



משרד הפנים



המשרד לאיכות הסביבה
وزارة جودة البيئة
Ministry of the Environment



מרכז השלטון המקומי בישראל
CENTRE OF LOCAL AUTHORITIES IN ISRAEL
مركز السلطات المحلية في اسرائيل



משרד התחבורה



תחבורה היום ומחר



התחרות הראשונה לתחבורה בת קיימא בישראל

2002 - 2003

סיכום וסקירת פרויקטים



תחבורה היום ומחר





The First Municipal Competition on Sustainable Transport in Israel

In cooperation with the Ministry of Transport, the Ministry of Environment, the Ministry of the Interior, and the Center of Local Authorities in Israel

The Municipal Competition on Sustainable Transport has been made possible thanks to the generous support of: Sheli Fund, The Green Environment Fund and The porter fund.

Transport Today & Tomorrow • Nahalat Benyamin st. 85 Tel Aviv 66102
tel: 03-5660823, fax: 03-5669972, e-mail: transp@netvision.net.il
site: www.sviva.gov.il

תחבורה היום ומחר

תחבורה היום ומחר נוסדה בשנת 1998 כדי לקדם מדיניות תחבורה בת קיימא בישראל. ההשקפה הבסיסית שלנו היא: צריך לראות כדי להאמין - מרבית האנשים והארגונים הפועלים בתחום התחבורה בישראל יתחילו לעשות דברים אחרת, כאשר יראו שאפשר לעשות דברים אחרת.

מילים גדולות, כמו "פיתוח בר קיימא" ודוגמאות מרחבי העולם, לא מספיקות כדי לגרום לשינוי. רק עובדות בשטח יביאו את שינוי הגישה הנחוץ לקידום תחבורה בת קיימא.

אנו פועלים לפי ההשקפה הזו, ומתמקדים בשלושה תחומים הקשורים זה בזה:

- מתן גיבוי מקצועי, רעיונות, פתרונות, וכלים שצברנו מתוך נסיונו המקצועי, לאנשים המקדמים תחבורה בת קיימא, תוך סיוע יומיומי.
- בניית קהילה של פוליטיקאים, מקבלי החלטות ואנשי מקצוע הפועלים ביחד לקידום תחבורה בת קיימא וצוברים ידע משותף באירועים כלל ארציים, ועידות וסדנאות מקצועיות.
- יצירת עובדות בשטח, תוך שיתוף פעולה עם מגוון גורמים, במטרה להמחיש לעוסקים בתחבורה שניתן ליישם פתרונות תחבורתיים מעשיים, יעילים וברי-קיימא.

התחרות

התחרות העירונית הראשונה לתחבורה בת קיימא בישראל מתבססת על גישה זו, התחרות ממחישה לרשויות המקומיות ולממשלה כי תחבורה בת קיימא כבר מיושמת בישראל, ברמה המקומית, למרות המציאות הכלכלית הקשה.

הפרוייקטים אשר לוקחים חלק בתחרות חושפים בפני הציבור, אנשי המקצוע ומקבלי ההחלטות שלל רעיונות ויישומים המתרחשים כאן ועכשיו. מקבלי החלטות ואנשי מקצוע שרוצים לעשות דברים אחרת, חולקים ביניהם ידע ופתרונות ישימים ומיושמים, שיתמרוצו אותם לפעול למען תחבורה בת-קיימא. זהו עוד נדבך משמעותי ביצירת שיח תחבורתי חדש, המקנה לנו השקפה רחבה בענייני תחבורה וממריץ אותנו למצוא פתרונות חדשניים לבעיות התחבורה הדוחקות של ישראל.

עם הצלחה לא מתווכחים

ההיענות הרבה לתחרות ותוצאותיה המעניינות, הובילו אותנו לשני פרויקטים חדשים, בהם הרמה המקומית משמשת כמנוף ליצירת שינוי בתחום התחבורה בישראל:

- **יום ניידות!** יום מיוחד בנושא תחבורה בת קיימא, שמטרתו להגביר את המודעות לנושא בישראל ולהמריץ רשויות מקומיות, ארגונים לא ממשלתיים וקבוצות אזרחים מכל רחבי הארץ לקדם את הנושא בפועל.
 - **פתרונות טובים עכשיו!** פרויקט ייחודי המעודד רשויות מקומיות לאמץ וליישם פתרונות תחבורה בת קיימא, בסיוע מומחים מטעמנו. פתרונות אלו ישמשו דוגמאות חיות לאפשרות ליצור תחבורה בת-קיימא בישראל.
- פרוייקטים אלו, כמו פרויקטים אחרים שלנו, נועדו להביא לשינוי הנחוץ כל כך בתחום התחבורה בישראל.

אנו מזמינים אתכם להצטרף אלינו, ולבנות בישראל תחבורה בת קיימא.





תחבורה היום ומחר

הארגון הישראלי לתחבורה בת קיימא

חברי הצוות:

קרל מרטנס, מנהל
עינת מגד, מנהלת רמה מקומית

חברי הוועד המנהל:

פרופ' ארזה צ'רצ'מן, יו"ר, הפקולטה לתכנון ערים וארכיטקטורה, טכניון
מומו מהדב, מנהל החברה להגנת הטבע סניף ת"א
מרקוס סיינוק, מתכנן תחבורה
מיכל טוכלר, ממונה תכנון סטטוטורי, רכבת ישראל

יועצים מקצועיים:

עו"ד שי סולברג, מנהל אגף כלכלה ומשפטים, חברת נת"ע
רותי אמיר, מנהלת אגף תחבורה ציבורית, חב' נתיבי איילון

כתיבה:

אביב אלחסיד - קומוניטי סביבה וחברה



לתחבורה יש השפעה עצומה על איכות החיים ועל איכות הסביבה בישראל. מערכת תחבורה יעילה מאפשרת לנו ליהנות ממה שמציעים לנו החיים המודרניים - לנוע למקומות בהם אנו עובדים, קונים או מבליים. אך לא די בכך. אם מערכת התחבורה תזהם את האוויר, תכבוש לעצמה את השטח הציבורי בערים שלנו, ותזלול את השטחים הפתוחים איכות חיינו תהיה נמוכה.

אם אנו רוצים עתיד שטוב לחיות בו, עבורנו ועבור ילדינו, עלינו להפנים את הבעיות הכרוכות בהתבססות התחבורה על שימוש ברכב פרטי, ולהתחיל לחקור אפשרויות לקשר בין מקומות ואנשים באמצעות תחבורה ציבורית, שבילי הליכה ושבילי אופניים, ובאמצעות תכנון עירוני נבון ועיצוב שכונות מוצלח. במילים אחרות, כדי ליצור עולם שנעים לחיות בו עלינו לעבור לתחבורה בת קיימא.

המשימה של תחבורה היום ומחר, היא לפעול למען השינוי הזה. אנו מאמינים כי צריך לראות כדי להאמין, הבסיס לשינוי הוא עובדות קיימות הממחישות שניתן לתכנן ולבצע פרויקטים תחבורתיים אחרת. גישה זו עומדת בבסיסה של התחרות העירונית הראשונה לתחבורה בת קיימא בישראל. התחרות ממחישה לרשויות מקומיות, לממשלה וגם לציבור שאפשר ליישם בשטח, ברמה המקומית, תכניות לתחבורה בת קיימא, גם בנסיבות הכלכליות והפוליטיות השוררות כיום בישראל. תוצאות התחרות מעודדות. למעלה משלושים רשויות עירוניות ואזוריות ולמעלה מארבעים וחמישה פרויקטים, השתתפו בתחרות.

התחרות לא שאפה רק לחשוף את הפרוייקטים האלו, אלא גם לחזק מקבלי החלטות ואנשי מקצוע ששואפים לקדם תחבורה בת קיימא. התחרות מעניקה להם מאגר של פתרונות ורעיונות ישראלים שאולי יעודדו אותם להתמודד עם אתגרים חדשים. לבסוף, ולא פחות חשוב, התחרות מסייעת ביצירתו של שיח תחבורתי חדש שיתמוך בפתרונות מקוריים לבעיות התחבורה הדוחקות של ישראל.

התחרות לא יכולה הייתה להגשים מטרות אלו ללא תמיכתם של משרד התחבורה, המשרד לאיכות הסביבה, משרד הפנים ומרכז השלטון המקומי, וללא השתתפותן הפעילה של רבות מהרשויות ברחבי ישראל. מילת תודה חמה שלוחה כאן לכל הרשויות אשר העזו לבחון דרכים חדשות לפתרון בעיות התחבורה המקומיות. לפוליטיקאים, מקבלי החלטות ואנשי המקצוע ברשויות שפרצו את הדרך לעתיד התחבורתי החדש של ישראל. המשך פעילותכם בדרך הזו תמריץ רשויות אחרות להתמודד עם האתגר ולהביא לשינוי הנחוץ כל כך בתחום התחבורה בישראל.

לבסוף, אני רוצה להודות לעינת מגד, אשר הפכה רעיון קטן לפרוייקט כלל ארצי מצליח, ולדן רדר על תרומתו רבת הערך.

בברכה,
קרל מרטנס
מנהל
תחבורה היום ומחר



שר התחבורה

חשיבה יוצרת, תחבורה מתקדמת

שלום,

מדינת ישראל זקוקה היום, יותר מתמיד, למערכת תחבורה יעילה ומודרנית. פיתוח תחבורה כפי שעולה מהפרוייקטים שהגישו הרשויות, ישפר את הניידות, יפחית את העומס בכבישים, יקטין את מספר תאונות הדרכים וישפר את איכות החיים.

אני מברך את הזוכים בתחרות ואת כל המשתתפים בהצגת הפרוייקטים התחבורתיים. יבואו על הברכה "ארגון תחבורה היום ומחר" על היוזמה והארגון של התחרות ולכל מי שתרם להצלחת הפרוייקט.

אני מקווה שרשויות רבות יעשו שימוש בחוברת זו ובידע הרב שהושקע בפרוייקטים השונים.

משרד התחבורה בשיתוף כל הגורמים יעשה כל מאמץ להציע את מדינת ישראל לעידן של תחבורה מתקדמת.

בברכה,
שר התחבורה
אביגדור ליברמן



המשרד לאיכות הסביבה
وزارة جودة البيئة
Ministry of the Environment

תחבורה מתקדמת לחיים בריאים

כאשר מביטים על נושא התחבורה במבט רחב, מגלים שתחבורה היא בעצם לא רק תחבורה. פריסת מערכות הכבישים קובעת, בסופו של דבר, עד כמה יהיה הבינוי בארץ מפוזר, כמה כלי רכב יסתובבו במרכזי הערים ומה תהיה רמת זיהום האוויר בהן, כמה יזדהמו הקרקע, האוויר ומי התהום ואפילו אילו סוגים של חיות בר וצמחים ישרדו ואילו יכחדו משום שלא נשארו להם מרחבי גידול שאינם מופרעים ע"י כבישים. התחרות הראשונה לתחבורה בת-קיימא חשפה בפנינו את העובדה המשמחת שבישראל כבר צומחת תפיסה תחברתית השומרת על הסביבה ועל איכות חייו של הציבור. פעילותה המבורכת של "תחבורה היום ומחר" הניבה הצעות ישימות לשינוי במדיניות התחבורה.

אני מברכת את המשתתפים, הזוכים וכל מי שלקח חלק בתחרות ובטוחה כי בעקבותיה נראה יישומים נוספים של תחבורה בת קיימא.

בסופו של דבר הזוכה האמיתי בתחרות הוא כל אחד מאיתנו, שזוכה לחיים בריאים ואיכותיים יותר ולנגישות משופרת למקומות אליהם ברצונו להגיע.

בברכה,
השרה לאיכות הסביבה
פרופ' יהודית נאות



מרכז השלטון המקומי בישראל
Ministry of Education and Higher Education
مركز السلطة المحلية في إسرائيل

הבשורה באה מהרשויות המקומיות

תכנון תחברתי בר-קיימא, מאפשר לראשי רשויות להציע לתושביהם שיפור מידי וניכר לעיין באיכות חייהם. ראשי רשויות מקומיות רבים בישראל כבר הוכיחו, וחוברת זו מראה זאת היטב, כי פתרונות תחברתיים איכותיים וברי-קיימא כבר משפרים את נגישותם של תושבים רבים לעבודה, ללימודים ולכל מקום אליו הם צריכים או חפצים להגיע.

אין ספק כי לנושא התחברתי משקל ניכר בקביעת איכות חיי התושבים ביישוב. ראשי הרשויות יכולים לתרום רבות לבריאות תושביהם ולרווחתם ואיכות חייהם, אם יגלו יוזמה ומעורבות בכל הקשור לתכנון תחברתי ברשות שלהם.

אני בטוח כי ראשי רשויות רבים יעשו שימוש בחוברת זו וביתר הכלים שמציעה להם עמותת תחבורה היום ומחר, על מנת לקדם ביישוביהם ובסביבתם תחבורה בת-קיימא.

אני חש גאוה רבה בראותי עד כמה רב מספר הרשויות המביאות את הקדמה לתושביהן ומשוכנע שזוהי רק נקודת הפתיחה.

בברכה,
יו"ר מרכז השלטון המקומי
עדי אלדר



התחרות הראשונה לתחבורה בת קיימא בישראל

התחרות הראשונה לתחבורה בת-קיימא בישראל, הזמינה ראשי ערים, מועצות מקומיות ומועצות אזריות, להציג בציבור פרויקטים תחברתיים שנערכו ויושמו בשנים האחרונות, או פרויקטים המבוצעים בימים אלה. הפרוייקטים הציגו פתרונות שאינם נסמכים על רכב פרטי וסלילת כבישים חדשים, אלא מעודדים שימוש בתחבורה ציבורית, הליכה ברגל, רכיבה על אופניים, שינוי הרגלי נסיעה, או ייעול השימוש ברכב פרטי וכדומה.

מטרת התחרות הייתה חשיפת אנשי מקצוע ומקבלי החלטות לגישה בת-קיימא בפיתוח תחברתי, הפצת ידע ורעיונות בקרב אנשי המקצוע ולבנות קהילה של אנשים המעוניינים לקדם תחבורה בת קיימא.

השופטים

בחרנו את צוות השופטים שלנו כך שישלול אנשים מרקע מגוון ככל האפשר, שיביאו עימם הבנה מעמיקה בתחומים של תחבורה, סביבה, חברה, אדריכלות ותכנון, ומדיניות ציבורית וייצגו את הארגונים החשובים בתחום.

השופטים בתחרות הם:

י"ר - פרופ' ארזה צ'רצ'מן, יו"ר ארגון תחבורה היום ומחר, הטכניון
אלכס לנגר, סמנכ"ל בכיר יבשה, משרד התחבורה
פרופ' אלינוער ברזקי, ראש החוג לאדריכלות, אוני' תל-אביב לשעבר
אדריכל ברוך יוסקוביץ, מהנדס עיריית תל-אביב-יפו לשעבר
דר' טובי פנסטר, עמליה רימלט, ארגון "במקום" לתכנון מסגרת
פרופ' יוסי פרשקר, ראש המכון לחקר התחבורה, הטכניון
מיקי ליפשיץ, מנכ"ל החברה להגנת הטבע
ח"כ נחום לנגוטל, יו"ר הועדה הפרלמנטרית לעניין תאונות דרכים
עופר גרידינגר, מנהל אגף תוכניות מחוזיות, מינהל התכנון, משרד הפנים
שמאל הרשקוביץ, מנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה
שופט בדימוס שלמה שהם, נציב הדורות הבאים, הכנסת

החברת שלפניך מתארת את תשעה עשר הפרוייקטים אשר הגיעו לגמר! וכמו כן את נימוקי השופטים לבחירת הפרוייקטים הזוכים. כל הפרוייקטים שהשתתפו ראויים לשבח - גם אלו שאינם מתוארים. כולם יכולים לשמש מקור להשראה ולרעיונות. אנו מזמינים אתכם ללמוד עליהם יותר- לשוחח עם אנשי הקשר ברשויות המקומיות (ראו רשימה בסוף החוברת) או לבוא ולראות את מצגות הפרוייקטים במשרדנו.

הפרוייקטים

- אלקנה** - שביל בטוח לבית ספר
- אריאל** - הרגעת תנועה בעורק הראשי
- אשדוד** - טיילת רכיבה והליכה והסטת תנועת רכב כבד
- בית שאן** - שביל הולכי רגל ואופניים, מקיף בית שאן
- בני שמעון** - מסוף תחבורה ציבורית בטיחותי
- גליל עליון** - טיילת הליכה ורכיבה במרחב הכפרי
- גני תקוה** - שדרת "התקוות" שביל אופניים ומסלול הולכי רגל
- הרצליה** - השבת המרכז העירוני להולכי הרגל
- חולון** - קו אוטובוס פנימי חדש
- חיפה** - רכבל מלב המפרץ לטכניון
- יבנה** - רשת שבילי הליכה ואופניים
- יזאב** - מסוף בטוח לתחבורה ציבורית
- כפר-סבא** - שבילים ירוקים להליכה ורכיבה
- כפר-שמריהו** - שבילי הליכה ורכיבה
- כרמיאל** - הקמת מסוף תח"צ ו"חנה וסע" בכניסה לעיר והקטנת נפח תנועה במרכז
- מגדל-העמק** - ייעול תחבורה ציבורית
- מודיעין** - מרכז תחבורה ציבורית
- מעלה אדומים** - מעבר בטוח להולכי רגל
- נס-ציונה** - שביל הליכה ורכיבה לרכבת
- נתניה** - תוכנית אב לשבילי אופניים וגשר הולכי רגל תלוי
- פרדס חנה-כרכור** - חנה וסע ברכבת
- קריית-ביאליק ורשות נחל הקישון** - מסלול הליכה ורכיבה בפארק נחל הגדורה
- קריית-ביאליק** - מעגלי הרגעת תנועה
- קריית-ים** - תוכנית אב לשבילי אופניים
- רמלה** - עידוד שימוש באופניים
- רמת-גן** - קישור מתחם הבורסה לרכבת
- רמת-השרון** - אג'נדה 21 תחבורה
- ראשון-לציון** - תכנון תחבורה בדגש נגישות, נתיב תחבורה ציבורית
- תל-אביב-יפו** - תוכנית אב להנגשת המרחב הציבורי למוגבלי תנועה, רשת שבילי אופניים והליכה.



מהי תחבורה בת-קיימא?

מערכת תחבורה המשרתת את צרכי החברה והכלכלה, תוך שמירה על משאבי הסביבה עבורנו ועבור הדורות הבאים, היא תחבורה בת-קיימא. בבסיסה של תחבורה בת-קיימא עומדים מספר עקרונות:

יצירת נגישות ולא ניידות

אנו נעים ממקום למקום כדי שתהיה לנו גישה לאנשים ולפעילויות. בערים בהן יש עדיפות למכונית, הפעילויות נוסות להתפזר במרחב ולאליץ אנשים לנסוע כדי לשמור על רמת נגישות שהייתה קיימת בעבר ללא רכב צמוד. עלינו לזכור כי המטרה בתחבורה היא יצירת נגישות ולא יצירת תנועה.

הנעת אנשים ולא מכוניות

עלינו להתמקד בהנעת אנשים וטובין ולא בהנעת כלי הרכב. תחבורה ציבורית חוסכת מרחב ואנרגיה ומצמצמת זיהום, פקקים ותאונות. טיפוח תחבורה ציבורית, והעדפתה על פני רכב פרטי משחררת את העיר ומשפרת את איכות החיים בה.

השבת המרחב העירוני לאנשים

הליכה ברגל ורכיבה על אופניים הם אמצעי התחבורה הבריאים ביותר, בלעדיהם אין תחבורה בת-קיימא. תחבורה ציבורית יעילה מתקיימת רק אם אנשים מגיעים בנוחות אל התחנות, ואילו הנוהגים ברכב פרטי הופכים להולכי רגל כאשר הם מחנים את רכבם. הבעיה היא שחופש ההליכה והרכיבה מושפע מאוד מהתנועה הממונעת. ערים אסייתיות רבות שהופכות ממונעות יותר מאבדות במהירות את מרחבי ההליכה שלהן. כך, בבנגקוק למשל, נערכות רק 14% מן הנסיעות ברגל או באופניים, בהשוואה ל- 45% באזור המטרופוליני הענק של טוקיו!

הפסקת סבסוד כלי הרכב הפרטיים

מחקרים רבים הוכיחו כי נסיעות במכונית בשעת השיא מסובסדות בידי החברה. כך למשל, מחקר שנערך בשנת 1990 בבנגקוק גילה כי הציבור מסבסד ב- 15 באט (בערך 60 סנטים) לק"מ, את הנוהגים ברכב פרטי. יותר מדי מהמשתמשים ברכב פרטי אינם משלמים את המחיר המלא על כך. אם הכסף המושקע בדרכים יידרש מהמשתמשים בהן ויושקע בסיוע לתחבורה הציבורית, להולכי רגל ולרוכבי אופניים, נמצא עצמנו מתקדמים ליצירת תחבורה בת-קיימא.

תחבורה בת-קיימא בישראל

בישראל 2003 ניתן לראות ניצנים לא מעטים של תכנון תחבורתי בר-קיימא. חבירה של ידע מצטבר, לצד עלייה במודעות הציבורית ובמודעות מקבלי ההחלטות לחשיבותה של תחבורה בת-קיימא, הינם כלים ראשונים בדרך ליישום תחבורה בת-קיימא שתאפשר לציבור נגישות מקסימלית, תוך שמירה על מקורותיה הטבעיים המצומצמים של ישראל.



חיפה רכבל תחבורתי

ציון לשבח!

קישור באמצעות רכבל בין מסוף התחבורה בלב המפרץ (אוטובוסים, רכבת, חנה וסע ורכבת קלה בעתיד) לבין הטכניון ואוניברסיטת חיפה. אורך התוואי 4.2 ק"מ והוא מגשר על פני הפרש גבהים בן 460 מטרים. לרכבל חמש תחנות: בלב המפרץ, צומת הקריות - צ'ק פוסט, טכניון תחתון ועליון ואוניברסיטת חיפה. בכל קרונית שמונה מקומות ישיבה והתדירות בין 12-20 שניות. הרכבל יכול להסיע 2,600 נוסעים בשעה בכל כיוון.

זמן הנסיעה מהמוצא לטכניון כאחת עשרה דקות ולאויברסיטה כשבע עשרה דקות. מתכנני הפרויקט גורסים כי בשל הגישה המהירה מהמורדות הצפוניים של הכרמל הוא ירחיב את יכולתם של סטודנטים לנצל אפשרויות מגורים זולים בקריות.



שיקולי השופטים

חיפה נמצאה ראויה לשבח משום שפרויקט הרכבל הוא פרויקט שפונה לציבור הסטודנטים שחלק גדול ממנו אינו בעל רכב פרטי. במקביל, יש לפרויקט פוטנציאל גבוה לשנות הרגלי נסיעה גם בקרב בעלי רכב פרטי. השילוב של רכבל עם תחנת רכבת, מסוף תחבורה ציבורית וחניון חנה וסע, ובנוסף, זמן הנסיעה הקצר לרום הכרמל, עשויים לקסום לרבים מבאי הקמפוסים. הפרויקט מציע באופן יצירתי להשתמש בטכנולוגיה שלרוב משמשת רק לפרויקטים תיירותיים, כטכנולוגיה להסעת אלפי נוסעים באופן יומיומי וכך הרכבל משמש כנתיב תחבורה ציבורית פתוח לחלוטין.



פרדס חנה שיפור גישות לתחנת הרכבת

ציון לשבח!

פרויקט זה הוא חלק מתוכנית אב לתחבורה, המציעה שני מסופי תחבורה ציבורית בפאתי פרדס-חנה-כרכור שיחליפו את המסוף הקיים בלב היישוב. בין המסופים ובין תחנת הרכבת קיסריה מקשרים קו אוטובוס ורשת שבילי אופניים. רשת שבילי האופניים נסמכת על דרכים עורקיות מאספות ומקומיות. הפרויקט יצר חניון חנה וסע ללא תשלום, לארבע מאות כלי-רכב ליד תחנת הרכבת וכביש גישה משופר לתחנה. כביש גישה חדש צפוי לקצר את זמן ההגעה לתחנה בשעות הבוקר בכרבע שעה. החניון הוקם במקום אתר פסולת בניין שפונה וחלק מהפסולת שימשה למיגון אקוסטי ולמילוי בורות.

שיקולי השופטים

פרדס-חנה כרכור זכתה לציון לשבח משום שהציגה פרויקט פשוט אך בעל השפעה ניכרת על המקום. הפרויקט שעיקרו חיזוק הקשר של היישוב לתחנת הרכבת, באמצעות הקמת חניון חנה וסע ליד תחנת הרכבת וכביש גישה חדש לתחנה, מנצל את התנאים במקום ומתייחס לבעיית התחבורה העיקרית של היישוב.

כביש הגישה החדש מקצר את זמן ההגעה בבוקר לתחנה בכרבע שעה ומאפשר גישה גם באופנים וברגל. הזיקה לתחנה מגדילה את מרחב ההזדמנויות של התושבים לתעסוקה ותרבות פנאי ועל כן היא בעלת השפעה כוללת על היישוב.

החניון החדש הוקם באתר שהיה מזבלה ולצורך כך פונו 30,000 טון פסולת אשר שימשו למילוי בורות וקירוי אקוסטי. הפרויקט מגובה בתוכנית אב לתחבורה אשר כוללת רפורמה במערכת התחבורה הציבורית והקמת רשת שבילי אופנים ביישוב כולו.



כרמיאל העתקת מסוף תחבורה ציבורית והקמת חניון חנה וסע

הזוכה בקטגוריה!

מסוף התחבורה הציבורית בכרמיאל הועתק לכניסה הראשית לעיר (מצפון), תוך רפורמה בקווי האוטובוס שעיקרה הפרדה בין קווים בין-עירוניים לקווים הפנימיים וצמצום מספר האוטובוסים החוצים את העיר. ליד המסוף הוקם חניון חנה וסע לשמונה מאות כלי רכב. הפרויקט מציג כרטיס משולב לנסיעה עירונית ובין-עירונית. המסוף תוכנן כך שיוכל להשתלב בעתיד עם תחנת רכבת בכרמיאל. העתקת המסוף לא געעה בנגישותו להולכי-רגל, משום שאזורי המגורים העיקרים אינם בטווח הליכה גם מהמיקום הישן.

שיקולי השופטים

התכנית למסוף האוטובוסים החדש של כרמיאל בלטה בגישתה האינטגרטיבית. התכנית שואפת ליצור מוקד תחבורתי שישרת את העיר לטווח הארוך. מבחינה זו, בחרו המתכננים בתבונה את מקומו של המסוף: הוא מצוי בסמוך לתחנת הרכבת המתוכננת, ויוכל לשמש כשער תחבורה ציבורית לכרמיאל גם היום וגם בעתיד.

מקומו של המסוף, בפאתי העיר, מאפשר פיתוח של משרדים ומקומות עבודה סביבו, אשר ייהנו מנגישות גבוהה לתחבורה הציבורית. שכונות המגורים של כרמיאל מקושרות לתחנה החדשה באוטובוסים פנים עירוניים, ועל ידי חניוני "חנה וסע".

בעקבות הקווים הפנים עירוניים החדשים הופסקה כניסתם של האוטובוסים הבינעירוניים לשכונות העיר. זמן הנסיעה באוטובוסים הבינעירוניים פחת, וכן גם זיהום האוויר והרעש בשכונות. כרטיס נסיעה משולב לאוטובוסים הבין עירוניים והפנים עירוניים מגדיל את האטרקטיביות של מערכת התחבורה הציבורית.



חולון קו אוטובוס פנימי

ציון לשבח!

קו אוטובוס פנימי חדש נתן מענה לצורך שעלה מהציבור להגיע בנוחות לבת-ספר, מרכזי קניות, אזורי נופש ומוסדות ציבור חדשים בעיר המתפתחת. הקו אופיין על ידי העירייה וחברת אגד המפעילה אותו.

שיקולי השופטים

חשיבות הפרויקט הנה בהיענות לפניות הציבור ובמעורבות הציבור שהבין את משמעות שותפותו בגיבוש מוצר חדש המתאים לצרכיו. הדיאלוג החדש בין הרשויות, נותני השרותים והמשתמשים חשוב והכרחי לפיתוח תחבורה ציבורית. הציון לשבח ניתן לפרויקט כעידוד לדינמיקה מסוג זה שהנה פן חשוב באזרחות נכונה.



נתניה | תוכנית אב לשבילי אופנים

תוכנית להקמת מערכת שבילי אופנים באורך עשרות קילומטרים המרשתת את נתניה, בצורת שתי וערב ובחופף לצירי התנועה העירוניים העיקריים. השבילים משיקים למרכזי חינוך (וינגייט, מכללת נתניה, מכללה טכנולוגית ולמיקום האוניברסיטה העתידית) למוקדי תחבורה (תחנת רכבת ותחנה מרכזית) ומוקדי פנאי וספורט שונים כולל חוף הים. השבילים נועדו לשימוש התושבים ולשימושי תיירות, שמהווה ענף כלכלי חשוב בעיר. הפרויקט יכלול מערך הסברה לעידוד השימוש.



יבנה | רשת שבילי צעידה ורכיבה

רשת שבילי אופניים פנים עירונית מקשרת בין השכונות למרכזי הפעילות העירוניים. הפרויקט מנצל את המישוריות של יבנה, את המרחקים הקצרים ואת העובדה כי שכונות רבות מצויות עדיין בשלב שמאפשר תכנון ובניית מערכת שבילים לפני אכלוסן. רוב הרשת כבר בוצעה. הפרויקט מלווה בפעילות הסברה והטמעה והדרכה לרכיבה בטוחה בקרב תלמידי ב"ס, באמצעות אגודות ספורט ובאמצעות הקמת מתקני חניה בתחנות מרכזית ותחנת הרכבת.



קרית ביאליק / רשות נחל הקישון | פארק נחל הגדורה

שביל רכיבה והליכה אורכי לאורך נחל הקישון בתחומה של קריית-ביאליק, מחבר בין ציר ההסתדרות לבין כביש עוקף קריות. לאורך השביל ששה מוסדות חינוך (תיכון אורט המונה 2,700 תלמידים, שתי חטיבות בינים ושלושה בתי ספר יסודיים) והוא מקושר לשטחים ציבוריים שונים. התלמידים מרבים לרכב על אופנים, והשביל נועד להקל עליהם ולצמצם את הצורך בהסעת תלמידים.



רמלה | עידוד השימוש באופנים

מגרש הדרכה להקניית עקרונות ותרגול רכיבה בטוחה באופנים, משרת (בתשלום) תלמידים מרמלה וסביבתה. במקביל למגרש ההדרכה מתקיימים תחרות אופנים עירונית שנתיית וטיול אופנים משותף עם ההורים.

מועצה אזורית גליל עליון | שבילי אופנים והולכי-רגל, טיילת עמי

רשת שבילים המחברת בין הקיבוצים שדה נחמיה ועמיר ובין בתי הספר האזוריים עמק החולה בכפר בלום והגומא בצומת גומא, משמשת גם לתנועה בטוחה וגם לפעילות פנאי וספורט. עד כה בוצעו תשעה קילומטרים ועד סוף שנת 2003 צפויים להסלל שבעה קילומטרים נוספים, שיובילו למכללת תל חי ולחורשת טל. השבילים חוצים כבישים במעברים תת קרקעיים ומאפשרים רכיבה רציפה ללא הפרעה.



מגדל העמק מסוף תחבורה ציבורית

עד לאחרונה, קווי אוטובוס בין-עירוניים חצו את מגדל העמק ושימשו גם כקווים פנימיים. מסוף התחבורה הציבורית החדש, שהוקם בסמוך לשוק, משרת חמישה קווים בין-עירוניים ושני קווים פנימיים טבעתיים, בהם ניתן לסוע בכרטיס משולב. בצמוד למסוף הוקם חניון חנה וסע בן כמה עשרות מקומות. הפרויקט מייעל את התחבורה הציבורית בישוב ומונע תנועה מיותרת בתוך העיר.

קטגורייה שניה - תחבורה לא ממונעת

קריית-ים תוכנית אב לשבילי אופניים

הזוכה בקטגוריה!

רשת שבילי אופניים תאפשר נגישות טובה למוקדי פעילות שונים בקריית-ים, ממנה לכל אחת מהקריות, וכן נגישות משופרת לתחבורה ציבורית. השבילים מותאמים גם לאוכלוסייה מבוגרת ומוגבלת תנועה הנעזרת בקלנוענים ועגלות נכים. הרשת נסמכת על שדרה מרכזית במקביל לדרך הקריית (עכו- צומת הקריית) ועל רחובות מאספים בתוך המרקם העירוני. הרשת רציפה, מציעה קישוריות טובה וזיקה למבני ציבור, מוסדות חינוך ומוקדי תחבורה ציבורית. התכנון בוסס על סקר משתמשים והוא לוקח בחשבון צרכי הולכי רגל וקונפליקטים עם תחבורה ממונעת. תוכנית האב מציעה לרשת את כל האזור בשבילים.

שיקולי השופטים:

שבילי אופנים הוגשו לתחרות על ידי רשויות רבות אולם הבכורה ניתנה לקריית-ים, על שום התכנון הפרטני ומתן דגש להסדרת התנועה במקומות בהם תנועת הרוכבים, ההולכים וכלי הרכב נפגשות (אזורי קונפליקט). ההקפדה על הפרטים ההנדסיים היא תנאי הכרחי, אך לא מספיק, להפיכת הרשת למזמינה לשימוש. בנוסף, תכנון רשת השבילים בקריית ים נעשה בקשר הדוק לשימושי הקרקע ועל סמך ניתוח הרגלי נסיעה. קריית ים היא הקריה הראשונה מבין הקריית המבצעת את השבילים.

ת"א שבילי אופנים

פרויקט שנועד להטמיע את השימוש באופנים כאמצעי תעבורה יומיומי בעיר. לפרויקט רכיב תשתיתי הכולל מערכת שבילים ומתקני חניה ורכיב הסברתי הכולל הפנמה של התועלות שנובעות משימוש באופנים. התוכנית נערכת בשיתוף עמותת תל-אביב בשביל האופניים, ואגודת הסטודנטים. החזון העירוני מספר על רשת שבילים בת מאה ק"מ שמחברת את מרכזי המסחר והעסקים, תחנות הרכבת והאוטובוס, הפארקים ומוקדי הביילוי אל מוקדי המגורים. המערכת נתמכת באמצעי הרגעת תנועה. תוכנית העבודה הדרגתית. עד כה בוצע שלב א' שכולל, בין השאר, מערכת הנסמכת על השדרות העירוניות. באוניברסיטה פוזרו כמאה זוגות אופנים לשימוש בתוך הקמפוס והוצבו מתקני חניה. הרשת העתידית תרשת את העיר כולה, כולל רובע צפון מזרח. ההסברה כוללת סלילת שבילים בטוחים לבתי ספר, בשיתוף התלמידים, והעלאת המודעות לרכיבה.



שיקולי השופטים:

הפרוייקט שמציגה עיריית הרצליה חדשני ומעניין. מרבית הרשויות העירוניות בישראל אינן מעיזות לצמצם את השטח המשמש לנסיעת רכב פרטי. הפרוייקט של הרצליה מעיז לעשות זאת: הוא מצמצם את שטח הכביש כדי להגדיל את השטח הנגיש להולכי רגל ברחובות המסחריים שבמרכז העיר הרצליה. הפרוייקט ממתן את המטרדים שגורמות מכוניות נוסעות וחונות, ומאפשר להולכי רגל לחצות את הרחוב ביתר קלות. הרחבת המדרכה יוצרת חלל ציבורי נעים, המזמין אנשים להשתמש בו, ולטייל מחנות לחנות באזור חיוני זה של העיר. בדרך הזו, העיריה משתמשת בארגון מחדש של התנועה ככלי לקידום הכלכלה העירונית באזור. זו דוגמה לדרך שבה תחבורה ידידותית לסביבה ופיתוח כלכלי יכולים לצעוד יד ביד.



ראשון לציון | תכנון תחבורה בשכונת נאות שקמה

ציון לשבח!

על-פני קילומטר רבוע, שוכנת שכונה שבמרכזה פארק, אליו מתנקזים שבילי הליכה ורכיבה. בשכונה מתקיימות שתי מערכות תנועה נפרדות, לרכב ולתנועה לא מוטורית. שימוש במעברים תת-קרקעיים מוארים, מונע הפרעה הדדית ושומר על נגישות למבני הציבור. השכונה מוקפת בכביש טבעתי בעל ארבע יציאות לכבישים העירוניים. כבישים מרוצפים מובילים מהטבעת למבנים השונים. המבנה הריבועי וריבוי המעברים מביטיחים מרחקי הליכה קצרים. רשת השבילים תקושר בעתיד לתחנת הרכבת שתוקם באזור המכללות. הפארק השכונתי בן 170 דונם נבנה על שטח שהיה אתר אשפה.

שיקולי השופטים:

ראשון לציון השקיעה מידה רבה של יצירתיות בתכנון השכונות החדשות במערב העיר. תכנון השכונות ראוי לשבח מבחינה תחבורתית. הן כוללות רשת של שבילי הליכה ושבילי אופניים אשר מקשרים את אזורי המגורים עם שרותי הציבור הממוקמים במרכז השכונה. כך ניתן להגיע בשבילים לכל שירותי הציבור ולתחנות האוטובוס. השבילים חוצים את דרכי הגישה העיקריות במספר נקודות דרך מנהרות קטנות, אשר מאפשרות לילדים להגיע לבית הספר, לחברים ולאזורי הציבוריים בבטחה.

התכנון מקדיש תשומת לב רבה לעיצוב המנהרות, על מנת להפוך אותן נעימות ובטוחות לשימוש ככל האפשר. חלק מן המתקנים, כגון גני משחקים, נגישים רק ברכיבה והליכה, ובכך הם ממריצים אנשים ללכת ולרכוב על אופניים ויוצרים סביבת משחק בטוחה.



כפר סבא מערכת שבילים ירוקים לעידוד הולכי רגל ורכיבת אופניים בשכונות הירוקות

הזוכה בקטגוריה!

כפר סבא החלה לקדם תכנון ידידותי להולכי רגל כבר בשנות השבעים, בהשראת העיר התאומה, דלפט. מערכת שטחים ציבוריים פתוחים ושבילים מובילה לרצף קולונדות ברחוב הראשי. לאורך השבילים ממוקמים שירותים חברתיים ומוסדות. מערך משולב זה נותן עדיפות לנגישות של כל מגזרי החברה לרבות נוער, קשישים, שומרי שבת וכל מי שמעדיף הליכה על נהיגה. מערך זה מאפשר לרחוב הראשי, המהווה עורק תח"צ ראשי, לפרוח ולהתגבר על הנטייה לנסוע לקניונים פרבריים.

המערך המשולב יוצר רשת עירונית צפופה ורציפה המתאימה להולכי רגל. הפרויקט החדש מרחיב את הרשת ל"שכונות הירוקות" החדשות במערב העיר, תוך מתן עדיפות לנגישות רגלית ומיתון תנועה רכובה. הוגדרה היררכית שבילים, היוצרת רשת צפופה ורציפה ומחברת את השכונות לרשת השבילים העירונית. כמו כן הושם דגש על אספקטים אחרים של תכנון בר קיימא. תרבות ההליכה המפותחת בעיר והשימוש הניכר באוטובוסים מהווים בסיס טוב בתכנון לנגישות רגלית ורכובה לתחנות הרכבת שיחנכו בעיר בקרוב.



שיקולי השופטים:

כפר סבא מקדמת תכנון עירוני רגיש להולכי רגל כבר כשלושים שנים. המערך המרחבי של העיר מתבסס על רשת שבילים להולכי רגל, היוצרת מרחקי הליכה קצרים בין הבתים לבין שרותי הציבור, ובין השכונות לרחוב ויצמן, הרחוב הראשי של כפר סבא. יש לזקוף לזכותה של כפר סבא את העובדה כי העיר המשיכה ליישם את רשת שבילי ההליכה גם בתקופה שבה המכונות מכתיבה את מרבית התכנון העירוני ועיצוב השכונות בישראל. גם בהרחבה העירונית בצפון מערב, שמרה כפר סבא על העקרונות התכנוניים הללו. עיצוב השכונה מתבסס שוב על רשת שבילי הליכה אשר מקלים על התנועה ברגל ברחבי השכונה. תנועת מכונות מוגבלת על ידי מערכת של דרכי גישה ודרכים ללא מוצא. התכנון האחרונות להפוך את שבילי ההליכה נגישים גם לרוכבי אופניים, מגדילות את חשיבות רשת השבילים כחלק ממערכת של תחבורה בת קיימא בכפר סבא.



הרצליה מדרחוב

ציון לשבח!

תחרות להחייאת המרכז העירוני והמסחרי בלב הרצליה, הניבה תוכנית המפנה מקום להולכי הרגל על חשבון תנועת כלי רכב, במשולש הרחובות סוקולוב, שד' חן ורחוב הראשונים. בשד' חן בוטל אחד הנתיבים לטובת הרחבת המדרכה, בצומת בן גוריון-סוקולוב הוקמה כיכר "בית הכנסת הגדול", בצומת סוקולוב והנדיב תבנה כיכר "העירייה ההיסטורית" ותחתיה חניה תת קרקעית. רחוב סוקולוב עתיד להפוך לרצף של קטעים חד סטריים כדי להקטין את נפחי התנועה, תוך הרחבת המדרכות והגדלת מקומות החניה. התכנון מודע לצרכי נגישות של נכים ומבוגרים (שימוש ברמפות במקום במדרגות והוספת ספסלים). כדי להשלים את פיתוח ושיקום המרקם העירוני מעודדת העירייה יזמות פרטיות באזור, במקביל לפיתוח התשתית הציבורית. הפרויקטים המוצעים מוצגים לציבור בתערוכה.



אדריכל: יחיאל קורין

מעלה אדומים | שביל להולכי רגל שביל הקרונית

נתיב מרכזי להולכי רגל ורוכבים המקשר בין שכונות העיר באמצעות מערכת גשרים ומנהרות מתחת ומעל לכבישים. במקור הנתיב נשמר לקרונית שאמורה הייתה לנוע בעיר.



נס ציונה | שביל הליכה ורכיבה

שביל אופנים באורך ארבעה ק"מ, על רחובה הראשי של נס ציונה, רחוב וויצמן, יקשר בין תחנת הרכבת ברחובות והתחנה העתידיה בגן הורדים. סלילת השביל נעשית על מדרכה שהורחבה. עד כה נסללו כקילומטר וחצי.





ראשון-לציון | תכנון תחבורה בשכונת נאות אשלים

נאות אשלים היא שכונת מגורים חדשה במערב ראשון לציון, המשתרעת על פני כאלף דונם. לשכונה שתי כניסות ראשיות המחוברות ביניהן בכביש טבעת פנימי. לאורך כביש הטבעת, אשכולות של בתי המגורים הכוללים שטח ציבורי פתוח ואזורי מסחר זעיר. במרכז השכונה פארק. בצפון השכונה מוקמו שלושה בתי ספר ומרכז ספורט. בין קריית החינוך בצפון לבין אזור המגורים בדרום, נסלל מסלול להולכי רגל המחייב חצייה כפולה של כביש הטבעת. המרחק המירבי להליכה הוא חמש מאות מטרים. פריסת השכונה מאפשרת נגישות גבוהה ברגל ובאופניים וצמצום הצורך בנסיעה. השכונה מציעה בטיחות משופרת משום שאין בה תנועה מזדמנת. התחבורה הציבורית מתנהלת בכביש הטבעת בלבד. הושם דגש מיוחד על בידוד אקוסטי מהכבישים שמקיפים את השכונה.

מודיעין | מרכז תחבורה

התוכנית לשילוב מסוף תחבורה תלת מפלסי במרכז העירוני של מודיעין, נשענת על תחנת הרכבת העתידית ומציעה כי הרכבת תגיע ללב העיר במנהרה. תחנת הרכבת תיתמך בחניון "הבא וסע". במפלס השני, אף הוא תת קרקעי, יקום מסוף תחבורה ציבורית בין עירונית בן עשרים ושניים רציפים ובמפלס הקרקע תוקם כיכר גדולה שתאכלס את המרכז העירוני המשלב מסחר ופארק ציבורי. התוכנית שמה דגש על נגישות להולכי רגל, קווי אוטובוס פנימיים, פריקה של קווים בין עירוניים, מוניות ורכב פרטי. תחנת רכבת נוספת (במפלס הרחוב) תקום בפאתי מודיעין ותיתמך בחניון "חנה וסע". זכויות הבניה אמורות לסייע במימון הפרויקט.



קריית-ביאליק | מעגלי מיתון תנועה

בקריית ביאליק הוקמו שישים מעגלי תנועה שנועדו להאט את התנועה ולשפר את הבטיחות. בארבע השנים האחרונות לא הייתה בקריה אף תאונה קטלנית. הולכי רגל כמעט אינם מעורבים בתאונות. הכיכרות עברו פיתוח נופי ושולבה בהן תאורה חזקה. קריית-ביאליק היא הרשות הראשונה בישראל שאימצה את מעגלי התנועה כפתרון שבשגרה ובכך הקדימה את משרד התחבורה שמעודד היום גישה זו.



תחבורה ידידותית לסביבה כובשת במהירות תומכים ברחבי העולם. המוני ארגונים ומוקדי מידע צמחו וכל מי שמעוניין לקדם תחבורה ידידותית יכול להיעזר בהם. ערכנו כאן רשימה של כמה מהם, שרלבנטיים לישראל. אנו מזמינים אתכם לגלוש באתרי האינטרנט, ללמוד מהניסיון וליישם אותו כאן.

Victoria Transport Policy Institute

מוסד ויקטוריה למדיניות תחבורה הינו ארגון מחקר קנדי, שמיועד לפיתוח פתרונות חדשניים ומעשיים לבעיות תחבורה. המוטו של המוסד הוא "במקום לעבוד קשה יותר, תעבדו חכם יותר". באתר יש מגוון גדול של פרסומים, ניירות עמדה ומשאבים אחרים. הנושאים כוללים שימושי קרקע וניהול חניה, מדריך לניתוח עלות-תועלת, שוויוניות בתחבורה ואנציקלופדיה לניהול ביקוש תחבורה. כתובת האתר: www.vtpi.org

Traffic link

האתר מכיל רשימה נרחבת של קישורים בנושאים של תנועה בדרכים, נייחות ותחבורה ידידותית לסביבה. הוא מכסה כאלף אתרים מכל העולם, ומכיל גם מנוע חיפוש שסורק את כל אתרי התחבורה. כתובת האתר: www.trafficlink.com

Institute for Transportation and Development Policy

המוסד למדיניות תחבורה ופיתוח הוא ארגון התומך במדיניות תחבורה ידידותית לסביבה ברחבי העולם, כולל במדינות מתפתחות. הארגון מתמקד במיוחד בנושאים של תחבורה ושימושי קרקע, ותחבורה לא ממונעת. האתר מציע מידע על פרויקטים שהוא עורך ברחבי העולם בשותפות לארגונים מקומיים. אלו כוללים, למשל, החייאה של מרכזי הערים בהונגריה ומסע כנגד הפרבור בצ'כיה. אפשר גם למצוא שם מספר רב של פרסומים וניירות עמדה. כתובת האתר: www.itdp.org

Tapestry

זהו פרויקט מחקר משותף שמטרתו להראות איך ניתן לפתח מסע הסברה יעיל, שיתמוך בהתנהגות נסיעה ידידותית לסביבה ויעודד אותה. הפרוייקט כולל 15 חברים מלאים ועוד 5 נספחים מכל רחבי אירופה. כל חבר בארגון מפתח פרויקט תחבורה ידידותית ייחודי ופורץ דרך מבחינת המחקר, המתודולוגיה, או התכנון שלו. האתר מכיל תיאורים מפורטים של הפרוייקטים הללו, למשל שימוש יעיל במכונית בבלפסט, שיווק אינטראקטיבי של אוטובוסים כפריים בהמפשייר (אנגליה) או שבוע תחבורה לא ממונעת בפלנדריה (בלגיה). מרבית הפרוייקטים שבאתר נוצרו ויושמו בידי רשויות מקומיות. כתובת האתר: www.eu-tapestry.org

CarPlus: The car club network

האתר מכיל מידע, ותמיכה לקהילות, לרשויות מקומיות ולארגונים שרוצים לקדם מועדוני שותפות ברכב הפרטי. המועדון מתמקד בבריטניה, אבל יש בו גם קישורים ליוזמות שותפות ברכב ברחבי אירופה. אפשר למצוא שם הדרכה באופן שבו רשויות מקומיות יכולות לעודד מועדוני רכב, פרסומים ומידע על מידת ההצלחה של מועדוני רכב באירופה. כתובת האתר: www.carclubs.org.uk

International Bicycle Fund

המוסד הבינלאומי לאופניים הוא ארגון לא ממשלתי שמעודד רכיבה על אופניים כחלק מאסטרטגיה של תחבורה ידידותית לסביבה. יש באתר מידע וקישורים לנושאים שונים, כמו תכנון עירוני לא ממונע תחבורה ובריאות, תכניות רכיבה לעבודה, חינוך לרכיבה בטוחה וגם נתונים סטטיסטיים במדינות שונות. כתובת האתר: www.ibike.org

אנשי קשר ברשויות המקומיות שלקחו חלק בתחרות

אלקנה	ראש המועצה
אריאל	מהנדס העיר - רוני שמר
אשדוד	מהנדס העיר - מירי ארד
בית שאן	מנהל היחידה הסביבתית - שלומי דדון
	מנהל רווחה חינוכית - יאיר אלמקיאס
בני שמעון	ק. בטיחות - דוד פרייבר
גליל עליון	שבתאי ויצמן
גני תקוה	מהנדס - אבנר אקרמן
הרצליה	מ. ועדת בטיחות זיוה ברק
חולון	מח' תנועה ובטיחות - עליזה פריצנר
חיפה	מהנדס העיר - יעקב רוט
יבנה	ע' מהנדס - מוטי לוי
יואב	מזכיר המועצה - יוסי שיש
כפר סבא	ע' אדריכל - רענן גבאי
כפר שמריהו	שמואל בן טובים
כרמיאל	מנהלת היחידה הסביבתית - מרים דיקמן
	מח' תחבורה ופיתוח - טל מילמן
מגדל העמק	מהנדס העיר - טוני סינגר
מודיעין	המח' לתרבות הדיור - זיוה אסא
מעלה אדומים	מנהל היח' לתכנון אסטרטגי - גרשון לוקיי
נס ציונה	מהנדסת העיר - רינה קטיף
נתניה	אדריכלית, אגף תכנון - אלה פרידמן
פרדס חנה-כרכור	מהנדסת המועצה - נעה אורבך-אבן
קרית ארבע	דובר - צוראל צוף
קרית ביאליק	מהנדס - סימון גימברג
	יו"ר ועדת בטיחות בדרכים - אלי דוקורבסקי
רשות נחל הקישון	מנהלת - זהבה תנא
קרית ים	מהנדס - ניקולאי דוברדאיב
	ל. מהנדס העיר - אנה גורביץ'
ראשון לציון	אדריכל - ישראל בן ישראל
רמלה	מנהלת היחידה הסביבתית - שרון אטנר
רמת גן	מנכ"ל - דוד בנימין
רמת השרון	ס' ראש העיר - איתי עוז
תל-אביב-יפו	מנהל רשות התנועה - משה טיומקין





Transport Today & Tomorrow

Promoting Sustainable Transport in Israel

Key staff members: Karel Martens, Director
Einat Megeed, Local Level Coordinator

Board members: Prof. Arza Churchman - Faculty of Architecture and Town Planning, Technion
Momo Mahadav - Director Tel Aviv Branch, Society for the Protection of Nature in Israel
Michal Tuchler-Aharoni - Responsible Statutory Planning Unit, Israel Railways
Marcos Zeinuk - Transportation Planner, Private Sector

Professional advisers: Shai Shlberg - Manager of the Economic and Legal department of Neta
Ruti Amir - manager of the Public Transport Department of the Ayalon Highway Corporation

Transport Today & Tomorrow

Transport Today & Tomorrow was founded in 1998 with the sole goal to promote sustainable transport in Israel. We base our activities on a simple philosophy: to see is to believe. We believe that the majority of players in Israel's transport arena will only start to do things differently if they see that things can be done differently. Big words like sustainable development and excellent examples from abroad are not enough to start things moving. Only 'hard facts on the ground' can bring about the necessary attitude change in favor of sustainable transport. Based on this philosophy, virtually all our activities focus on three interrelated goals:

- To strengthen and support professionals who seek to implement the principles of sustainable transport, with ideas, know-how, experience and 'hands-on' support.
- To build a community of politicians, decision-makers and professionals that want to promote sustainable transport through the organization of national events, conferences, and workshops.
- To create 'hard facts on the ground' in cooperation with partners through pilot and demonstration projects in an effort to show the transportation community that sustainable solutions can work.

The first Israeli Municipal Competition on Sustainable Transport described in this booklet is based on our 'see and believe' philosophy. The competition shows local authorities and the national government that it is possible to implement sustainable transport plans at the local level in Israel, even under the current circumstances of political and economic crisis. It provides transport engineers, planners, architects and others with a pool of Israeli best practices that can inspire them to take up new challenges. It builds a new community of decision-makers and professionals that want to do things differently, so 'best practice' knowledge can start flowing around. And it helps to create a new discourse that forces a wider perspective on transportation and urges all of us to develop innovative solutions for Israel's pressing transport problems.

Based on the success of the Municipal Competition we are now about to launch two new campaigns that use the local level as a leverage for change in Israel's transport arena:

- **Mobility Day!** A new path-breaking project that aims to induce local authorities, non-governmental organizations and citizen groups throughout the country to organize activities on a special day around the theme of sustainable transport in an effort to increase awareness nation-wide.
- **Good Practices Now!** A unique 'hands-on' project that seeks to achieve 'real changes on the ground' by promoting the adoption and implementation of 'best practice examples' of sustainable transport in a partnership with local authorities.

With these and other projects we aim to bring about the much-needed change in Israel's transport arena. We invite you to join in our efforts to build a more sustainable transport system for Israel.

ACCESS: Eurocities for a New Mobility Culture

ארגון שנוסד בשנת 1994 כדי לקדם תרבות תנועה חדשה באירופה. הארגון הוא רשת של ערים אירופאיות שמעוניינות להחליף ביניהן רעיונות וידע מעשי והוא נועד לעזור לערים לזהות פתרונות מעשיים לבעיות תחבורה ספציפיות. האתרים מספקים מידע על נושאים ומקומות מגוונים, למשל מדיניות חניה באברדין (סקוטלנד), תכנון להולכי רגל בלריסה (יוון) ומדיניות תחבורה ציבורית חדשנית בבילבאו. האתר מכיל גם מאגר מעודכן של ניירות עמדה ופרסומים.

כתובת האתר: www.access-eurocities.org

European Mobility Week

שבוע הניידות באירופה הוא מסגרת לרשויות מקומיות, לארגונים ולאגודים מכל רחבי אירופה שמעוניינים לקדם תחבורה עירונית בת קיימא. הפעילות העיקרית במסגרת זו היא ארגון "שבוע הניידות האירופאי" פעם בשנה. בשבוע הזה מתקיימות פעילויות סביב נושא תחבורה בת קיימא, ובכללן יום ללא מכונית. האתר מכיל סקירה של האירועים בשנים שעברו, תיאור הפעילויות בערים המשתתפות, והדרכה כיצד לקחת חלק באירוע.

כתובת האתר: www.22september.org

Local Transport in the UK

הממשלה הבריטית מחויבת למודרניזציה של התחבורה המקומית, במסגרת האסטרטגיה הכוללת שלה ששואפת ליצירת מערכת תחבורה משולבת ובת קיימא. האתר, של משרד התחבורה הבריטי, נועד לסייע לרשויות מקומיות לשפר את שירותי האוטובוס והרכבת הקלה, וכן את התשתיות להליכה ולרכיבה על אופניים. האתר כולל ניירות עמדה, עלוני יעוץ, דוחות מחקר, וקישורים לתכניות תחבורה מקומיות. הנושאים שהוא מקיף מגוונים, החל בנתיבי אוטובוסים ומיתון תנועה עירונית, ועד להסדרי חניה לנכים.

כתובת האתר: www.local-transport.dft.gov.uk

Traffic Calming

באתר זה תמצאו מדריך מקיף למיתון תנועה ולניהול תנועה בשכונות, כולל ההשפעה על מהירות, נפחי תנועה ובטיחות; חסרונות; נסיון מהעבר בארה"ב וברחבי העולם; ומגוון רחב של דוגמאות מעשיות.

כתובת האתר: www.trafficcalming.org

Eltis

אתר שירות המידע האירופאי לתחבורה מקומית (European Local Transport Information Service), נתמך בידי האיחוד האירופאי, הארגון הבינלאומי של ארכיטקטים וגורמים אחרים. הוא כולל מנוע חיפוש לפתרונות תחבורה חדשניים שיושמו בערים ובמחוזות שונים באירופה.

כתובת האתר: www.eltis.org

Transplus

אתר זה הוא יוזמה נוספת של האיחוד האירופי. יש בו סקירה של מדיניות תחבורה ושל מדיניות שימושי קרקע שנועדו לצמצם את התלות ברכב בערים ובמחוזות האירופאיים, ולשפר את הכלכלה, החברה והסביבה. כיום מכיל האתר קישורים לעשרים וחמש ערים אירופאיות ולפרוייקטים כמו חנה וסע, מניעת פירבור ופרוזדורי אוטובוסים. הוא כולל גם קישור לאתר LUTRA, המכיל סקירת המחקר בשימושי קרקע ותחבורה.

כתובת האתר: www.transplus.net

Clear Zones

אתר משותף למספר ארגונים ממשלתיים ולא ממשלתיים מבריטניה. מטרתם להפחית את הזיהום והתנועה בערים ולסייע ביצירת ערים ראויות למגורים. האתר מכיל קישורים לפירסומים, ולחקירות אירועים תחבורתיים בבריטניה ומידע שיסיע לרשויות מקומיות ביצירת "אזורים נקיים".

כתובת האתר: www.clearzones.org.uk