

תכנון לאנשים ולא למכוניות

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (T.O.D)



היעד: שינוי אופן התכנון

אספקת ניידות מכסימלית לציבור ולא רק "דור" או "תעסוקה" כמטרות נפרדות.

רק שילוב ראוי בתכנון יגרום לעליית תפוקת המשק, הורדת יוקר המחיה והעלאת רמת איכות החיים של הציבור כולו.

על מנת להוביל ולהטמיע את השינוי נדרשת מהפכה בחשיבה הרווחת כיום בקרב מקבלי ההחלטות וכן בקרב הציבור.

מדוע אסור להתעלם מהקשר שבין תחבורה לתכנון?

בשנת 2050 יהיו בארץ כ- 15 מיליון איש, כאשר הצפיפות במטרופולינים תהיה לפחות כפולה

ציפוף והתחדשות עירונית לא יפותחו נכון ומרכז הארץ יהיה מטרופולין ענק **ללא שטחים פתוחים**

כבר בשנת 2025 נעמוד בפקקים שעה נוספת מדי יום

T.O.D. מהו?

פיתוח מוטה תחבורה ציבורית (T.O.D) הוא תכנון משולב של שימושי הקרקע עם התחבורה הציבורית. זהו תכנון מעורב של דיור עם תעסוקה, מסחר ומוסדות הציבור, כשכל אלו צמודים למערך יעיל של תחבורה ציבורית.

כידוע, בישראל חיים 90% מתושבים על 40% מהשטח, מבאר שבע וצפונה. למעלה מ- 92% מהאוכלוסיה מתגוררת ביישובים עירוניים וראויה לאיכות חיים טובה יותר, בדגש על ניידות.

בזכות תכנון משולב תחבורה ציבורית, הציבור ייהנה ממרחבי מחייה מגוונים ואיכותיים בעלות נמוכה, תוך חסכון בשטח והגדלת שוויון ההזדמנויות.



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

יתרונות

חברתיים:

- שוויון הזדמנויות של המגורים והגילאים
- הגדלת הנגישות לשרותי חינוך, בריאות ותעסוקה
- קרוב הפריפריה למרכז
- הגברת הבטחון במרחב הציבורי

כלכליים:

- הפחתת בזבז שעות עבודה ופנאי
- הפחתת עלויות המדינה על ייבוא וייצור אנרגיה
- הפחתת הוצאות על תחלואה
- הפחתת הוצאות על קרקע ותשתיות ע"י ציפוף מושכל
- הפחתת עלויות הפרט על הוצאות רכב

סביבתיים ובריאותיים:

- הפחתת זיהום אוויר ממקורות ניידיים
- הפחתת התחלואה מזיהום אוויר
- הפחתת תאונות דרכים
- חסכון בקרקע ובאנרגיה
- אפשרות למעבר לאנרגיות מתחדשות או נשלטות



איך נעשה את זה נכון?

ברמה ארצית:

- הימנעות מתכניות מנותקות מיישובים קיימים או מבינוי בצפיפות נמוכה
- שדרוג הקיים: חיבור מוקדי פיתוח קיימים ללא שרות ראוי של תחבורה ציבורית
- פריסת מערך תחבורה ציבורית משולבת עם מוקדים בתוך היישובים, בדגש על המטרופולינים
- הקפדה על מגוון דיור לאפשר ניידות לכלל הציבור
- קביעת הנחיות מחייבות לבדיקת תכניות לפי יעדי נסועה בתחבורה ציבורית
- הפחתת תקני חניה
- חיוב בהטמעת מסקנות בדיקות התנועה בתכניות

ברמה מקומית:

- תכנון מוקד תחבורה ציבורית כמרכז הפיתוח החדש או המתחדש ופתיחתו במקביל לבינוי
- חיוב בערוב שימושים בכל תכנית עירונית, כולל תמהיל דיור ודיור בר השגה
- חיוב בסקר תנועה ציבורית בבינוי חדש/מתחדש והטמעת מסקנותיו במסמכי התכנית
- תכנון ופיתוח תנועה ציבורית: תחבורה ציבורית, אופניים והליכה
- חיוב ביישום ופיתוח תחבורה ציבורית עם איכלוס המקום, אם למגורים, לתעסוקה או אחר
- הימנעות מתכנון "פרברי" של מתחמים חדשים: תכנון רשת רחובות ולא כניסה/יציאה אחת
- אמצעים שונים של תחבורה שיתופית