



אגף תקציבים



אגף תחבורה ציבורית

# תוכנית ממשלתית לעידוד תחבורה ירוקה

**קול קורא לבחירת רשות מקומית שתשמש כעיר  
מודל לתחבורה בת-קיימא**

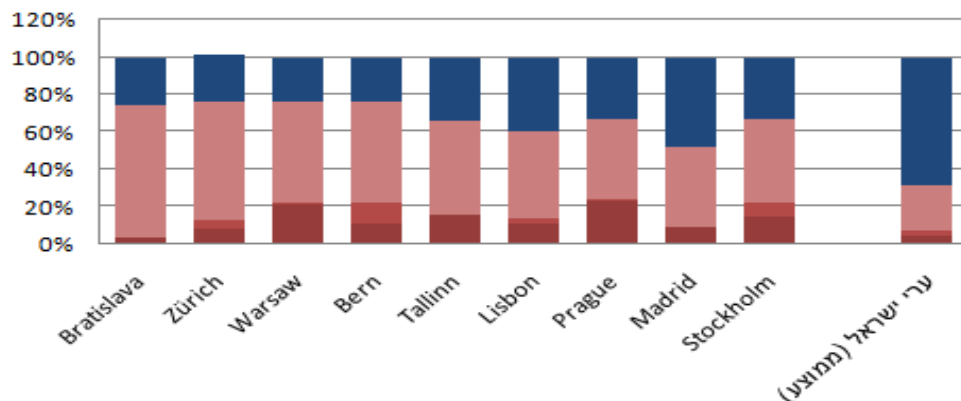
**סמינר תחבורה וקיימות בעיר  
29 בנובמבר 2011**

- ☐ הרקע לעבודה ומטרת הפרויקט
- ☐ מסגרת הפרויקט
- ☐ מרכיבי התוכנית
- ☐ ניקוד ההצעות ותנאי סף
- ☐ תקציב מוצע
- ☐ לוחות זמנים והתארגנות ליישום הפרויקט
- ☐ סיפורי הצלחה מהעולם

# הרקע לעבודה

פיצול נסיעות לערים שונות  
(מקורות שונים)

רכב פרטי תחצ אופניים הליכה



□ אחוז השימוש בתח"צ בערי ישראל נמוך מאד ביחס למקובל בערים מתקדמות באירופה, בין היתר בגלל רמת שירות נמוכה של האמצעים המתחרים ברכב הפרטי

- משרדי התחבורה והאוצר סבורים כי ניתן להעביר נוסעים בישראל מרכב פרטי לאמצעים אחרים באמצעות השקעה משולבת בתשתיות ובשירות לנוסעים
- להקטנת מספר המשתמשים ברכב פרטי יש תועלת גבוהה למשק הלאומי ולכן יש כדאיות בהשקעה ממשלתית שתוביל לצמצום השימוש ברכב פרטי

**החזון: עיר שתאפשר איכות חיים ונגישות גבוהה לכלל תושביה ובאיה ותהווה מודל מוצלח לעירוניות מתחדשת בישראל**

## מטרת על: הקטנת הנסועה ברכב הפרטי

צמצום  
מקומות  
חנייה

צמצום  
הגודש

צמצום  
תאונות  
הדרכים

הקטנת  
המפגעים  
הסביבתיים

שיפור רמת  
השירות  
לנוסעים

שדרוג  
המרחב  
הציבורי

חיסכון  
בזמן  
נוסעים

שיפור רמת החיים  
עבור תושבי העיר

שיפור  
הנגישות  
לאוכלוסיות  
מוחלשות

# זה אפשרי – סיפור הצלחה מקומי

- ☐ ירושלים סבלה במהלך שנות ה-90 מהידרדרות באיכות תשתית התחבורה הציבורית
- ☐ בין השנים 1997 ל 2005 ירד שיעור המשתמשים בתחבורה הציבורית ב-9% (מ 393 אלף ל 359 אלף נסיעות ליום בהתאמה)

☐ בשנים האחרונות השקיע משרד התחבורה סכומי כסף משמעותיים בירושלים:

- ☐ מת"צ דרך חברון ונתיב העדפה בכניסות לעיר
- ☐ העדפה חלקית ברמזורים
- ☐ עדכון רשת הקווים והגברת תדירויות בקו המת"צ
- ☐ הגבלות תנועה במרכז העיר לרכב הפרטי
- ☐ מדיניות חנייה בת קיימא



☐ שדרוג תשתית ההליכה ברגל – כחמישה מדרחובים בנוסף ליפו

☐ כתוצאה מכך גדל השימוש בתחבורה הציבורית ב 22% (441 אלף נסיעות ליום)

**השקעה מתמשכת ומגוונת בתשתיות תחבורה בנות קיימא בעיר בישראל יכולה להביא לשינוי דפוס ההתנהגות של הנוסעים**

□ כדי להדגים את האפשרות להקטנת השימוש ברכב פרטי, משרד התחבורה והאוצר פרסם בתאריך 2.11.2011 קול קורא לבחירת עיר מודל לתחבורה בת קיימא

□ ערים הניגשות למכרז מתבקשות להכין הצעה מפורטת לתוכנית משולבת ומלאה שתעודד מעבר נוסעים מרכב פרטי

□ המציעים מתבקשים להציג אומדן כמותי של השפעות הצפויות באשר למספר הנוסעים הצפויים לעבור מרכב פרטי לאמצעים ברי-קיימא

□ העיר שתזכה לציון הגבוה ביותר תיבחר כעיר מודל בה יושקעו סכומי כסף משמעותיים

# רשימת הערים הרשאיות להגיש הצעה

□ המכרז פתוח לערים בינוניות וגדולות (70-250 אלף נפש). ברשימה נכללות 18

ערים:

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| □ ראשון לציון | □ רחובות             |
| □ פתח-תקווה   | □ אשקלון             |
| □ אשדוד       | □ הרצליה             |
| □ באר-שבע     | □ כפר-סבא            |
| □ חולון       | □ חדרה               |
| □ נתניה       | □ בית-שמש            |
| □ בני-ברק     | □ מודיעין-מכבים-רעות |
| □ רמת-גן      | □ נצרת               |
| □ בת-ים       | □ לוד                |

# מרכיבי התוכנית המבוקשת מהרשויות המקומיות



המספרים מייצגים את הניקוד היחסי של כל מרכיב (סך הניקוד הטכני למרכיבים השונים = 80 נקודות)

המציעים יתבקשו להכין תוכנית מפורטת ליישום כל מרכיב לרבות סקרים, תכנון  
גאומטרי, בדיקות כלכליות וכו'

הניסיון העולמי מראה כי יישום משולב של מגוון השקעות בתחום התחבורה הציבורית  
והתחבורה הלא מוטורית מביא למעבר משמעותי של נוסעים מהרכב הפרטי



☐ אופן הניקוד להצעות:

☐ 80% - איכות ההצעה בנוגע ל-8 המרכיבים המוצעים

☐ 10% - התרשמות כללית לרבות אסטרטגיה, שילוב בין המרכיבים

☐ 10% - מדד חברתי-כלכלי של העיר לטובת תעדוף ערים חלשות

☐ הרשות המציעה צריכה להוכיח יכולת, זמינות ומחויבות מלאה ליישום הפרויקט

☐ הוכחת המחויבות תיעשה באמצעות מערכת מסמכים פורמליים

☐ המכרז פתוח לערים בינוניות וגדולות (250-70 אלף נפש)

# תקציב מוצע לישום מרכיבי הפרויקט

- ☐ התקציב המקסימלי המוצע ליישום הפרויקט הוא 220 מליון ש"ח
- ☐ בנוסף, עד 7 מש"ח לטובת קמפיין שימוש באמצעים עם סיום הקמת פרויקט
- ☐ בנוסף, עד 10 מש"ח בשנה לטובת הגדלת התשומות בתחבורה הציבורית באמצעות התחייבות להגדלת הסובסידיה הייעודית
- ☐ ע"מ לעודד ערים להכין מכרז ראוי מובטח החזר הוצאות של 100,000-250,000 ש"ח עבור הצעות שיעמדו בסף הניקוד הנדרש
- ☐ כדי לעודד ערים להשתתף כולל המכרז גם נכונות של הממשלה לממן פיתוח של תשתיות ציבוריות כגון שדרוג תחנות אוטובוס, סלילת שבילי אופניים ושיפור המרחב העירוני ברחובות בהם יוקמו מסלולים מהירים לאוטובוסים

**הפרויקטים והתקציבים המוצעים יהיו בנוסף לאלו המתוקצבים כבר ע"י המשרד**

# לוח זמנים והתארגנות המדינה ליישום הפרויקט

| 2015  |  | 2014 | 2013 | 2012  |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        | 2011  |       |        |                          |
|-------|--|------|------|-------|--------|---------|--------|--------|------|------|-----|-------|-----|--------|-------|-------|--------|--------------------------|
| אפריל |  |      |      | דצמבר | נובמבר | אוקטובר | ספטמבר | אוגוסט | יולי | יוני | מאי | אפריל | מרץ | פברואר | ינואר | דצמבר | נובמבר |                          |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | פרסום מכרז               |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | הכנת הצעות               |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | בחירת זוכה               |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | מו"מ וחתימת הסכם         |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | תכנון הנדסי מפורט        |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | התקשרות עם קבלנים וספקים |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | יישום בשטח               |
|       |  |      |      |       |        |         |        |        |      |      |     |       |     |        |       |       |        | מועד אחרון לניצול תקציב  |

- ☐ העיר הזוכה והממשלה יחתמו על הסכם ליישום הפרויקט שיכלול תוכנית מפורטת לביצוע המרכיבים השונים (מימון, אבני דרך, גוף מבצע, חלוקת אחריות וסיכונים ועוד)
- ☐ ישום הפרויקט בשני שלבים: הראשון – מרכיבי הליבה (מסלולי תח"צ, טכנולוגיות, חנייה, תשתית תחנות) והשני - שדרוג המרחב העירוני (בנוס)

# סיפורי הצלחה מהעולם: קאונס, ליטא (320,000 נפש)

Before (2004)



❑ תשתית תחבורה ציבורית ישנה. ירידה מתמשכת בכמות המשתמשים בתחבורה הציבורית

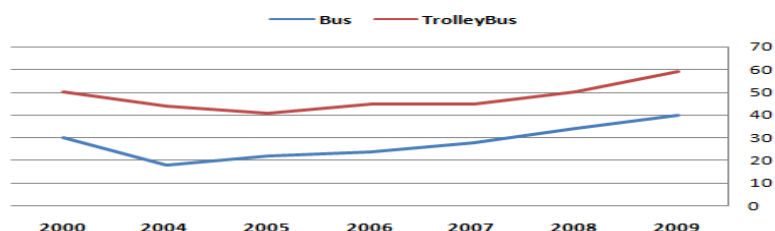
After 30M Euro investment



❑ פרויקט SPUTNIC של ה EU – עיר דוגמא

❑ שילוב של תשתית העדפה, מערך אוטובוסים חדש ומערכות טכנולוגיות

Million of passengers, Annual



## ה ת ו צ א ו ת

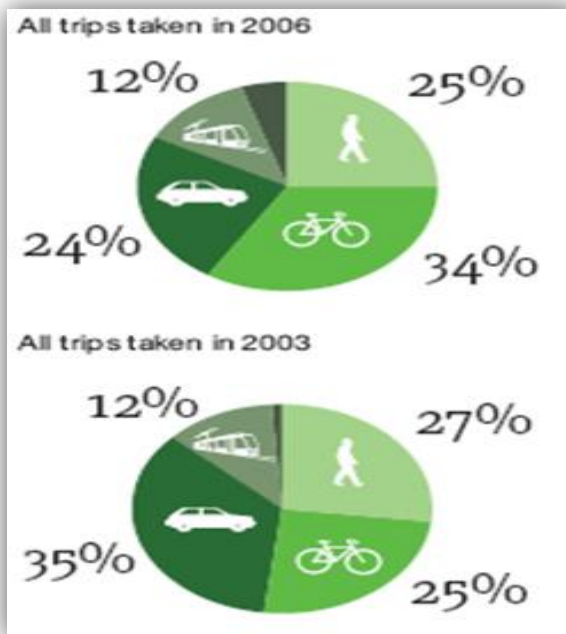
❑ עליה של 20% בכמות הנוסעים בתח"צ

❑ ירידה דומה בשימוש ברכב הפרטי בעיר

# סיפורי הצלחה מהעולם: קופנהגן, בירת האופניים



□ 38% מהנסיעות מבוצעות באופניים, האחוז הגבוה בעולם. פחות מ-30% ברכב הפרטי. השקעה בתשתית של למעלה מ 350 ק"מ של שבילי אופניים.



□ השקעה שנתית של 10-15 מיליון יורו מביאה לשינוי משמעותי בדפוסי הנסיעה

**שיפור תשתית האופניים מביא לעליה מתמדת בכמות הנסיעות. עיריית ת"א מדווחת על עלייה של 400% בנסועת האופניים בין השנים 2002-2010, במקביל להשקעה משמעותית בתשתית**

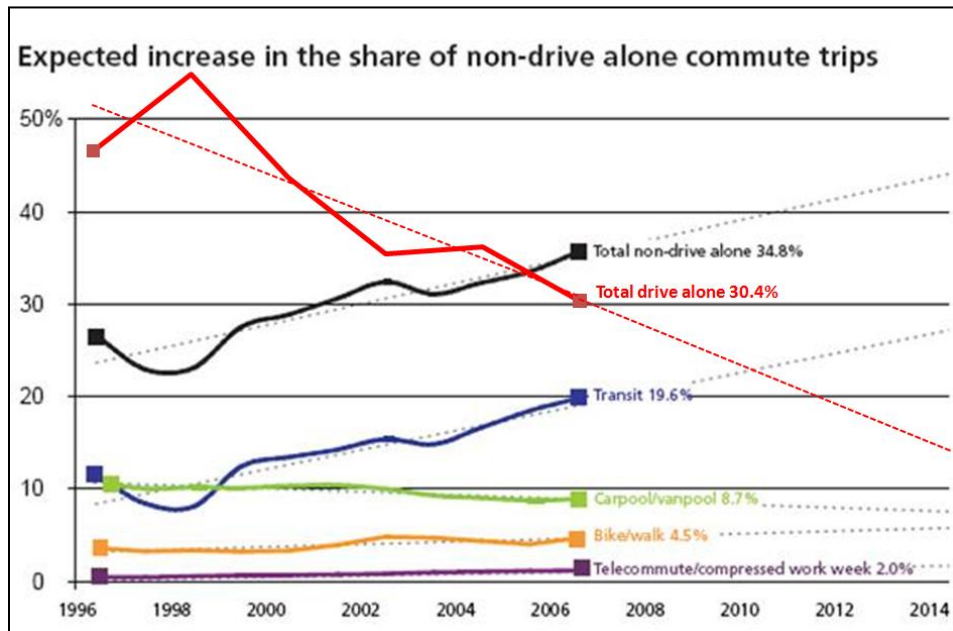
# סיפורי הצלחה מהעולם: פורטלנד



□ אפילו בארה"ב קיימות כמה דוגמאות מוצלחות לערים שמקדמות תחבורה בת קיימא

□ שיפור מערך התחבורה הציבורית ושילוב בין אמצעים הביא לגידול של 100% בשימוש בתחבורה ציבורית בתוך עשור

□ השקעה משמעותית בשבילי אופניים הביאה לגידול של 230% בשימוש בעשור האחרון



# בהצלחה לערים המועמדות!



אגף תקציבים



אגף תחבורה ציבורית

