



17 מאי 2016

לכבוד:
אירית שפרבר, מנהלת אגף תכנון תעבורתי, משרד התחבורה
אילנה שפרן, מינהל התכנון, משרד הפנים

הנדון: התייחסות ארגוני התחבורה למטרות תמ"א 42

שלום רב,

אנו, פורום הארגונים העוסקים בקידום תחבורה בת קיימא בישראל, מברכים על הנעה מחודשת של תמ"א 42. אנו רואים בתמ"א זו הזדמנות להביא למהפכה בתחום התחבורה בישראל, תוך מתן דגש ועדיפות לתחבורה ציבורית ותחבורה בלתי ממונעת על מנת להגביר את הנגישות, להפחית את יוקר המחיה, להגביר את הבטיחות בדרכים ולשפר את איכות חיי כלל תושבי המדינה. לאור זאת אנו פונים אליכם ומבקשים להפנות את תשומת לבכם למספר סוגיות מהותיות:

1. אנו מבקשים להחזיר את מטרת העל כפי שאושרה על ידי הולנת"ע, כלשונה: "התוכנית קובעת מערכת תחבורה ארצית אינטגרטיבית, יעילה, מקיימת, מעודדת פיתוח כלכלי, ייעול השימוש בקרקע, מקדמת צמצום פערים חברתיים ופלורליזם תרבותי ומכבדת את הסביבה". אנו מציעים להוסיף למטרת העל התייחסות למי שמשורת על ידה, וזאת בדרך של הוספת המילים "לטובת הציבור הרחב".
2. לשיטתנו, התמ"א אמורה ליישם מסמך מדיניות בתחום התחבורה ולכן חסר מסמך מדיניות שהתמ"א תתבסס עליו; לכן החשיבות הרבה בהכנת מסמך מדיניות לצדה של התמ"א. כידוע תחום התחבורה מורכב לא רק מתשתיות פיזיות ולכן על מנת להגשים את מטרות התמ"א יש לייצר מסמך מדיניות שיכלול אמצעים משלימים להגשמתה, כפי שנקבע במהלך קידום התמ"א וכפי שנעשה בתוכניות מתאר אחרות. על המסמך להתבסס בין היתר על התוכנית האסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית של משרדי התחבורה והאוצר. כמו כן, עליו לכלול תוכנית עם יעדים כמותיים ואמצעים ליישום העדפת תחבורה ציבורית והעברת נוסעים מרכב פרטי לאמצעי תנועה אחרים, קריטריונים למתן שירות תחבורה ציבורית ליישובים, הגדרות סף ועוד.
3. אנו מבקשים שנוזמן לישיבות הוועדה בכלל, ובפרט מבקשים להציג את עמדתנו על אופן קידום התחבורה הציבורית והבלתי ממונעת בדיון שיוחד לנושא זה.
4. למיטב הבנתנו, התוכנית אינה כוללת את מרחבי המטרופולינים וכמעט ואינה כוללת הוראות לאופן תכנון תחבורה במרחבים אלה. על מנת להגשים את מטרות התמ"א והמדיניות הארצית להעדפה לתח"צ חייב להיות דגש על מרחבי המטרופולינים, המייצרים את עיקר הנסועה בישראל ובהם מתגוררים רובה המכריע של האוכלוסייה. על כן חשוב שהתמ"א תכלול לכל הפחות הוראות הנוגעות לאופן תכנון ופיתוח התחבורה במרחבי המטרופולינים.
5. ניכר כי ביחס לחלק מהמטרות אין תרגום מעשי בהוראות ומסמכי התוכנית, אשר יאפשרו את מימושו. אנו מבקשים שכל המטרות יתורגמו להוראות וכלי מדיניות בתמ"א, על מנת שלא יישארו כמילים ריקות. לדוגמא, הטמעת הוראה הדורשת מתוכנית לשכונה חדשה לבחון את האפשרות לשרתה באמצעי הסעת המונים ויעדי פיצול נסיעות.
6. במקום מטרה א' בסעיף המטרות בהוראות העדכניות, נבקש להחזיר את מטרה מס' 1 מהמטרות שאושרו בולנת"ע: "שינוי מגמת הניידות העיקרית, מניידות המתבססת על שימוש מוגבר ברכב הפרטי לנגישות רבת אמצעים (כולל שאינה ממונעת) המתבססת על שימוש מוגבר בתח"צ". במטרה הנוכחית אין ביטוי לחזון של שינוי אופני הנסועה בישראל לטובת התחבורה הציבורית.
7. במקום מטרה ג' בסעיף המטרות העדכני, נבקש להחזיר את מטרה 3 מהמטרות שאושרו בולנת"ע: "פועלת להתאמה בין תכנון מערך התחבורה היבשתית לבין תכנון פריסת שימושי הקרקע, ולשיפור היעילות הכלכלית של מערכת התחבורה". פריסת שימושי הקרקע משפיעים על היכולת לשרת תחבורתית באופן יעיל ומקיים ולכן לצד הצורך לשרת את ייעודי הקרקע, יש צורך לשלב את פריסת שימושי הקרקע עם מערכות התחבורה המתוכננות.
8. במטרות מוזכרים מונחים אשר אינם מוגדרים בסעיף ההגדרות ועל כן קשה לראות כיצד הן תמומשנה. הדוגמא הבולטת היא המטרה הראשונה בתוכנית הכוללת את המונח "מוקדי ביקוש לנסיעות" והמטרה השנייה משתמשת במונח אמצעי תחבורה רבי-קיבולת; שני המונחים לא מוגדרים ואף לא מוזכרים בהוראות.



תחבורה בדרך שלנו
ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

ישראל
בשביל
אופניים



תחבורה היום ומחר
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל
النقل اليوم وغدا Transport Today & Tomorrow



אדם
יגיע
ודין

בכבוד רב,

תמר קינן, מנכ"ל תחבורה היום ומחר
גיל יעקב, מנכ"ל 15 דקות - ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל
סטלה אבידן, יו"ר תחבורה בדרך שלנו
יותם אביזוהר, מנכ"ל ישראל בשביל אופניים
יעל דורי, ראש תחום תכנון, אדם טבע ודין

חברי פורום הארגונים למען תחבורה בת קיימא

העתקים:

מאיר חן, ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית
בינת שוורץ-מילנר, ראש מינהל התכנון