



# תמונת מצב

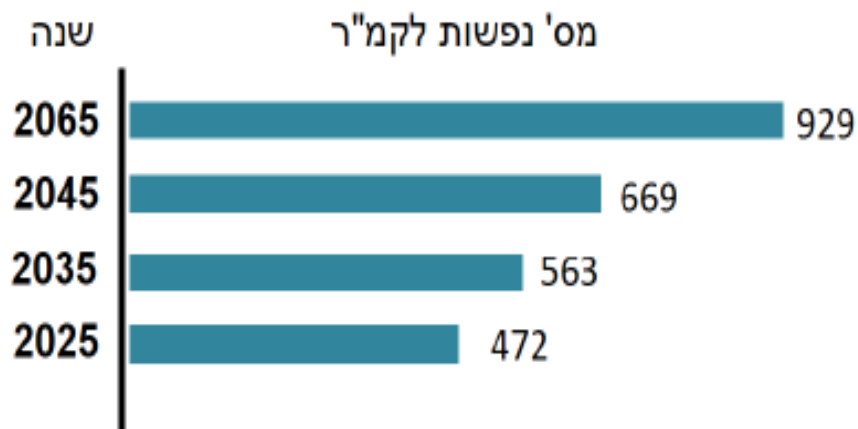
לפי תחזית "עסקים כרגיל" של משרד התחבורה בעוד 10 שנים  
נעמוד מדי יום 60 דקות נוספות בכבישים



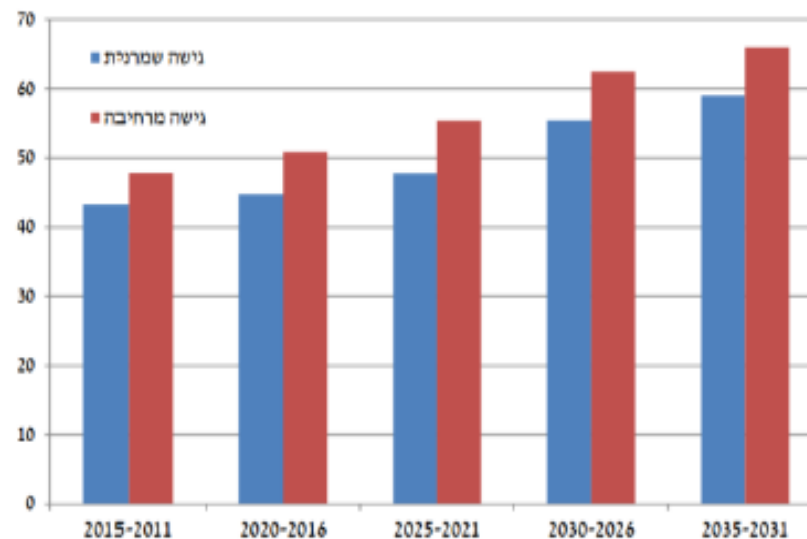
- על כ-40% משטח המדינה חיים 90% מתושביה
- כ-92% מהתושבים חיים בערים
- גידול אוכלוסין הגבוה במערב
- מחסור במשאבים – בייחוד קרקע ואנרגיה
- קיטוב חברתי ואפליה בהקצאת משאבים
- משבר בנגישות לדיור

**התחזית – צפוף!**





הגידול השנתי בצרכי הדיור בישראל, 2015-2035  
(אלפי יחיד)



מקור: נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי המועצה הלאומית לכלכלה.

# התפתחות "משבר" הדיור?

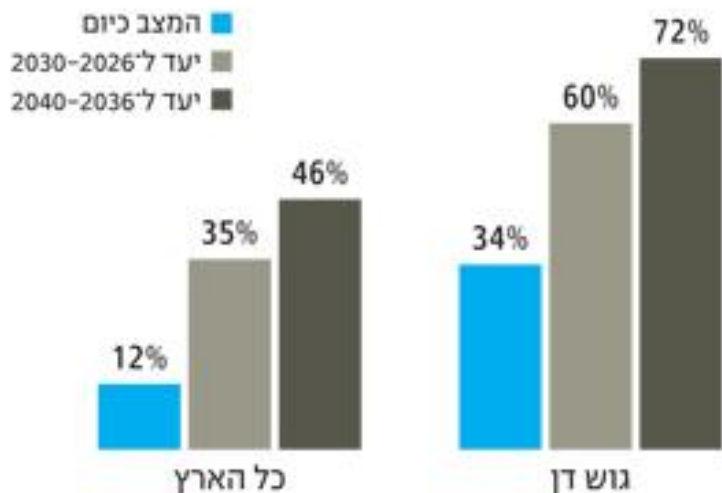
- פעילות תחת ההשקפה של דיור כמוצר בשוק מעין חופשי
- האחזות בהגדלת היצע כפתרון לביקוש
- לחץ לאישור צפיפויות גבוהות בתכניות
- לחץ לעמידה במכסות הממשלה
- הליכים לאישור תכניות נפרדות לדיור (התכנית האסטרטגית)



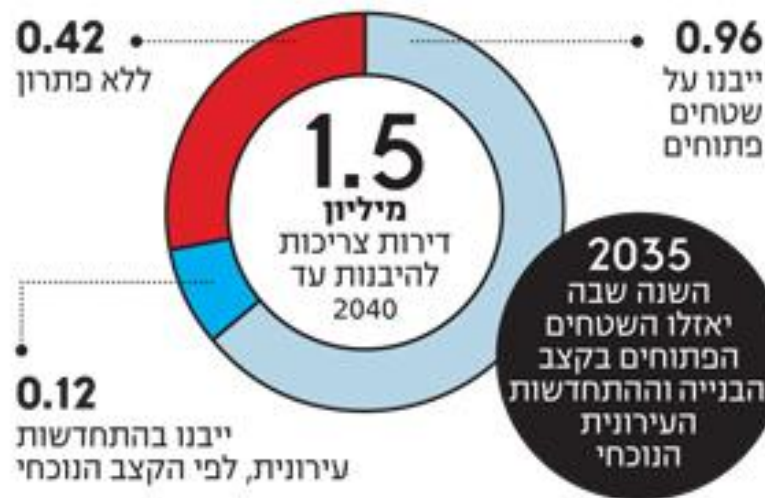
**התחדשות עירונית כפתרון לביקוש לדיור  
ולא כאמצעי לחיזוק הערים והעלאת איכות החיים**

## השטחים הפתוחים ייגמרו בתוך פחות מ־20 שנה

שיעור ההתחדשות העירונית מתוך כלל תוכניות הבנייה



איפה ניתן לבנות דירות חדשות בישראל במיליונים



# "משבר" הדיור?



"אני אומר לך, שייקחו שק שינה בבוקר יום ראשון, יגיעו לעבודה, יישנו על הרצפה ויחזרו ביום חמישי. זה לא מעניין אותי. אני לא אחכה לכבישים בשביל לבנות דירות. אני פשוט לא אחכה להם. כי אני לא יכול לעמוד בזה שלאנשים לא יהיה איפה לגור. גם אם הם עומדים שעתיים בתחבורה הציבורית".

"הסדר הנכון במדינה נורמלית הוא שתשתיות מחכות לדירות. עכשיו אין תשתיות אבל לא לבנות דירות זה לא נכון? אנחנו חייבים לרוץ עם הדירות כמה שיותר אחרת ניקלע שוב למשבר דיור.

אני מתנגד בכל תוקף לעצור את הבנייה בגלל המחסור בתחבורה".

אביגדור יצחקי, יו"ר המועצה  
הארצית לתכנון ובניה

- התחדשות עירונית – הליך תכנון רגיל למרות השונות הגדולה
- העדר ראייה כוללת של סוגי ההתחדשות – פיתוח נקודתי ולא מתוכנן
- עיבוי בינוי
- תמ"א 38
- תכנון על סמך השיקול הכלכלי - אין תאום למצב הקיים והנדרש/ הרצוי
- ה"מכפיל" מכתוב את צפיפות הבנייה ולא תנאי השטח והיישוב
- אין כמעט שיקולים חברתיים בתכנון – מערכות תמיכה נעלמות
- אין כמעט שיקולים סביבתיים בתכנון – מותר לא להקצות שטחים ירוקים
- הרשות המקומית סופגת עלויות ואינה מקבלת תמורה
- אופן התכנון מיושן ואינו מותאם ליצירת עירוניות ושיוויון הזדמנויות



**התוצאה – אין התקדמות  
תכניות גרועות לציבור ולסביבה העירונית**

- אין תכניות כוללות ליישובים
- אין תמיכה ממשלתית בקנה מידה מספק
- אין אפשרות לניוד זכויות
- מימוש מקרטע



עשרות אלפי יחידות דיור

- ללא תשתיות
- ללא יכולת תחזוקה
- ללא שטחי ציבור
- ללא הסעת המונים





# תמונת מצב – ציבור הנוסעים

משנות ה-70 צנח אחוז הנוסעים מ- **64%** ל- **27%**



אחוז נוסעים לעבודה בתחבורה ציבורית – **21%!**



# תמונת מצב – ציבור הנוסעים

## שימוש בתח"צ במטרופוליטנים בארץ ובעולם



בעולם: 50%



בארץ: 18%

## רוב הנוסעים ללא רשיון או יכולת נהיגה

ילדים ונוער, סטודנטים, נשים, קשישים, חסרי יכולת פיסית ו/או כלכלית



- אין תכנון ופיתוח משולב תחבורה ציבורית
- תכנון נפרד של מוקדי הפיתוח הגדולים מהתחבורה הציבורית
- העדר בדיקה, תכנון וחיוב של תחבורה ציבורית ביישום בתכנון
- אין קביעת נת"צים בתכניות





- מטרופולין ענק מאשקלון ועד נהריה
- "עיר" – יערות מגדלים בני 30-40 קומות
- שעתיים נסיעה למקום ירוק לפיקניק
- אטמי אוזניים ומסכות – ציוד חובה בכל תיק

## תכנון למכוניות במקום לאנשים



דרכים במקום רחובות, מגדלים במקום בתים,  
פרברים מנותקים, קניונים והרבה פקקים



**ניידות כזכות ובסיס ל"עירוניות"-**  
 ציפוף וקומפטיבות, ערוב שימושים, תמהיל דיור,  
 פיתוח משולב תחבורה ציבורית, הליכתיות,  
 אופניים, המרחב הציבורי..

- דגש על התחדשות עירונית ולא על בנייה חדשה
- תכנון התחדשות עירונית לפי עקרונות העירוניות
  - פיתוח משולב תחבורה ציבורית
  - ערוב שימושים
  - תמהיל דיור, דיור בר השגה
  - דגש על המרחב הציבורי
  - בניה ירוקה
- תכנון כולל של מערך תחבורה ציבורית
- שינוי חוק התכנון להשגת יצוג הולם, שיתוף ציבור ועוד...

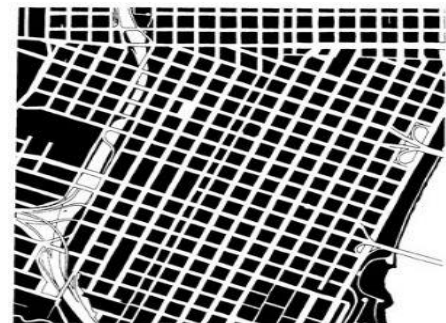
מיקום,  
צפיפות  
וערב  
שימושים

נגישות,  
קישוריות  
ותחבורה

שמירה על  
ערכים  
קיימים

ניהול  
מקיים של  
משאבים

חברה  
בריאה  
וקהילה





קישוריות בין  
אמצעי  
התחבורה

מערך מידע

תדירות  
וגמישות

אמינות

מחיר הוגן

נוחות  
שימוש



"כל מה שנסינו בשנות ה 90 כדי לענות על הצורך בתחבורה לא עזר – הגדלת כבישים ופיתוח תחבורה ציבורית ענפה.

האמצעי היחיד שעוזר ומשפיע על מעבר נסועה מכלי רכב פרטי לשימוש בתחבורה ציבורית הוא פיתוח מוטה תחבורה ציבורית.

זהו האמצעי היחיד שמספק נגישות לכל יעד, מחייה את הרחובות והופך את העיר למקום נעים לחיות ולהיות בו."

Dr. Friedemann Kunst, Former Head of the Transport Department, Berlin



## יש להפוך את הפירמידה לשלב פעילות משרד התחבורה ומנהל התכנון

סדר העדיפות הרצוי



סדר עדיפות ממשלתי בפועל



# שינוי הליך התכנון



שילוב  
בהתחדשות  
עירונית

נספח תחבורה  
ציבורית

יעדי נסועה לפי  
יישוב/ שימוש

חיוב  
בתכניות

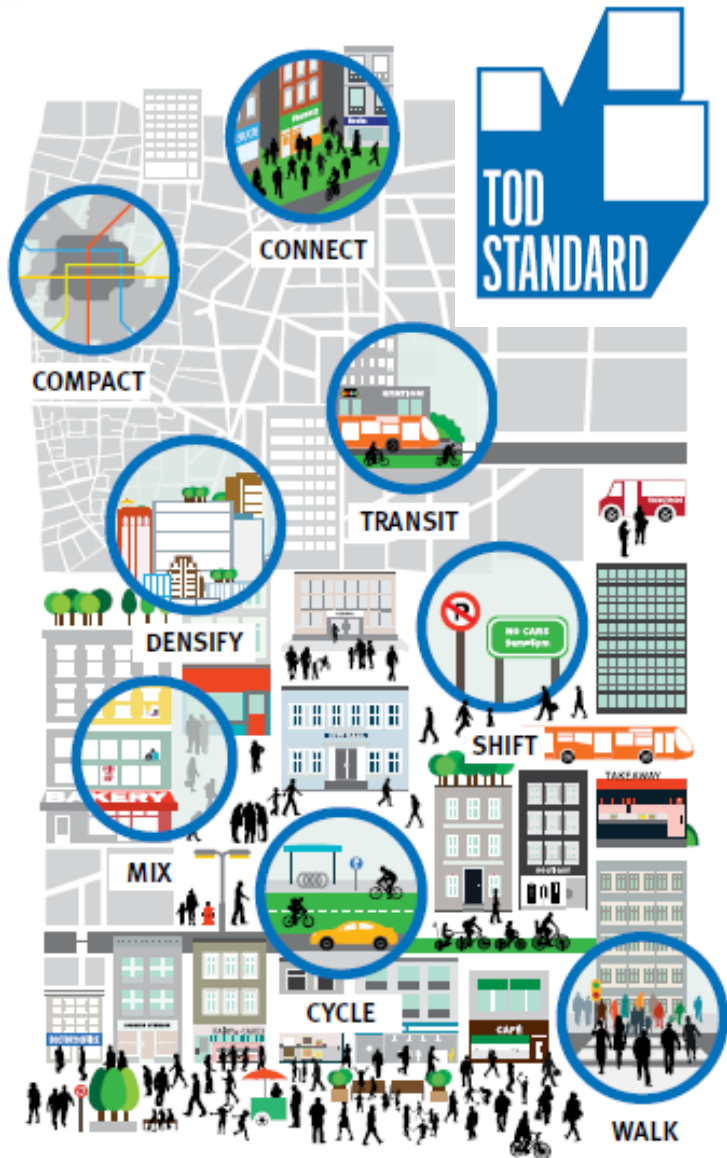
הקטנת תקני  
חניה

## Transit Oriented Development

**בניית כל פיתוח כ 500 מטר מסביב למוקד  
תחבורה ציבורית**

- **בנייה:** מדולדלת < ציפוף וקומפקטיות
- **ערוב שימושים:** הפרדה < ערוב
- **תחבורה:** הפיכת הפירמידה
- **מרחב ציבורי:** מכוון לרכב ולחניה < מכוון להולכי הרגל
- **תמהיל דיור:** אחיד < היצע מגוון, כולל דיור בר השגה





- קומפקטיות (המשך הקיים)
- תחבורה ציבורית
- צפיפות
- ערב שימושים
- הליכתיות
- אופניים
- קישוריות
- מיזעור השימוש ברכב

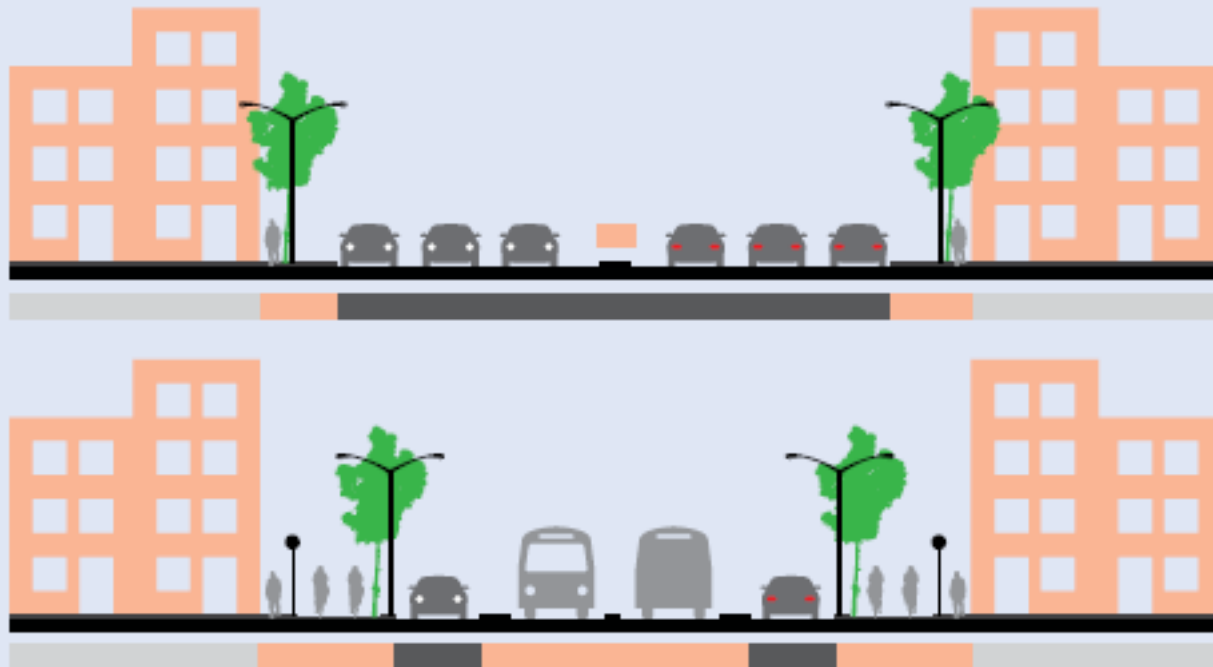


# TOD STANDARD

## Station Area Evaluation

Measurement method: Same as above.

Scope: Within the defined station area.



More road area is given to more efficient modes of non-motorized transport

# דוגמאות מהעולם



## פורטלנד



- ערוב שימושים
- מוקדי תחנות קו רכבת קיים
- התחדשות עירונית
- שכונות חדשות מסביב למוקדים

## בלויון



# אז למה לא עוברים לפיתוח מוטה תח"צ?





העדר מערך פיסי



שינוי אופן  
התכנון



בשילוב כוחות  
ממשלתיים



חשש משינויים



עלויות



רגולציה



תדמית ערוב  
השימושים



תדמית התחבורה  
הציבורית



# איך נהפוך את התהליך להזדמנות?

- שילוב התחדשות עירונית בתכנון כולל של היישוב
- שילוב תחבורה בתכנון
- תמהיל דיור בכל תכנית
- ערוב שימושים
- צפיפות מתונה באיזורים מוחלשים

## ובתחבורה:

- חיוב בתחבורה ציבורית על פי יעד קבוע
- סקר תנועה בכל תכנית
- התניות לבינוי

# תודה על ההקשבה



**אדם טבע ודין**

רח' יהודה הלוי 48 תל אביב ~ 03 5669939  
yaeld@adamteva.org.il ~ adamteva.org.il

[https://www.youtube.com/watch?v=S\\_7WIcLRB6Q](https://www.youtube.com/watch?v=S_7WIcLRB6Q)