התנועה ולמרות התנגדות נחרצת של יועצי התחבורה.
- תרם לפעילות המסחרית ולשירות לתושבים ע"י עידוד השימוש באופניים.
- תרומה לרחוב ששיפר את האטרקטיביות להולכי רגל.



Broadway New York



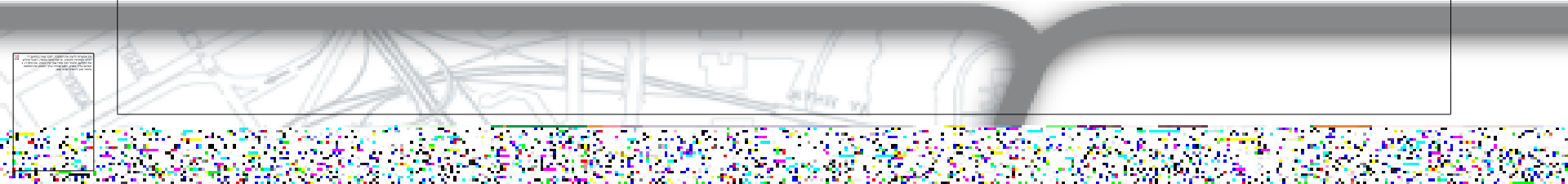
Broadway New York



Broadway New York



Broadway New York



ערים קטנות יותר

סגירת רחוב להולכי רגל ורק"ל בניס



ערים קטנות יותר

מעבר מוגבל לרכב בנים



ערים קטנות יותר

מעבר מוגבל לרכב בנים



ערים קטנות יותר

מעבר מוגבל לרכב בניס



דגשים לתכנון

- יש להתמקד במרקם עירוני המוגדר היטב במרכז העיר וממנו להוציא את הרכב הפרטי, להוסיף נת"צ ולהפוך דרכים לבלעדיים להולכי רגל.
- באזור זה יש להוסיף זכויות בנייה ולעודד כניסת עסקים ומסחר ברחוב (מתחרה לקניונים).
- יש להכווין מסלולי תחבורה ציבורית (כולל פיתוח נת"צים) ושבילי אופניים לאזור.
- יש לבחון מסלולים עוקפים לרכב פרטי ולהסדיר את התנועה בהתאם.
- יש ליזום איזון בין היצע החנייה לקיבולת שירות התחבורה הציבורית באזור, תוך עידוד ניצול הקיבולת ע"י מעבר מרכב פרטי לתחבורה ציבורית.





תודה על ההקשבה