



## רקע

תחבורה ציבורית איכותית משפרת את איכות החיים, מפחיתה זיהום, ויכולה לחסוך למשפחה עד 12,000 ₪ בשנה - אם היא עוברת מ-2 רכבים לרכב אחד, בזכות תחבורה ציבורית. נושא התחבורה הפך לאחד המכאובים הגדולים של התושבים. אזרחי ישראל מבזבזים בכל יום שעות בפקקים, ולרובם אין ברירה אלא לנסוע ברכב פרטי. מדובר בפגיעה כלכלית במשק בשל אובדן שעות עבודה וכן פגיעה דרמטית באיכות החיים של רבים מאזרחי ישראל. בערים גדולות - הפקקים הפנימיים בלתי נסבלים, ואילו תחבורה איכותית מאפשרת לוותר על הרכב, ולהגיע לעבודה בדרכים חלופיות. בערים בינוניות - היוממות מכתובה את אורח-החיים, וקווים למוקדי תעסוקה ובין-עירוניים יכולים לשנות את מציאות החיים של הורים צעירים ומשפחות בכלל. נכון להיום, חברי מועצה יכולים לשפר משמעותית את החיים של תושביהם בטווח הקצר, באמצעות הוספת קווים, הצפת כשלים, והגברת שיתוף הציבור מחד, והפיקוח על ספקי-השירות מאידך. רשויות חזקות יודעות לחוץ על משרד התחבורה לספק פתרונות גם כאן ועכשיו, בעוד שכיום הפתרונות עליהם עמל משרד התחבורה ישנו את המציאות התחבורתית רק בטווח הבינוני והארוך, בעוד שנים רבות. מי שיצליח 'מלמטה' להצמיח פתרונות - יהווה גם מודל ברמה הארצית, וכלל התושבים ירגישו זאת באופן מיידי.

## עקרונות מדיניות

1. מינוי מנהל תחבורה ציבורית עירוני - לקיחת אחריות עירונית.
2. יצירת מערך סקרי תושבים ושיתוף ציבור. הובלת משרד התחבורה וספקי-השירות לשיפורים תוספתיים בעקבות תהליך שיתוף הציבור.
- בניית סקר שמראה לתושבים כמה כסף וזמן הם יכולים לחסוך, ולתת להם לתעדף איפה הם רוצים לחסוך בכסף/זמן.
3. היסעיות (שאטלים) ואוטובוסים למוקדי תעסוקה - נתיבי תחבורה ציבורית תוך המחשת החיסכון הכספי העצום למשפחה, אם אחד מההורים עובר לתחב"צ.
4. השפעה על דברים שבסמכות בלעדית של העירייה: הנגשת מידע, תחנות האוטובוסים: מרחב נעים, צל, מידע ברור, הנגשה לבעלי מוגבלויות, לגיל השלישי, לילדים קטנים וכו'.
5. אימוץ טכנולוגיות ופתרונות מתקדמים לחיזוק האמינות והתדירות של התחבורה הציבורית, במסגרת 'עיר חכמה'.
6. **בערים גדולות:** להתמקד במעבר מתפיסת ה'מרכז' שיוצא אל השוליים, לתפיסת 'רשת' שחותכת את כלל העיר.
7. **בערים בינוניות:** להתמקד בתנועה יעילה למוקדי תעסוקה, וברשת בינעירונית למטרופולינים הקרובים.

## 100 ימים ראשונים

1. לדבר עם התושבים, לשתף אותם, לפתח יחד איתם תכנית אסטרטגית.
2. שיפוץ תחנות האוטובוס, ומתן חזות נעימה ומזמינה לתחנות.
- הנגשת תחנה לדוגמא לגיל השלישי, ותחנה לדוגמא לגיל הרך.
- PLACEMAKING עם מעורבות תושבים לשיפוץ מרחב התחנות.
3. לאפיין וליצור תפקיד של 'מנהל התחבורה הציבורית' בעירייה.
4. הגדרת שכונה אחת, או מרכז העיר - והצגת פיילוט למהפיכת תחבורה מקומית, כדוגמא להמשך.
5. הצבת עמדות נגישות להפקת רב-קו וטעינתו.
6. דוגמא אישית: לנסוע למועצת העיר בתחבורה ציבורית.
7. הצגת תכנית לסימון נתיב התחבורה הציבורית הבא למוקדי תעסוקה, ותחילת קידומו.
8. יצירת פורום 'ערים שכנות' כתשתית לפעילות אזורית יעילה בתחבורה הציבורית - כנס מוביל.

## כיוונים חיוביים בארץ ובעולם

- **יצירת היחידה לתחבורה ציבורית**, בעיריית תל אביב-יפו. העירייה לוקחת אחריות על ניהול ותכנון התחבורה הציבורית - מקידום פתרונות מקומיים, ועד ליצירת מדיניות אסטרטגית עירונית.
- **'מהיר בעיר'** בגוש דן, והגברת הנת"צים בירושלים, שיצרו עדיפות לתחבורה ציבורית. מאבק תושבים ופעילים שהוביל את משרד התחבורה להשקיע עשרות מלש"ח בנתיבים מוסכמים שחוצים ערים ומובילים תושבים במהירות למרכזי הערים ולתל אביב.
- זהו גם שינוי מדיניות מהשקעה רק בפתרונות התשתית המורכבים (הרכבת הקלה) אל התייחסות לרשת הפתרונות המשלימים.
- **תהליכי שיתוף ציבור** בתל אביב (בפרט ביפו), בת-ים, בירושלים (הר-חומה ותלפיות-מזרח בפרט), בחיפה - שינו את מפת התחבורה הציבורית השכונתית/אזורית לטובה.
- שיתוף ציבור מציף עשרות שיפורים נקודתיים, ומביא גם לשינוי תרבותי ותפיסתי. הוא גם מגייס את הציבור לטובת מי שמוביל את התחום, בצורה מאורגנת.
- **מאבקי תושבים בשדרות ואופקים ובדימונה** - כמעט והכפילו את תדירות התחבורה הבינעירונית באזור.
- לחץ עובד!
- מאבק תושבים יחד עם אי-שביעות הרצון - הובילו לשינוי המכרז להפעלת הרכבת הקלה, לקראת סיום הניהול של 'סיטיפס'.

מאבק של כמעט עשור, ואלפי תלונות של תושבי ירושלים - הביאו לשינוי מדיניות במשרד התחבורה והעירייה, ויציאה למכרז שישפר את השירות באופן משמעותי

- מסלולי האופניים בתל אביב - שינוי בסדרי עדיפויות ששינה את אופן התנועה בעיר.
- דוגמאות מהעולם - וינה, פריז, מילאנו, ברלין - כמעט כל עיר אירופאית מבוססת על מערכת תחבורה ציבורית מגוונת ומסועפת, ורוב הציבור מגיע למרכז העיר בתחבורה ציבורית: רכבות עיליות, רכבות תחתיות, טראם חשמלי, אוטובוסים, אופניים להשכרה (רגילות וחשמליות), מוניות ועוד.
- בקופנהגן הגדירו לפני 40 שנים יעד של מעבר לאופניים - וכיום 40% מהתנועה בעיר מבוצעת על אופניים, גם בחורף הקר.

## מידע נוסף

איך לוחצים על משרד התחבורה ומובילים לשינוי מקומי איך לפעול באתר 15 דקות תכנית 'מהיר בעיר ועכשיר'