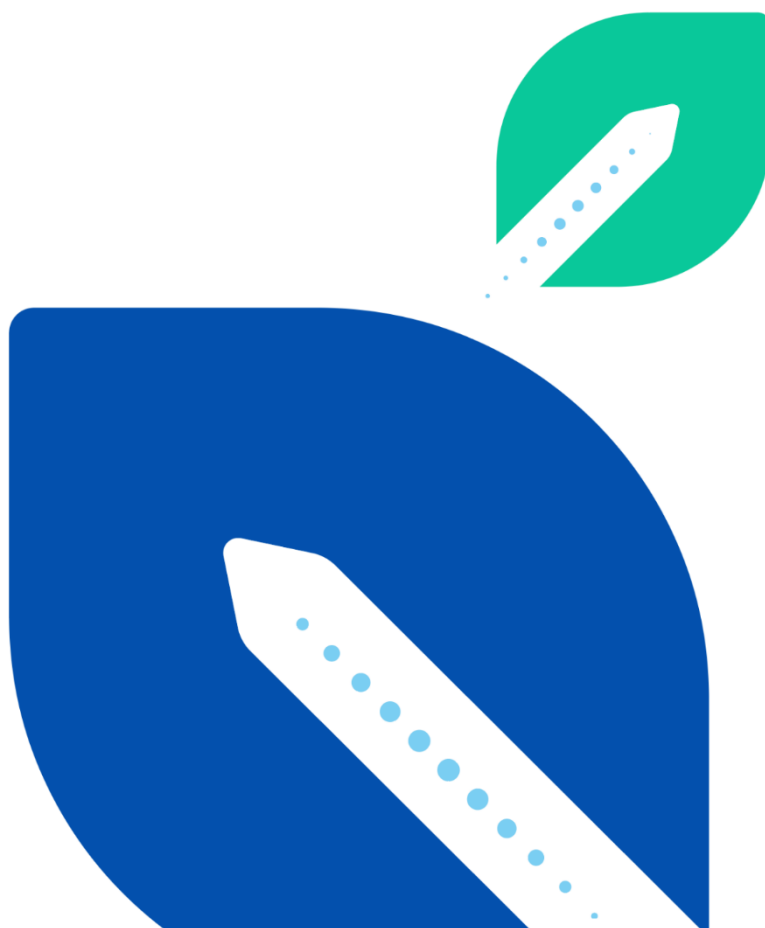




City-specific narrative scenarios

Tel Aviv - Translated



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 814910.

This document reflects only the author's views and the Agency is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

City-specific narrative scenarios

1.1 Tel Aviv

1.1.1 תרחיש 1 – רוכבים יחדיו לאט ובבטחה

עקב פריסת תשתיות האופניים והקורקינטים החשמליים השיתופיים ברחבי העיר, נרשמה עלייה במספר היוממים אשר נכנסים לעיר ומשתמשים בשירותים אלו. במקביל, נרשמה ירידה משמעותית בבעלות על רכב פרטי עקב המעבר לשימוש במיקרו מוביליטי ובתחבורה ציבורית. הרכבת הקלה והמטרו הנגישים לכל שיפרו בצורה משמעותית את שירותי התחבורה הציבורית. התחדשות עירונית משמעותית התרחשה סביב אזורי התחנות. רשת האוטובוסים המשלימה השתפרה, בייחוד במרכז העיר. ניהול התחבורה העירונית השתפר והפך חכם יותר, הודות להנגשה של מאגרי מידע פתוח. על מנת לפתור בעיות קיבולת שירותים אשר יכולים להיות מוחלפים בתחבורה ציבורית מחויבים במס. גם שירותי הלוגיסטיקה והמשלוחים מאורגנים היטב.

העירייה החליטה להגביל את המהירות ברוב רחובות העיר ל-30 קמ"ש. דבר המאפשר רכיבה וניידות בטוחה ורגועה יותר לכולם, והתשתיות מותאמות לכך. חניות מוקצות אך ורק למי שזקוק להם, כמו אנשים מבוגרים או אנשים עם מוגבלויות. שאר אזורי החניה הוחלפו בתשתיות רכיבה ושבילי אופניים. ניכר שיפור משמעותי בבטיחות המרחב הציבורי, בעיקר עבור ילדים ונוער, למרות שאנשים מבוגרים עדיין מרגישים חוסר בבטיחות בעיקר באזורי המדרכות, מהם עדיין לא מודרו לחלוטין רוכבי הקורקינטים והאופניים.

העובדים בקרית הממשלה דרשו הסבה של אזורי החניה לחניות של קורקינטים ואופניים. בנוסף, אחרי שנים של דיונים בועדה המחוזית, רמפת הגישה למכוניות בקרית הממשלה בוטלה. בעקבות מגפת הקורונה שנמשכת מאז 2020, הממשלה משקיעה יותר בתשתיות מיקרו-מוביליטי על חשבון תשתיות לרכב פרטי ותחבורה ציבורית. במקביל, בתל-אביב הושלמה פריסת תשתיות טעינה לרכבים חשמליים. כמו כן, במסגרת המדיניות העירונית המעודדת מעבר לתחבורה חשמלית, אושרו עמדות הטענה לרכבים חשמליים ומיקרו-מוביליטי במרחב הציבורי.



תרחיש 1 – רוכבים יחדיו לאט ובבטחה

1.1.2 תרחיש 2 – משבר תחבורתי

ב-2030 התחבורה הציבורית בתל-אביב נמצאת במשבר. היא עדיין משמשת כאמצעי תחבורה עיקרי עבור בני נוער, ילדים ומבוגרים מעוטי יכולת, אך חוסר ההשקעה בתחבורה ציבורית והמחסור במסופי אוטובוסים גרם לירידה בשירות. מעט התקציב הקיים מושקע בתשתיות רכבת על חשבון תחבורה פנים-עירונית. בניית המטרו נדחתה ואינה צפויה להתחיל לפני 2035. בעיות רגולציה מעכבות פתרונות תחבורתיים שיתופיים אלטרנטיביים. נדרשים שיפורים להנגשת התחבורה הציבורית באופן שווה לאנשים מבוגרים, אך חסרים תקציבים להשקעות הנדרשות. כתוצאה מכך, אנשים מבוגרים משתמשים בעיקר במוניות ואפליקציות לפי ביקוש אישי.

עקב העלייה באבטלה והמעבר הנרחב לעבודה מהבית, נסועה ברכבים פרטיים צפויה להמשיך ולרדת, אך משבר החניה עדיין חי וקיים. קיים לחץ גובר להמשיך ולסבסד חניות פרטיות. במקביל, הפרבור גובר. הן תושבים והן משרדים מהגרים אל מחוץ לעיר בעקבות המחסור בחניה. חניון 'חנה וסע' נוסף שנפתח לאחרונה עדיין לא מצליח להתגבר על הביקוש לחניה והרבה משרדים בוחרים להגר אל מחוץ לעיר, כמו גם תגבורת של יוזמות לנסיעות שיתופיות במקומות העבודה.

בעיית החניה מחריפה עקב העלייה הגבוהה בשירותי המשלוחים. רק בחודש האחרון נפתחו 15 חברות משלוחים חדשות, והעלייה בשירותי המשלוחים גוררת את הצורך בפריסת חללי איחסון נוספים ברחבי העיר. הטכנולוגיה הקיימת התומכת בשירותי לוגיסטיקה אינה מספקת כדי לייעל אותם יותר.

השימוש באופניים ומיקרו-מוביליטי גובר, בעיקר בקרב אוכלוסייה מבוגרת יותר שמתקשה למצוא אלטרנטיבות תחבורתיות. תקנות בטיחות חדשות מעודדות את האוכלוסייה המבוגרת יותר להשתמש באופניים ופחות את האוכלוסיות הצעירות. כ-50 בני נוער קיבלו קנסות בשבוע האחרון על רכיבה ללא קסדה.



תרחיש 2 – משבר תחבורתי Figure 2

1.1.3 תרחיש 3 – תל אביב אלטרנטיבית

ב-2030 תל אביב שינתה כיוון על ידי עידוד שימוש בתחבורה ציבורית, אופניים, אמצעי תחבורה שיתופיים, ויישום מגבלות על הרכב הפרטי, כמו גם תשלום גבוה על חניה וצמצום מקומות חניה. העירייה השקיעה בהגדלת כמות הנתיבים הייעודיים לאוטובוסים ושיפור החיבורים בין אמצעי תחבורה שונים. בנוסף, עבודות הרכבת הקלה במהלך שנות ה-2020 הגבירו את הלחץ על הכבישים ועודדו הרבה אנשים לעבור לאמצעי תחבורה חלופיים שעדיין נשמרים עד היום.

אף על פי כן, ללא תחבורה ציבורית בשבת, יהיה קשה לוותר על הרכב הפרטי לחלוטין. מאז שבוטלו ההטבות לבעלי רכב פרטי, השימוש בתחבורה ציבורית גדל. סקר חדש מגלה כי רק 10% מבתי האב בתל-אביב מחזיקים ברכב שני, לעומת 34% ברמה הארצית, שם האחוז נמצא בעליה מתמדת.

תושבי העיר מגלים שביעות רצון גבוהה בנוגע לאמצעי ההתניידות בתוך העיר. הסיבה המרכזית לוותר על רכב פרטי שני היא עבודה מהבית או בקרבת הבית, עבור אלו שלא מתלוננים על הקושי להגיע למקום עבודה מחוץ לעיר. יוממים ותושבי חוץ המגיעים לעיר נוטים לחנות בחניונים מחוץ לעיר, מכיוון שהתחבורה הפנים עירונית פחות נוחה ומדיניות החניה העירונית מקשה על שימוש ברכב פרטי בתוך העיר.

בהשוואה לעולם, ישראל עדיין מדשדשת במעבר לתחבורה חשמלית כשרק 50% מצי האוטובוס העירוני הוא חשמלי בהשוואה ל-90% בעולם. העירייה עובדת קשה על מנת להשלים את הישגים העירוני, והיעד לסוף השנה הקרובה עומד על 80%.

בהמשך לתכנית האב העירונית לאופניים ולעלייה במודעות הסביבתית העירונית, העירייה פתחה במכרז לעמדות טעינה קיים שימוש גובר במוניות לרכבים חשמליים. המעבר לתחבורה חשמלית ואופניים עזר לירידה משמעותית בזיהום האוויר. ושירותים מבוססי אפליקציה. עדיין, הפער הדיגיטלי לא נעלם לחלוטין ואוכלוסיות מסוימות נשארו מחוץ למשחק השירותים כתגובה לתלונות. הזה עקב חוסר נגישות לאינטרנט ו/או ידע טכנולוגי. השימוש במיקרו-מוביליטי נמצא בעליה מתמדת. הולכי רגל, העירייה לאחרונה מעסיקה רובוט שאחראי לאיסוף קורקינטים מהמדרכות. המצאה חדשה נוספת כוללת רחפנים שמספקים שירותי משלוחים ישירות לבית הלקוח תוך 4 שעות. במקביל, העירייה מקדמת פתרונות לוגיסטיים חלופיים כמו אופני משלוחים.



תרחיש 3 – תל אביב אלטרנטיבית Figure 3