

מפגש ראשון צוות תנועה בעיר – המטה הלאומי לעירוניות

מיקום: המרכז לעירוניות ותרבות ים תיכונית, בת ים

סיכום מיום 3.3.2016

משתתפים (לפי א'-ב' משפחה):

- | | |
|----------------------|---------------------------------------------------|
| 1. יובל אדמון | המועצה הלאומית לכלכלה |
| 2. עדה איזנשטיין | מנהלת אגף תאום, תכנון ותשתיות, עיריית נתניה |
| 3. אילן הכט | ראש תחום תכנון תחבורה, מינהל תח"צ, נתיבי איילון |
| 4. ישי טלאור | מפקח על התעבורה, מחוז ירושלים ודרום |
| 5. גיל יעקב | מנכ"ל ארגון 15 דקות ארגון צרכני תחבורה ציבורית |
| 6. אופיר כהן | יועץ בתחום אסטרטגיה תחבורתית ותחבורה בת קיימא |
| 7. עדי כהן | מנהל פרויקט עיר דיגיטלית, ב"ש (צוער) |
| 8. חיים ליברמן | מהנדס ראשי תנועה וכבישים, משרד הבינוי והשיכון |
| 9. ד"ר יואב לרמן | מומחה לתכנון עירוני |
| 10. חנה מורן | מורן תכנון ערים ואזורים |
| 11. פרופ' קרל מרטנס | פרופ"ח ארכיטקטורה ובינוי ערים, טכניון |
| 12. תמיר ניר | סגן ראש העיר ומחזיק תיק תחבורה, עיריית ירושלים |
| 13. דניאלה פוסק | מתכנתת מחוז מרכז |
| 14. דורון צפריר | אדריכל, שותף פרחי- צפריר אדריכלים בע"מ |
| 15. תמר קינן | מנכ"לית תחבורה היום ומחר |
| 16. רותי שפרנט-עבאהל | יועצת תחבורה ותנועה ללשכת התכנון מחוז ת"א ולמשב"ש |

צוות מנהל

- | | |
|------------------|-----------------------------------------------|
| 1. ד"ר יודן רופא | ראש צוות, אונ' בן גוריון |
| 2. ד"ר משה הירש | ראש צוות, מטעם משרד התחבורה |
| 3. נועה בהיר וקס | מנחת התהליך, מכון אלכא למנהיגות וממשל, ג'וינט |

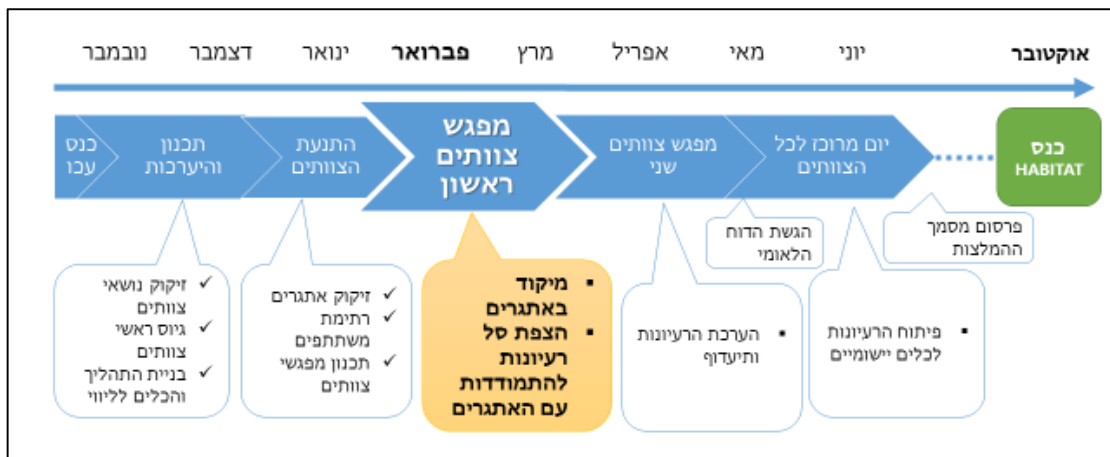
נציגת משרד הבינוי והשיכון

1. חופית וינרב דיאמנט מנהלת תחום מדיניות, משרד הבינוי והשיכון

סיכום עיקרי המפגש:

פתיחה ורקע

- צוות 'תנועה בעיר', בהובלת ד"ר משה הירש וד"ר יודן רופא, מתכנס במסגרת המטה הלאומי לעירוניות, כאחד משבעה צוותים נוספים: התחדשות עירונית בהובלת עינת גנון; פיתוח כלכלי מוניציפאלי בהובלת סיון להבי; מנהיגות ניהול ומשילות בהובלת אופיר פז פינס; מדיניות תכנון בהובלת נעמי אנג'ל ואסתי כהן ליס; קיימות בהובלת תמי גבריאלי; ואנשים בעיר בהובלת גיל ריבוש.
- התוצר המצופה מהמהלך: ארגז כלים ישימים ופרקטיים לעירוניות טובה יותר בישראל.
- להלן תכנית העבודה והתוצרים הצופים מהמפגשים:



מיקוד בשני אתגרים:

1. תיאום בין רשת התחבורה הציבורית לבין פיתוח שימושי הקרקע.
2. זכות הדרך – למי היא ניתנת, מהי היררכיית המשתמשים והשימושים הנכונה.

התייחסויות:

- יש לבחון מהם הערכים העומדים בבסיס החלטות המתכננים בבואם לתכנן. (מקום הפרט מול הכלל, חירות, שוויון, אושר).
 - אנשים בעיר מחפשים איכות חיים, אנחנו עובדים בתוך המרחב העירוני, והוא לא רק תנועה.
 - יש להפחית שימוש ברכב הפרטי ולאפשר שימוש בכלים אחרים.
 - מה קורה מחוץ למטרופולין המרכז. מה ניתן לעשות למשל בבית שאן, שיאפשר חיים כאלה.
 - אנשים רואים אחרת את איכות החיים שלהם בין מקום למקום.
 - החזון מדבר על יכולת הבחירה, בין להיות עם רכב פרטי או לא.
 - דרך היא לא רק פונקציונאלית, היא גם מקום מפגש בין אנשים, כלי ליצירה של עיר תוססת.
 - חזון עירוני: עיר שאפשר לחיות בה את חיי היומיום וניתן לעשות בה 80% מהפעולות שאדם צריך ללא תלות ברכב הפרטי.
- *הקבוצה הסכימה על המשך התמקדות בשני האתגרים.

עבודה בשתי קבוצות – מצב רצוי מול מצוי

צוות 1: זכות הדרך למי היא ניתנת, מהי היררכיית המשתמשים והשימושים הנכונה - בהובלת משה הירש

- להעדיף בביורר הולכי רגל, אחר כך רוכבי אופניים. (שבילי אופניים - לא ע"ח הולכי רגל).
- תח"צ מוטת הולכי רגל על חשבון רכב פרטי.
- המבנה הממסדי מפוצל ואין אינטגרציה.
- לא צריך להיות הבדל בין מרכז לפריפריה.
- מטרת הרחובות: עניין, בריאות, מפגש, אמינות ויעילות. לאפשר שהייה לאנשים.
- יש להביא בחשבון התפתחות טכנולוגית כך שהצורך ברכב פרטי יצטמצם (רכב אוטונומי).
- זכות הדרך לכל קבוצות האוכלוסייה: מוגבלים, ילדים וכו' באופן שוויוני - תכנון מנק' מבט של נגישות. להתייחס לקלנועיות ונכים. נגישות לכולם לכל שימושי הקרקע.
- זכות הדרך צריכה לאפשר מעבר נוח בין אמצעי תחבורה.
- העיצוב של המרחב הציבורי צריך להיות אסתטי עם ריהוט רחוב מותאם.
- יש היררכיה בין סוגי רחובות - לא כל הרחובות צריכים להיות זהים.
- להוריד חניות מהרחובות לתת - הקרקע כחנייה ציבורית.
- תחנות אוטובוס כמקומות שהייה.
- להגדיל את האטרקטיביות של אמצעי תחבורה בת קיימא.
- ניידות בסופי שבוע.
- המרחב הציבורי קורה גם בתוך אמצעי תחבורה ציבורית.
- רשת שבילי הליכה צריכה להיות צפופה יותר מרשת של רכב פרטי.
- מדרחובים במרכז העיר.

צוות 2: תיאום בין רשת התחבורה הציבורית לבין פיתוח שימושי הקרקע – בהובלת יודן רופא

מצוי	רצוי
<ul style="list-style-type: none"> • חנייה- בינארי ולא מדרג • מבוסס אמצעי ולא נגישות • חנייה מסובסדת במרחב הציבורי • בעיית שרשור נסיעות בלו"ז לחוץ • אמינות • מרחב הליכה ברגל/ אופניים 	<ul style="list-style-type: none"> • קישור בין עלויות פיתוח ופיתוח תח"צ • נגישות ללא רכב כתשתית חיונית, כמרחב ציבורי • תמחור חנייה אמיתי • נגישות • אזורי חיפוש לפיתוח מבוססי נגישות • שילוב שימושי קרקע תעסוקה/ מגורים/ שירותים • יצירת מרחבים לא ממונעים
מצוי (אין החלטה)	רצוי
<ul style="list-style-type: none"> • מנטליות של רכב פרטי • אין התייחסות, או התייחסות עקרונית בלבד, לתח"צ בשכונות חדשות- נתק ליישום בפועל של תח"צ • העיר לא מספיק צפופה • הרשת בשכונות חדשות אינה תומכת נגישות • תקנים מניחים כברירת מחדל נגישות ברכב • חוסר קשר בין מהירות ושירות תח"צ 	<ul style="list-style-type: none"> • הסטה של האוריינטציה • יעד פיצול נסיעות • רצף פיתוח עירוני וקומפקטיות • צפיפות גבוהה יותר • רשת צפופה יותר • תקני חנייה מותאמים לנגישות ברכב פרטי

עבודה אישית ובקבוצות קטנות – סל רעיונות המצמצמים הפער בין הרצוי למצוי

* בקובץ נפרד.