

... החוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם
ביה"ס למדעי כדור הארץ



הפקולטה למדעים מדויקים ע"ש ריימונד ובברלי סאקלר



היחידה למחקר תחבורה

יום עיון שנתי, 1 בפברואר 2018

יום חמישי, טז' בשבט תשע"ח, בשעה 15:00
אוניברסיטת תל אביב, בנין יד-אבנר*, אולם 120
* רחוב זליג 10, אפקה (מגרש חניה בצד ומאחורי הבנין)

"תחבורה וניידות בראיה מקומית" תפקיד התקשורת בדיון הציבורי על מדיניות התחבורה

	<u>תוכנית:</u>
	14: 30 התכנסות וכיבוד קל
דברי ברכה ופתיחה	15: 00
פרופ' שמוליק מרקו , ראש בית הספר למדעי כדור הארץ, אוניברסיטת תל אביב פרופ' משה גבעוני , ראש היחידה למחקר תחבורה	
	15:15 מושב I: מחקרי היחידה למחקר תחבורה
<ul style="list-style-type: none">• אלירן ברמן - כולם עלו? בחינת השינויים בהרגלי הנסיעה בקרב תושבי המועצה האזורית עמק יזרעאל בעקבות פתיחת קו הרכבת חיפה-בית שאן• כפיר נוי - הבהרת המושג "חכם" לאור הבנת המונח "בר-קיימא"; עתיד התחבורה בעיניהם של יזמי טכנולוגיות מתקדמות לתחבורה• רבקה שליסלברג - שגשוג וניידות: הון ניידות בקרב נשים יהודיות במטרופולין תל אביב	
	16: 45 הפסקת קפה
משתתפים:	17: 15 שולחן עגול: תפקיד התקשורת בדיון הציבורי על מדיניות תחבורה
<ul style="list-style-type: none">• ליאור גוטמן - כלכליסט• אביב לביא – גלי צה"ל• מירב מורן – דה-מרקר• נעמה ריבה – הארץ• מנחה: פרופ' משה גבעוני	
	18: 30 סיום

tru@post.tau.ac.il

תקצירים:

כולם עלו? בחינת השינויים בהרגלי הנסיעה בקרב תושבי המועצה האזורית עמק

יזרעאל בעקבות פתיחת קו הרכבת חיפה-בית שאן – אלירן ברמן

עם השפעותיו השליליות של השימוש ברכב הפרטי, שמה לה מדיניות התחבורה את צמצום השימוש למטרה. פיתוח והרחבת פעילות הרכבת היא דוגמה בכירה לכך. אך, לא ניתן לומר בוודאות כי כל קו רכבת נצרך באופן דומה בכל מקום, ויש תלות במאפיינים המקומיים לשם כך. מחקר זה משתמש במקרה המבחן של פתיחת רכבת העמק מבית שאן לחיפה, וחוקר את השאלה: כיצד משפיעה פתיחתו של קו הרכבת בין חיפה לבית שאן על החלטות הנסיעה של תושבי המועצה האזורית עמק יזרעאל (אותם קו הרכבת החדש התעתד לשרת)? לשם חקירת הנושא, בוצע סקר אינטרנטי בין תושבי המועצה האזורית עמק יזרעאל, אזור בעל צפיפות נמוכה ותלות תחבורתית גבוהה ברכב הפרטי. הסקר בוצע כחצי שנה לאחר פתיחת הקו, בו נשאלו התושבים על אופי נסיעתם ברכבת, והגורמים לכך. תוצאות הסקר מראות כי רק כ- 5% מהמדגם נוסעים ברכבת באופן קבוע, כאשר הסיבה העיקרית למיעוט הנסיעות היא חוסר הצורך ביעדים שהרכבת מספקת. המסקנות העיקריות שעולות מהמחקר, הן שיש להתאים את מדיניות התחבורה מתוך הצרכים הספציפיים של האזור, בייחוד כאשר מדובר באזור בעל תלות גבוהה ברכב.

הבהרת המושג "חכם" לאור הבנת המונח "בר-קיימא"; עתיד התחבורה בעיניהם

של יזמי טכנולוגיות מתקדמות לתחבורה – כפיר נוי

סקטור התחבורה נמצא על סף שינוי. אחד ממסלולי השינוי העיקריים מתאפיין בהיטמעותן של טכנולוגיות עתירות ידע בתחומי המידע, התקשורת, האנרגיה ועיבוד הנתונים לתשתיות ולאמצעי התחבורה. מסלול התפתחות זה הצובר תאוצה ונראה כי שיאו עוד לפנינו, מתרחש במסגרתה של פרדיגמת "הניידות החכמה". ראשית, נראה כי בתוך אותה מסגרת פרדיגמטית, המונחים "חכם" ו"מקיים" זהים זה לזה או משלימים זה את זה. שנית, חברות ויזמי טכנולוגיה עתירת ידע בשוק הפרטי מהווים את השחקנים המובילים בפרדיגמה. זאת בהיותם חוקרים, יצרנים ומובילי דעה של מוצרי תחבורה "חכמים". כתוצאה מכך, ישנו חשש שאותם "פתרונות" ומוצרים "חכמים" לא יעלו בקנה אחד עם מאפייני תחבורה וניידות מקיימים, ובנוסף, יסיטו את תשומת הלב הנדרשת מקובעי המדיניות לשינוי החשיבה המתבקש במערכת התחבורה. השערת המחקר טוענת לאי התאמה בין הגדרתם של שחקני השוק הפרטי את המונח "חכם" לבין מה שבפועל יכול להיחשב או לתרום להתהוותה של תחבורה מקיימת. המחקר כולל מדגם של כ-117 יזמים ושכירים בתחום התחבורה החכמה, להלן "מחדשים", בתל אביב, מונטריאול ובאופן מקוון. המחדשים התבקשו למלא שאלון במטרה לעמוד על המוטיבציה, האמונות והפרקטיקה שלהם אל מול שלושה היבטים: מערכת התחבורה הנוכחית, תרחישי תחבורה עתידיים והמיזם בו הם מעורבים. תוצאות המחקר מאששות את השערת המחקר על ידי מציאת אי התאמה בפרשנות והבנה של המונחים "חכם" ו"מקיים" בכל שלושת ההיבטים שנבדקו.

שגשוג וניידות: הון ניידות בקרב נשים יהודיות במטרופולין תל אביב – רבקה

שליסלברג

קידום מדיניות בת קיימא מעלה את הצורך בחשיבה על תועלות חברתיות במונחים שהם מעבר למדדים כלכליים המקובלים (כגון תוצר לאומי), אלא גם תוך פניה למדדי רווחה שונים. בתחבורה קיימים מספר דרכי הסתכלות שונים כדי לקשר בין מדיניות תחבורה ומדדי רווחה. חלק מהמחקרים מתמקדים בתפקיד המתווך של תחבורה בהגעה לפעילות ביעד וחלקם מעלים יתרונות מעצם הנסיעה. נשאלת השאלה, האם ניתן להסתכל על נסיעה כפעילות בעלת משמעות? בתוך כך, מהו הערך של חווית הדרך? המחקר אסף חוויות מ-26 נשים ישראליות בקבוצות מיקוד וראיונות עומק על מנת לזהות כיצד ניידות תורמת להון חברתי ומאפיינים שונים של שגשוג אישי. הסתמך כי חוויות (חיוביות

ושליליות) מעצם הנסיעה אשר חוצות קבוצות חברתיות כלכליות על בסיס מדדי השכלה ורמת תעסוקה, מצביעות במפורש על ניידות כמשאב ייחודי. כישורי ניידות נרכשים לאורך ההיסטוריה האישית, החל בהקשרים משפחתיים וחברתיים ובהמשך בצבירת ניסיון אישי באמצעות חוויות של "על הדרך". ניתן לכנות את היכולות הנצברות על ידי המונח ניעות – היכולות לנוע, ולראות בו כסוג של הון אישי, הון ניידות. מטרת המחקר היא להוביל לראיה כי מדיניות תחבורה, דרך החוויות שבדרך, משפיעה על השגשוג האישי שלנו.

אודות הדוברים:

אלירן ברמן - אלירן ברמן הוא בוגר תואר ראשון בכלכלה והחוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם מאוניברסיטת תל אביב. אלירן הצטרף ליחידה למחקר תחבורה ב-2016 כחלק מתוכנית המצטיינים בחוג לתלמידי תואר ראשון.

כפיר נוי - מאסטרנט בחוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם, במסלול חברה, סביבה ותכנון וחוקר ביחידה למחקר תחבורה. במסגרת עבודת הגמר לתואר שני והמחקר ביחידה למחקר תחבורה, חוקר את הרכבה האנושי והמוסדי של ה"תחבורה החכמה" מנקודת מבט מקיימת וביקורתית.

רבקה שליסלברג - חוקרת ביחידה למחקר תחבורה וסטודנטית לתואר שלישי ללימודי סביבה באוניברסיטת תל אביב. רבקה, בוגרת מסלול תכנון ערים בטכניון, חזרה ללימודים אחרי שנים רבות כיועצת תחבורה.

ליאור גוטמן - הוא הכתב לענייני תשתיות ותחבורה בעיתון 'כלכליסט'. לפני כן הוא כיסה את אותו תחום בעיתון הארץ. ליאור מתמחה בתחום קרוב ל-12 שנה.

אביב לביא - הוא מגיש התכנית 'יהיה בסדר' בגל"צ אשר מרבה לעסוק בסוגיות של תחבורה ציבורית, וכמו כן עיתונאי ופרשן בנושאי סביבה.

מירב מורן – היא מבקרת ערים וכתבת בדה-מרקר, חלוצה בכתיבה על הקשר בין תכנון אורבני לתחבורה. בעבודתה העיתונאית ביקרה עד כה ביותר מ-20 ערים בעולם בליווי צוותי תכנון מקומיים, לשם סיקור הפיתוח העירוני בהיבט זה.

נעמה ריבה - היא כתבת הארץ לענייני אדריכלות ועירוניות. ריבה היא בוגרת לימודי אדריכלות וחינוך במרכז האקדמי ויצו חיפה וסטודנטית לתואר שני באוניברסיטת תל אביב. היא מרבה לכתוב על דיוור, שימור מבנים, תכנון ערים, תשתיות תחבורה כמו שבילי אופניים ותחבורה ציבורית, מעמדם של הולכי הרגל ונוסעי התחבורה הציבורית. בנוסף, פעילה ריבה במאבק למען הפעלת תחבורה ציבורית בסופי שבוע וחגים. היא אחת המפעילות של עמוד הפייסבוק 24/7, שעוסק בהפעלת תחבורה בשבת ואירגנה מחאות בנושאי תחבורה כמו צעדה לביתו של ישראל כ"ץ.

פרופ' משה גבעוני - הוא פרופ' חבר בחוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם שבאוניברסיטת תל-אביב וראש היחידה למחקר תחבורה. הוא גם חוקר עמית ביחידה ללימודי תחבורה שבאוניברסיטת אוקספורד והשנה במסגרת שבתון, פרופסור במחלקה לסביבה הבנויה שבאוניברסיטת אלטו (Aalto) שבהלסינקי, פינלנד. משה מתמחה בתחום התחבורה והניידות, עם דגש על מדיניות וכלכלת תחבורה וההיבטים הסביבתיים של תחבורה. הוא השלים תואר ראשון בכלכלה וגיאוגרפיה ותואר שני במנהל עסקים באוניברסיטת תל-אביב ותואר שלישי בתכנון ב-University College London. את הפוסט דוקטורט עשה משה במחלקה לכלכלה מרחבית ב-

... החוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם
ביה"ס למדעי כדור הארץ



הפקולטה למדעים מדויקים ע"ש ריימונד וברלי סאקלר

Free University Amsterdam כעמית מארי קירי. משה הוא עורך בכתב העת Transport
Reviews ולאחרונה התמנה לחבר מערכת בכתב העת Sustainability.

אודות היחידה למחקר תחבורה:

התחבורה הינה מרכיב הקיים בכמעט בכל פעילות חברתית וכלכלית שבה אנו לוקחים חלק, והיא גם תוצאה של פעילות כזו. בשל כך, ניתן לדמות את מערכת התחבורה למערכת הדם של החברה. היחידה למחקר תחבורה שמה לה למטרה לחקור את מערכת התחבורה והניידות תוך שילוב נקודות מבט חדשות ושיטות מחקר משולבות. היחידה שואפת להבין טוב יותר את ההשלכות החברתיות, הכלכליות והסביבתיות של התחבורה במרחב ובזמן ובמטרה לקדם מדיניות תחבורה בת קיימא.

היחידה למחקר תחבורה נפתחה רשמית באפריל 2014 והיא אחת מ-9 מעבדות המחקר בחוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם שבבית הספר למדעי הכדור-הארץ, הפקולטה למדעים מדויקים באוניברסיטת תל אביב (<http://geography.tau.ac.il>).



היחידה למחקר תחבורה

tru@post.tau.ac.il