

תרגיל מסכם : שיתוף הציבור בתהליכי תכנון (40806)

מנחה : ד"ר נופר אבני

מגישים : רימה ח'שב 205472152, נעם נעמן 203302534, שחר שמולביץ 308145804, נורית זעירי 055678239

יולי 2021

שיתוף ציבור ילדים ונוער – אופניים, תחבורה ציבורית, חניה

חזון התחבורה הציבורית תל אביב-יפו

צילום מתוך אתר העיריה



תוכן עיניינים

1.....	
2.....	מבוא - עירוניות מקיימת וחזון התחבורה של תל אביב
3.....	סקירת ספרות
5.....	יידוע הציבור לפי חזון עיריית תל אביב-יפו
6.....	סקירה של שיתוף הציבור שנעשה בפועל
9.....	הערכה של שיתוף הציבור שנעשה בפועל
10.....	המלצות להמשך התהליך
12.....	סיכום ומסקנות
14.....	רשימת מקורות
14.....	מאמרים
15.....	מקורות דיגיטאליים

מבוא - עירוניות מקיימת וחזון התחבורה של תל אביב

תל אביב-יפו חרתה על דגלה להיות עיר מקיימת במישורי חיים עירוניים רבים ומגוונים וכדי לקדם את הרעיון הקיימות פועלת העיריה "ליצירת חיבורים בין אנשי המקצוע העירוניים לבין הידע שמביאים איתם תושבות ותושבים" ([אתר העיריה](#), שכונות מקיימות). אחד ממישורי הקיימות העירוניים המובילים את התנועה הוא תכנון תחבורה מקיים, אשר מבוסס על חיזוק תחבורה ציבורית כאמצעי מוטורי מרכזי ואשר נסמך על מגוון אמצעי התניידות רכים כדוגמת אופניים, קורקינטים, סקטים על מיניהם השונים, ומעל הכל על הליכה ברגל אשר תורמת גם לשיפור איכות החיים של הפרט. נוכחותם של הולכי רגל ברחובות מהווה במקביל גם ערובה לחוויית הביטחון הבסיסית מרחב הציבורי וגם מנוע לפעילות כלכלית.

בסיסו של החזון התל אביבי ([החזון](#)) כמשתקף מאתר העיריה, הוא היפוך הפירמידה והוא מעמיד את האדם, בנוכחותו הראשונית כהולך הרגל ברחוב, בראש סולם העדיפות במרחב הציבורי, מעל כלל משתמשי הדרך האחרים. וכך, הפירמידה המתוקנת מקצה את מיטב השטח האפשרי לשימוש הולכי הרגל, לאחר מכן מתעדפת את מערך התנועה הרכה והתחבורה הציבורית, אחר כך מקצה שטחים לתחבורה תפעולית ואופנועים ולבסוף בתחתית סדר העדיפות גם למכוניות פרטיות וחניה. קביעת סדר עדיפות זה מאפשר שיפור של התשתית הפיזית, הרחבת מדרכות, הצללה והגברת הבטיחות. בהיבט הרכיבתי הגדרת סדרי עדיפות מאפשרת לתעדף גם את מסלולי הרכיבה באופן שתיווצר רשת המשכית רציפה ובטוחה לשירות הרכיבים.

מסמך "השינוי בדרך - חזון התחבורה של תל אביב" יולי 2020, עליו חתומים ראש העיר רוון חולדאי ומיטל להבי סגנית ראש העיר ומחזיקת תיק התחבורה מציג את החזון תוך מתן דגש יתר להפיכתה של תל אביב לעיר אופניים בקנה מידה אירופאי. רעיון זה מותווה בתוכנית 2025 ששמה ליעד להכפיל את אחוז הנסועה הרכה (אופניים וקורקינטים) בקרב תושבי העיר מ- 11% ל- 22%, ואת רשת שבילי האופניים מ- 140 ק"מ ל- 360 ק"מ. התוכנית כוללת התייחסות להיבטים תכנוניים נוספים הן באשר לתחבורה ציבורית ותחבורה מוטורית, והן באשר לרכיבה והליכה. שני נושאים המשיקים לילדים ונוער מוזכרים בתוכנית והם איסור חניה של קורקינטים ליד מוסדות חינוך (תחת הפרק רגולציה של קורקינטים), ללא כל נימוק או הסבר, ו"נעים בספ"ש" שהינו שירות חנימי של תחבורה ציבורית בסופי שבוע אשר משרת גם נוער היוצא לבילויים. בעמוד 43 של החזון, האחרון שלפני הנספחים, מופיעים בתמצית רבה שני נושאים: יידוע ציבור וקהילה וחינוך שניהם כוללים הבטחות, אשר יוצגו ויידונו בהמשך העבודה. במסגרת החזון לא הוצגה כל תוכנית מתודולוגית לשיתוף הציבור.

סקירת ספרות

שיתוף ציבור

שיתוף ציבור שהוא ההזדמנות לשותף בתהליך התכנון אוכלוסיה שאינה מהווה חלק ממוסדות התכנון ואף להשפיע על תוצרי התכנון מהווה כיום רכיב כמעט מובנה בתהליכי התכנון. יעדי השיתוף ואופיו משתנים על פי מאפייני התכנים, מידת הרצון והנכונות של הזמים לשותף, ומידת ההשפעה הצפויה של התכנון על האוכלוסיות המעורבות.

תומס (Thomas, R. 2008) מבסס את הטענות לצורך בשיתוף על ערכים דמוקרטיים וזכויות יסוד, דה לוקה (De Luca, 2014) טוען כי שיתוף ציבורי יעיל יכול להביא לכיווני מדיניות טובים יותר, לשפר שירותים מקומיים ולייצר יוזמות חדשות או הבנה טובה יותר של נתוני תכנון מורכבים. קסצ'טה ופגליריה (Cascetta & Pagliara, 2012) רואים בשיתוף אפשרות לתהליך דו כיווני המהווה מנגנון להחלפת מידע ושילוב אינטרסים של בעלי העניין עם אלו של מקבלי ההחלטות הפורמליים והוא למעשה תהליך של זיהוי ושילוב ערכים, צרכים ואף חששות, של בעלי עניין בתהליך קבלת החלטות. מאידך, במדינות כמו במדינות שונות כמו צרפת, ארה"ב ואנגליה, אף כי במהלך השנים האחרונות ניתן לראות עלייה ברמת ההתעניינות בשילוב בעלי עניין בתהליך קבלת ההחלטות לא מתבצע שיתוף של הציבור בתהליכי התכנון עצמם. התעלמות זו עלולה לעורר התנגדויות של הציבור ואף למנוע את התקדמות הפרוייקט בשלבים שונים (De Luca, 2014).

בחירת מידת השיתוף

את מידת השיתוף מקובל לבחון לאור שמונה אמות המידה שהתוותה ארנסטיין (Arnstein, S. R. 1969) ואשר מקובצות לשלושה מקבצים: יידוע, התייעצות ושיתוף, אך עם הזמן ועם הצטברות הניסיון הקולקטיבי התפתחו אופני שיתוף נוספים שאינם נכללים בהכרח באחת הקטגוריות הנ"ל.

בערים ומדינות שונות יש רמת התייחסות שונה בנושא שיתוף הציבור. ישנם גורמים ממשלתיים המקדישים מעט תשומת לב למעורבות בעלי עניין בעיקר מתוך אמונה כי אנשי המקצוע הם הטובים ביותר בקבלת ההחלטות. ניתן לראות כדוגמא את עולם תכנון התחבורה אשר נחשב לטכני במיוחד ומשום כך פוליטיקאיים רבים מאמינים שהם מייצגים בצורה הטובה ביותר את האינטרסים של כלל בעלי העניין (Cascetta & Pagliara, 2012).

שילוב בעליי עניין בתהליך קבלת ההחלטות והתאמת דעותיהם עם רעיונות תכנוניים וחוקתיים יכולים להוות משימה מאתגרת. אך, יחד עם זאת תהליך זה יכול להיות מתגמל במיוחד ויכול להביא לשיפור תהליך קבלת ההחלטות ולשיפור התוצאה בסוף היום (Cascetta & Pagliara, 2012).

את מי לשתף

עקרון מוביל בשיתוף ציבור הינו ייצוג מגוון רחב של האוכלוסייה המושפעת מהתכנון, יצירת מסגרת המבטיחה שקיפות בתהליך התכנון, תאפשר ביטוי למגוון קולות, דעות ואינטרסים ותקדם הידברות והחלפת דעות בין הגורמים השונים (Cascetta & Pagliara, 2012). במקרים רבים אוכלוסיות ממעמד-סוציו אקונומי וחברתי נמוך אינן מיוצגות במידה מספקת. לרוב קבוצות אלו אינן בוטחות בממשל המקומי או הארצי ומתנגדות לכל שיתוף פעולה (Mostert, 2003). על כן פניה לשיתוף נוער וילדים הפתוחים וגמישים יכול להוות פתרון.

התייחסות מכוונת לילדים ונוער לעת השיתוף מחייבת התאמה לקבוצות הגיל, הן בתכני השיתוף והם באופני השיתוף. מנעד הגילאים הנכלל בקבוצה ילדים ונוער גמיש. בעוד בישראל הגיוס לצבא בגיל 18 מגדיר את תום תקופת הנעורים, הרי בקנדה "צעירים" הינם בני גיל עד 29 (Thomas, R. 2008, Mohamed, L. A. 2020) (אבחנה נוספת תתקיים בין "ילדים" ו"נוער" כאשר הנוער ניתן שייצג חלקית את עצמו, הרי קבוצות הילדים מצריכות ליווי מבוגרים הורים, אנשי חינוך וכדומה (Kebede, A. 2014)).

במהלך העשור האחרון ניתן לראות התפתחות ביחס של השתתפות ילדים נוער בתהליכי תכנון פיס. אמנת האו"ם לזכויות הילד קובעת כי יש לקחת בחשבון את השקפתו של הילד בכל הנושאים הנוגעים אליו, (Cele, Ven der Burgt, & 2013). מחקרים מראים כי התניידות הינו התחום שהכי מעסיק צעירים ונוער בעיר ובפרט עלות התחבורה והצורך בשיפור השירות. לנוער יש צורך נרחב יותר לשימוש במגוון אמצעי תחבורה, תשתיות רכיבה על אופניים ותשתיות הליכה (Abdulkadi Mohamed, 2020). יחד עם זאת קיים קושי רב בהבנה כיצד הילדים יכולים להיות גורם משפיע בתהליכי התכנון (Wurtele, S., & Ritchie, J. 2005).

לדוגמה במאמר של קבדה (Kebede, A. 2014) נסקר פרויקט מחקרי בעירייה פטרבורו - מסלולים פעילים ובטוחים לבית הספר בפיטרבורו. סטודנטים אספו נתונים על דפוסי הנסיעה של התלמידים, בדגש על מסלולים פעילים ובטוחים לבתי הספר. אך בשום שלב לא התקיים שיח או דיון עם התלמידים. לא נעשה ניסיון להבין מדוע תלמידים בוחרים בדרכים אילו וכיצד הם היו רוצים לשפר את הדרכים.

שיטות שיתוף ילדים ונוער

שיתוף ציבור של ילדים ונוער בתחבורה הינו עניין מורכב ומה שמתאים לאזור או קהילה מסוימת לא בהכרח יעבוד במקום אחר (Irazábal, C., & Huerta, C. 2016) על כן נתמקד בקרונות שניתן ליישם בקנה מידה רחב. בשנים האחרונות ניכר שתחום העיסוק של בני נוער בתחבורה אינו מפותח, על כן המתכננים יכולים להתחיל בעקרונות בסיס, האזנה לצרכי התחבורה שלהם, לשים דגש על העצמת נוער, לספק לנוער את היכולת להשתתף ולעודד אותם בכל דרך אקטיבית וחיובית (Mohamed, L. A. 2020).

דוגמאות מגוונות לשיתוף ילדים ונוער בנושאי תחבורה ניתן למצוא בקנדה (Thomas, R. 2008). במאמר מבסס המחבר את טיעונו על ערכים של דמוקרטיה, אזרחות וזכויות הילד. ניתן לצמצם את הדיון ולכוונו למטרות המיידיות של השיתוף, על פי בחירת מתכנני תוכניות הדרך או פרנסי העירייה. שינוי תדירות שירות, מוקדי מידע ייעודיים, בלוג בנושא תחבורה, שגרירי תחבורה צעירים לבתי ספר, חונכות לילדים, וכן מעורבות בגופי תכנון תחבורה ציבורית, נתיבי רכיבה והליכה.

בניו-יורק מנהטן התבצע שיתוף ציבור אקטיבי עם נוער צבעוני גאה בתחום של תכנון שכונתי, מרחבים ציבוריים ושבילי הליכה ותחבורה ציבורית. על מנת לתת לנוער העצמה, הכרה ציבורית ותחושת שליטה לגורלם נתנו להם להדריך סיורים בתכנון עירוני ועיצוב אורבני באזור מגוריהם. הפיכת הנוער למקור של ידע ואוטוריטה בשטח נותן להם ביטחון, העצמה אישית ורצון להמשיך ולהתעסק בסוגיות תכנון ולעצב את המציאות בעצמם (Irazábal, C., & Huerta, C. 2016).

יידוע הציבור לפי חזון עיריית תל אביב-יפו

במסמך החזון ([השינוי בדרך](#), 2020) תחת הפרק "יידוע ציבור וקהילה (שם, עמ' 43) מבטיחה העירייה ליידע את התושבים במגוון נושאים הקשורים לחזון ולשינויים הנגזרים מהתקדמות הביצוע, ומצהירה כי בשנת 2020 תקיים העירייה סדרה של "עשרות מפגשי ציבור" כדי להציג את החזון העירוני להתננידות. גם תחת הפרק "חינוך" (שם, עמ' 43), מצוין כי "מערכת החינוך העירונית מנגישה בכל שנה עשרות תוכניות בנושאי תחבורה... וכי החל בשנת הלימודים התשפ"א (ספטמבר 2020) יעברו בכל שנה מאות כיתות הכשרה והתלמידים יהוו סוכני שינוי משפחתיים שיעזרו לציבור לעבור לאמצעי תחבורה ציבוריים, שיתופיים וירוקים". לעניין החניה (שם, עמ' 41) גם כאן כחלק מן התוכנית האסטרטגית, מבטיחה העירייה לצאת בשנת 2020 במהלך של שיתוף ציבור בנושא.

זה המקום לציין כי כבר במסגרת מסמך החזון בחרה העירייה להשתמש בכותרת "יידוע הציבור", ורק בתוך הטקסט נעשה שימוש במונח "שיתוף ציבור". זוהי בחירה המציפה תהייה באשר לכוונה לקיומו של הליך משתף. המונח "יידוע" הן בשיוכו לדרגה 1 או בשיוכו לדרגה 3 בסולם השיתוף של ארנסטיין (Arnstein, S. R. 1969) כלומר הפעלת מניפולציה של "שיתוף" למראית עין או יידוע חד-כיווני כן וענייני, שניהם אינם מבטאים כוונה של שיתוף. יתרה מזו, הפעלתו של הליך משתף לצורך גיבוש חזון, נדרשת להתקיים זמן רב לפני הצגת החזון המגובש ובוודאי טרם עריכת התכנון הפיזי שיישם אותו. עם זאת, לעירייה בהחלט זכות לגיטימית לגבש מדיניות או חזון, שלא מתוך תהליך של שיתוף ציבור, ולקדמו בכל דרך חוקית וראויה, כולל יידוע הציבור בלבד או שיתוף באשר לאופני היישום הפיזיים בלבד.

טענתנו הינה, כי עיריית תל אביב יפו אכן בחרה לשותף את התושבים ומשתמשי הדרך בגיבוש תוכניות היישום של החזון, ולא בשלב המוקדם יותר של גיבוש החזון, ונשאלת השאלה כיצד ואם בכלל בוצעה בשלב זה התמקדות באוכלוסיית היעד של ילדים ונוער. בכך נתמקד בהמשך, תוך שיאזכר גם הנושא הכללי ללא מיקוד באוכלוסיית הצעירים שהיא נושא עבודתנו.

בדף "מחנכים לשינוי בדרך": השפעת החזון התחבורתי בתל אביב-יפו על הילדים והנוער" הנמצא באתר <http://www.meitallehavi.com/>, קיים קישור לסדרת פודקסטים "שעה חופשית" של מינהל החינוך בעיריית תל אביב יפו אשר נקראים: "השפעת חזון התחבורה הציבורית על מערכת החינוך העירונית" ומחולק ל-4 קבוצות אוכלוסיות יעד על פי מאפייני גיל וייחוד. הסכתים אלו העוסקים בהסברה ועידכון ואף כי מזמינים את השומעים להגיב בפלטפורמות השיח השונות של העיריה, נכללים בקטגוריית יידוע הציבור, גיוס דעת קהל וצמצום התנגדויות תוך הצפת נושאים רלוונטיים וייחודיים לכל אוכלוסיית גיל נדונה.

בין נספחי החזון (השינוי כבר כאן, עמ' 51) נכלל נושא "פיילוטס בתחום האופניים בעיר" אשר מתייחס לתוכנית שנתית לילדי גן טרום חובה עד תיכון לעידוד רכיבה על אופניים וכן מרכזי אופניים קהילתיים שיאפשרו חלוקת אופניים ללא תשלום לילדים שאין ביכולתם לרכוש אופניים. בחינת אתר מחלקת החינוך של העיריה לא העלה כל תוכנית חינוכית או דיון ממוקד בנושא חינוך לרכיבה על אופניים או מרכזי אופניים קהילתיים. נבחרו לניתוח שיתוף ציבור קבוצת רוכבי אופניים מומחים ושיתוף לקהל הרחב נושא אופניים בעיר. הנושאים האלו נבחרו מכיוון שאופניים חשמליים ורגילים הן כלי רכיבה פופולרי אצל בני נוער וילדים. כך שהנושא רלוונטי לקבוצות אלו, למרות שהשיתוף הנוכחי לא מותאם או מונגש לקבוצות אלו.

סקירה של שיתוף הציבור שנעשה בפועל

פסטיבל עיר בתנועה 2016

שיתוף אקטיבי והתנסות פסטיבלית של תושבי העיר באמצעי התחבורה החדשים הכוללים קורקינטים, לקראת שינוי מדיניות העירייה והפיכת הפירמידה, זהו סוג של יידוע, וגיוס דעת הקהל ותמיכת ציבור הצעירים, והתבצע לפני ההכרזה על חזון התחבורה.

פורום הולכים - רוכבים 2018

בשנת 2018 ניהלה חברת "קשרי קהילה" עבור עיריית תל אביב-יפו – את שיתוף הציבור פורום הולכים-רוכבים בנושא התניידות דו גלגלית בעיר. זו היתה סידרה של מפגשי שיתוף ציבור (סיורים ודיונים) אשר התקיימה טרם פרסום החזון או קידומו בקרב התושבים אשר שימשה ככל הנראה בסיס לתהליכים שהתקיימו בהמשך. גם מהלך זה התבצע לפני ההכרזה על חזון התחבורה ב-2020.

קבוצת מומחים 2020

העירייה פתחה קורס בנושא תכנון אורבני לרוכבי אופניים בעיר במהלך שנת 2020-2021. כל מי שתושב תל אביב יפו מגיל 18 ומעלה ורוכב על אופניים יכול להצטרף לקורס אשר במהלך הרוכבים נפגשים עם גורמי תכנון בעירייה ולומדים את נושא תכנון האופניים בעיר עם הדילמות והמורכבות שלו. במהלך הקורס מתבצע שיתוף ציבור פעיל בעניין סוגיות האופניים בעיר.

בתום הקורס המשתתפים מקבלים תואר "מומחה". להכשרה זו יש כמה משמעויות: במפגשי שיתוף ציבור המומחים יוכלו להביע דעה לפני שאר הציבור, כמו כן ימשיכו להיפגש מדי חודש בפורום מצומצם עם העירייה לדון ולשתף בנושאי האופניים בעיר. מתוך הובן שיש לרוכבים סוגיה חשובה הם כבר בקשר רציף מול הגורמים הרלוונטיים ויש להם כוח כקבוצה וקהילה. כמו כן גורמים בעירה הדגישו שלעירייה יש שאיפה להקים קהילה מעורבת בנושא האופניים שתקדם את האג'נדות שלה בעיר מול כלל גורמי התכנון בעיר.

שיתוף הציבור הזה הינו יוזמה של העירייה והעירייה מובילה את כל מהלך המפגש, בקורס הרוכבים נפגשו פיזית בעירייה והאף יצאו לספורים בעיר. החלק הזה מבצע בזום בשל מגבלות הקורונה. את המפגשים פותחת מחלקת התכנון בעירייה עם הרצאה בת 20 דקות על נושא בו התבצע השיתוף: שבילי אופניים בעיר-מצב כיום ותכנון עתידי. את ההרצאות מעבירים מספר מומחים בתחום. הלזו של הפגישה פורסם מראש ואף נאמר למשתתפים מספר פעמים בתחילת המפגש.

בתום ההרצאות סגנית ראש העיר (מיטל) פותחת את הדיון שהוא בניהולה הבלעדי. מיטל נותנת את נושא הדיון ומבקשת מהקבוצה לרשום בצ'אט מי שרוצה להגיב, כמו כן ההנחיות הן להיות עניינים, ממוקדים ולקצר בדברים. המשתתפים מורגלים בתהליך ולכן המהלך מתבצע בצורה די חלקה. המשתתפים פונים בנקודות ענייניות לעירייה ומציעים הצעות או מעלים סוגיות שנוגעות לנושאים הבאים: פריסה ברחבי העיר, סימון, בטיחות, חניות או מתקנים לחניות לאופניים, חיבור השבילים לתחנות רכבת ואוטובוס.

משתתף חרג מהזמן הסביר, העלה סוגיות לא רלוונטיות או חזר על דברים שנאמרו נקטע על ידי סגנית ראש העיר בצורה מכובדת אך חד משמעית. היו משתתפים שהעלו סוגיות שהם הפנו לעירייה בעבר אך לא קיבלו עליהן מענה ומיטל באותו רגע פתחה יומן ונקבעה פגישה עמם. הרוכבים מצידם היו קשובים וסבלניים, לעיתים היה להט או טענות כלפי העירייה הדברים נאמרו בצורה שקולה ומכבדת מתוך הבנה שיש שיתוף פעולה ארוך טווח שיש לשמור עליו (אולי יש חשש שאם ינהגו לא כשורה יופסק?).

לסיכום הקמת קבוצת "מומחים" אפילו שנעשית באופן מלאכותי על ידי העירייה, מצליחה לעורר מודעות ולהניע התושבים לנקוט יוזמה ומצד שני נותנת לתושבים היוזמים פלטפורמה מקצועית להעלות נושאים חשובים ולתרום מהידע שלהם לעירייה. רמת שיתוף הציבור שמתבצעת במפגשים אלו היא לא חד משמעית יש דברים רבים שנשארים ברמת ידוע, אך יש נושאים שהתקיים דיון אמיתי והעירייה קשובה, מקבלת ומיישמת. עדיין אין לדעת האם הפגישות אכן התקיימו או ההמלצות וההצעות של הרוכבים יושמו בתכניות עתידיות.

שיתוף פתוח

העירייה יצרה סדרה של מפגשים בזום (בשל הקורונה) לטובת שיתוף ציבור בנושא אופניים בעיר לקהל הרחב במהלך שנת 2021. למעשה כל מי שרוצה להשתתף במפגשים יכול, אין הגבלת גיל (לפי מה שמובן מהצפייה במפגשים). המפגש בו צפינו היה הראשון מסוגו. כמו בקבוצת הרוכבים הלזו פורסם מראש והמפגש היה בנוי מ-40 דקות של הרצאה והסבר (בזמן זה המיקרופונים של כל המשתתפים היו מושתקים והיה ניתן לראות את המרצים בלבד). על נושא האופניים בעיר מטרות המפגש ועוד שעה ועשרים דקות לדיון פתוח.

גם במפגש זה הביאו מומחים בתחומים השונים של האופניים והתכנון שהסבירו בהרצאות ברורות וסדורות את הנושאים. בתום ההרצאות כמו בקבוצת המומחים מיטל סגנית ראש העיר ניהלה את הדיון בצורה של פניות בצ'אט. מי שניתנה לו רשות הדיבור התבקש להיות קצר, ברור וענייני. המשתתפים ברובם שתפו פעולה והעלו נושאים רלוונטיים גם אם חזרו על הדברים הועלו האשמות כנגד העירייה לא לשללה מהם ראשות הדיבור כל עוד שמרו על שיח מכבד. גם במפגש זה מיטל נהלה את הדיון ביד רמה והחליטה לאילו נושאים לתת יותר זמן במה ואילו לקצר.

קבוצת "המומחים" השתתפה גם בדיון זה וקיבלה רשות דיבור לפני שאר התושבים. הנושאים שעלו בפגישה: רישיון לאופניים חשמליים וקורקינט, להסדיר את החוקים על הכלים השונים, גניבות אופניים, הורדת חניות לטובת שבילי אופניים, ערוץ נגיש להגשת הצעות לעירייה. בדומה למפגש עם המומחים ההצעות של התושבים נרשמו ומי שהעלה נושא חשוב או שחידש לעירייה ניתן לו זמן או נקבעה עמו פגישת המשך. גם כאן לא ידוע אם הפגישות יתקיימו והאם ההצעות נלקחו בחשבון.

במפגש זה ההצעות היו פחות מגובשות ושטחיות כך שלא התפתח דיון מעמיק בנושאים ואי היה אפשר לקחת את רוב הדברים שעלו להמשך כדי להשפיע על תוכניות עתידיות, התחושה שעברה שזו הזדמנות לידע את התושבים בנושא ולהכיר להם את הפלטפורמה החדשה של שיתוף ציבור.

חניה

בחרנו כן להתייחס בקצרה לשיתוף ציבור בנושא החניה מכיוון שנושא החניה נוגע במספר נושאים רלוונטיים לילדים ובני נוער ורצינו לבחון אותו בהשוואה לשיתופים בנושא האופניים.

המפגש הזה היה לקהל הרחב, והתנהל באותה מתכונת של שיתופי האופניים: הרצאה 40 דקות ואז דיון מנוהל על ידי הצבעות בצ'אט על ידי מיטל. הנושאים שעלו שם הפתיעו ברלוונטיות שלהם לבני נוער וילדים: יציאת רכבים מחניונים על המדרכה-עלה מהורים שחוששים לתת לילדים ללכת בעיר לבד, גם מיטל ציינה שלא נתנה לילדיה להסתובב חופשי ברחוב בשל כך. מיקום מגרשי חניה-הוספה של מגרשים מרוחקים ממרכז העיר לאפשר מרחב בטוח לילדים ופחות כניסה עם רכבים למרכז העיר. חניות ברחובות צרים-בעייה בטיחותית לילדים ונוער וביטול חניות רחוב ומגרשי חניה לטובת שבילי הליכה ואופניים.

אומנם במפגש הזה השתתפו מבוגרים בלבד אך בזכות ההורים עלו טענות ואינטרסים חשובים לילדים ונוער. בניגוד למפגשי האופניים השיח היה יותר מתוח ואנטנסיבי. לתושבים היו תלונות רבות יותר ומיטל זהבי הייתה צריכה לרסן ולמתן תשובות של עובדי עירייה שענו בצורה לא מכבדת לתושבים, למרות זאת במפגש זה הציבור העלה נושאים רבים שהיו חדשים לעירייה והיו הצעות טובות וברורות יישום. לדוגמה לאחר דיון בנושא מצוקת החניה סוכם שבהמשך להליך הפחתת מקומות חניה ברחוב, ימוקמו החניונים באזורים אסטרטגיים לתושבים כך שיאפשרו להם לא להיכנס עם הרכב למרכז העיר ובתמורה לקבל תשלום מופחת או ביטול תשלום בתנאי שישתמשו באופניים או תחב"צ.

הערכה של שיתוף הציבור שנעשה בפועל

ככלל אוכלוסיית הילדים כיעד לשיתוף ציבור הוגדרה רק בשולי החזון, ומשכך לא התבצע שיתוף ייעודי או ממוקד של ילדים ונוער, או נציגיהם (לדוגמה הורים או מחנכים) בכל תהליך התכנון כפי שהגיע לידינו. נושא הילדים הוזכר באחד הדיונים סביב ההכרח בנשיאת רישיון נהיגה באופניים או כלים רכים אך לא מעבר לזה. מאידך לא מעט הורים לילדים השתתפו בשיתופים שהתקיימו, והציפו נושאים שניתן לשייכם גם לאוכלוסיית הצעירים, כדוגמת בטיחות ההליכה על מדרכות.

השיתופים כולם התבצעו באותו השיטה של מפגש בזום המחולק להרצאה ודיון מנוהל על ידי העירייה. השיטה הזו נבנתה מתוך אילוץ ויש לה יתרונות וחסרונות. היתרונות: הרצאה הצליחה להתנהל ללא הפרעות, ניהול זמן נוח וגמיש לכלל המשתתפים, סדר, בחלק של הדיון לכל משתתף היה זמן ואפשרות להתבטא. חסרונות: מפגש לא אישי ואינטימי מקשה על תהליך של בניית קהילה ויצירת קשרים בין העירייה לתושבים, לא נוצר דיון בין העירייה והתושבים כל משתתף קיבל הזדמנות אחת לדבר וזהו גם עובדי העירייה והגורמים המקצועיים לא הרבו לדבר.

הרצאות במפגשים נתנו אפשרות של יישור קו של ידע לכלל המשתתפים אם כי היה ניתן להבין שרמות הידע שונות ומגוונות חלק מהמשתתפים היו עובדי עירייה לשעבר, אדריכלים ומתכננים עירוניים. מידת האפקטיביות של מפגשים לקהל הרחב שונה מקבוצת המומחים, הקבוצות לקהל הרחב היו מגוונות מאוד והיה צריך ללכת על מכנה משותף נמוך. השיח הגיע לרמה של הצעות בודדות בלבד שהיו רלוונטיות. המפגש הזה היה אפקטיבי יותר מעצם התנעת הליך שיתוף ראשון בתחום.

הליך השיתוף בקבוצת "המומחים" היה שונה מהקבוצות הפתוחות לקהל הרחב, מכיוון שהייתה היכרות מוקדמת של מפגשים פיזיים, ההתנהלות הייתה נינוחה והתאפשר לנהל שיח ממקום אחר מקצועי ומשתף יותר. מידת האפקטיביות תבחן על מידת ההטמעה של נושאים שעלו בדיון בתכנון לביצוע, ולא ניתן לקבוע זאת כרגע.

פלטפורמה זו מהווה התחלה של תהליך שיתוף ציבור בתל אביב יפו, הפלטפורמה פשוטה ומכלילה רק אוכלוסייה של מבוגרים עם זמן פנוי ואפשרות לעסוק בנושאים קהילתיים. כמו כן התהליך התחיל מתוך העירייה היא הגוף המארגן ומכתיבה את סדרי הדברים, כך שיחסי הכוחות של התושבים מול העירייה לא מאוזנים, אין אפשרות מעקב או לדרוש שדברים יקרו במידה והעירייה פחות להוטה לקדם.

על אף הבעיות במבנה הפלטפורמה נכון להיום היא פועלת בצורה טובה, מכיוון שהגורמים בעירייה מאוד רוצים ליצור ולקדם את השיתוף ולבוא לקראת התושבים, יותר מכך הגורמים בעירייה מאמינים שיש להם מה ללמוד מהתושבים והשיתוף הוא רווח של כולם. זה מצב מיוחד ולא מובן מאליו ולא ברור כמה זמן הוא יחזיק כאשר כל הכח והסמכות אצל העירייה. השלב הרביעי בסולם של ארנסטיין (Arnstein, S. R. 1969) שלב הייעוץ הוא המתאים ביותר לתאר את התהליך, העירייה היא מוקד הסמכות ומתייעצת עם התושבים אך אין הליך של ביקורת בסופו או אפשרות לראות את התוצרים מתבטאים בתוכניות ובקבלת ההחלטות. העירייה בכל שלב יכולה להפסיק את המיזם ללא צורך לתת דין וחשבון לתושבים. יחד עם זאת נראה שיש כאן מאמץ אמיתי וקנה להתחיל הליך של שיתוף ציבור שיכול להתפתח לקהילה מובילה ולתת כוח לתושבים.

המלצות להמשך התהליך

מטרת פרק זה הינה להציע דרכים לפיתוח שיתוף ציבור של ילדים ונוער לצורך חיזוק החזון התחבורתי כדוגמת תנועה עירונית מוטת ילדים ונוער, אשר תומכת ברעיון הכללי של עיר מקיימת מוטת משפחתיות. לשם כך יש לבנות תוכנית ארוכת טווח. אנו מציעים להשתמש במגוון אמצעי שיתוף ציבור וברמות שונות על הסולם של ארנשטיין, שבין מעורבות מרבית של השתתפות בתכנון, קבלת החלטות והקצאת המשאבים, ובין יידוע ועדכון ונפרט על כך בהמשך.

כדוגמא, עיריית טורונטו מצאה לנכון להכשיר את הצעירים ולפתח את היכולת להשתתף ולבנות כישורים מתאימים להשתתפות ביעילות (Mohamed, L. A. 2020). על כן אנו מציעים אופנים נוספים של שיתוף שאינם בהכרח בתוך הסקאלה המקובלת, מצאנו אותם בעלי ערך ממשי לקידום התהליך המלא שכן שיתוף פורה יושב על ההנחה כי למשתתפים יש בסיס ידע ושיקול דעת, אך מאידך תפקיד המערכת להבנות חלק מן הידע הזה, בנוסף לבסיס הידע והחשיבה המקוריים שמביאים המשתתפים. כמו כן שיתוף בנושאים אלו יכול לשמש כדרך להעלאת מודעות משתמשי הדרך השונים לצורך שיפור הבטיחות ושיפור חווית המשתמשים, כלומר איכות החיים, ובריאות.

סל כלים

אנו ממליצים לבצע חלק נרחב מההצעות שיוצגו להלן על ידי שילוב של סטודנטים לתכנון עירוני, אדריכלות, עיצוב אורבני וחינוך. כחלק מתוכנית חונכים בה הסטודנטים יעבדו יחד עם הילדים, יבנו מערכי שיעור ויקיימו סיורים במימון מלגה או נקודות זכות בתואר (Kebede, A. 2014). כך נשיג שתי מטרות בו זמנית- שיתוף ציבור לילדים ונוער עם כוח אדם צעיר ואיכותי ונכשיר את דור מתכנני העתיד להתמודד עם סוגיות שיתוף ציבור.

חונכות עצמית: זהו שיתוף אקטיבי, בו הנוער הבוגר יותר חונך נוער צעיר במסגרת שיעורי תאוריה מוטי כלים רכים בבית ספר וסביבם לפתח מערך שיעורים על תנועה ותכנון תחבורה (בנוסף לקיים היום בבית הספר מתקיימים שיעורי תיאוריה לנהיגה על רכבים פרטיים ואופנוע). השיעורים יבנו מכיתה א' בהדרגה עד סוף התיכון שלכל שכבת גיל נושא מרכזי אותו יפתחו ויחקרו לאורך השנה. כמו כן לקיים כחלק מהמערך שיעורי זהירות בדרכים ותרבות נסיעה/ נהיגה נכונה. כמו כן מתוך הפלטפורמה הזו ניתן לייצר שיתופי ציבור עם ילדים ונוער בבית ספר ובמסגרות נוספות.

1. פיתוח מפות עירוניות לילדים- פיתוח מפה עירונית עם ילדי גן ויסודי, ממושטת ושמודגשים בה גני ילדים, בתי הספר ותחנות אוטובוס ושבילי אופניים ומוקדי עניין לילדים. בניית המפה תבצע בשתי פלטפורמות אפליקציה אותה אפשר לעדכן ומפות אינטראקטיביות התלויות ברחבי העיר בגובה העיניים והידיים של הילדים.

2. מובילים צעירים (לגילאי תיכון) - להקים קבוצה של צעירים מכל העיר שתעסוק בסוגיות של תכנון תחבורה לילדים ונוער בשיתוף עם העירייה. השיתוף יהיה ארוך טווח כולל הכשרה ועבודה צמודה עם מתכננים אורבניים של העירייה לאורך 2-5 שנים. כמו כן הקבוצה של המובילים תסייע לעירייה בגיוס של בני נוער נוספים לפלטפורמה ממגוון השכונות והאוכלוסיות בעיר (Mohamed, L. A. 2020).

3. נוהל שיתוף ציבור הצעירים בתכנון העיר- לקדם חוק עזר עירוני לתכנון אזורים ושכונות חדשות בעיר כולל התחדשות עירונית, חובה לשלב בתכנון מקדים ומפורט בני נוער וילדים משכונת המגורים הנבנת או השכונה הצמודה על מנת לסייע בתכנון המרחב בו הם יגורו בעתיד.
4. סיורי חקר ולימוד- במסגרת בית-הספר לקיים סיורים ותצפיות בנושאי תכנון תחבורה עם משימות חקר לפיתוח תחבורה ציבורית ושבילי אופניים מותאמים לנוער וילדים, כולל התייחסות למערך התחבורה באזור בית הספר (Chapman, J., & Eng, P. 2013).
5. תחרות תכנון ועיצוב- מדי שנה העירייה תקיים תחרות עירונית נושאת פרסים לתכנון המרחב העירוני בדגש תחבורה. התחרות תתחלק לשלוש קטגוריות: תחרות מגיל 18-30, תחרות בין בתי הספר התיכוניים ותחרות בין בתי הספר היסודיים. הקבוצות המנצחות יזכו להוציא לפועל את התוכנית שלהם יחד עם העירייה ויקבלו פרס לפי בחירת העירייה.
6. פורום מתכננים צעירים- פתיחת פורום של כלל בתי הספר בעיר בו קיימו פעם בחודש דיונים על סוגיות תחבורה עכשוויות ורלוונטיות (כגון הורדת חניות לטובת אופניים, מסלולי אוטובוסים, מיקום שבילי אופניים), כל חודש בית ספר אחר יהיה אחראי לבחור סוגיה ולהציג אותה לכלל בתי הספר לקיים דיון במידה ויש מסקנות בעלות ערך לגבש נייר עמדה ולשלוח לעירייה. פעם בשנה העירייה תזמין נציגים מכלל בתי הספר להציג למהנדס העיר ומתכנן המחוז את הסוגיות הבערות ביותר ולדון בהם (Cushing, D. F. 2016).
7. פיתוח פתרונות טכנולוגיים- יצירת שיתופי פעולה עם הרשות הארצית לתחבורה וחברות סטארט אפ והייטק בתחום התחבורה (גוגל, מוביט, מובילאיי, טסלה, ליים) התלמידים יציגו את בעיות וכשלים של התחבורה בעיר ויחד יגבשו פתרונות טכנולוגיים בעלי יישום פרקטי וכלכלי.
8. אפליקציה עירונית- במטרה להגדיל את פלטפורמות ידוע הציבור, העירייה תפתח אפליקציה ביחד עם קבוצת מובילים צעירים, לשיתוף מידע על כלל הנושאים בעיר והתקשרות עם כלל הגורמים בעיר כולל דיווחים ועדכונים שוטפים לציבור, פלטפורמת תשלום עבור שירותי עירייה (ארנונה, דוחות וכו') ופלטפורמה לבקשות/ תלונות של התושבים בנושאים שונים.
9. סיורי תכנון ועיצוב המרחב העירוני- הסיורים מיועדים לקהל הרחב/ צוות העירייה/ איגוד המתכננים הארצי. הילדים והנוער יבנו את מערך הסיורים במהלך השנה ויציגו את מערך התחבורה המשתנה בעיר, בדגש על שכונות עם קישוריות נמוכה. הילדים ידריכו את הקהל הרחב במספר מועדים נבחרים במהלך השנה. כמו כן יציגו רעיונות תכנוניים עליהם עבדו (Irazábal, C., & Huerta, C. 2016).
10. פרסום ברשתות חברתיות- פרסום קבוע ובולט באנסטרנס/ פייסבוק של העירייה על הודעות תכנון תחבורה ושיתופי ציבור קרובים, בליווי סרטונים המסבירים על מה השיתוף שכולם יוכלו להבין.
11. יצירת סרטוני הסברה- בני נוער וילדים יכינו סרטונים על פרויקטים שעשו בהם שיתוף ציבור בתחבורה ויסבירו כיצד התבצע השיתוף ומה התוצרים שלו (פרסום ברשתות חברתיות לרבות תיק תוק).

סיכום ומסקנות

תכנון, מטבע המילה עצמה, הוא תהליך ארוך טווח הנדרש לייצר ולהתייחס למצבים עתידיים, לא לאמר עתידיניים. מערכת התחבורה הינה מערכת עתירת משאבים ורחבת ממשקים ואשר השפעתה ניכרת על כלל משתמשי הדרך ולפיכך תכנון ארוך טווח מקבל משנה תוקף. תוכניות אשר נמצאות כיום בביצוע ואשר יסתיימו תוך כ-4 שנים (הקו האדום), ובעוד כ-8 שנים (הקו הסגול והירוק) (אתר העירייה, [הודעות](#), תחתית העמוד) נמצאו על שולחן המתכננים ועברו תהליכים סטטוטוריים שנים רבות אחורה, וכדוגמא התסקיר הסביבתי עבור הקו הירוק יצא לדרך בשנת 2012 בדיון של המועצה הארצית לתכנון ובניה ([פרטי ישות תוכנית](#)) וכדי להגיע לשולחן המועצה הארצית נדרשת הכנה תכנונית של כשנה לפחות. כלומר משך הזמן הנדרש לתחילת הרצתו של קו רכ"ל הינו כ- 20 שנים.

לצורך שיחתנו, נניח לפיכך, כי חזון התחבורה הציבורית של תל אביב הינו ביטוי מעשי ואולי מניפסט שיווקי לתפיסה תכנונית ומהלכים אשר התקיימו שנים רבות טרם ניסוחו. עם זאת הנחה זו אינה ממעיטה מערכו הציבורי של מסמך החזון ומן המהלכים העירוניים המלווים אותו. יתרה מכך תבונתו של החזון הוא בהנגשת המורכבות התחבורתית לתושבים ולקהל משתמשי הדרך באופן ידידותי ומעשי ומכאן חשיבותו הרבה ועוצמתו. על המנעד שבין סיוט עירוני בדמות פקקים, חסימות דרכים, חפירות, רעש ואבק ובין חוויה עירונית של שינוי, העצמה והתפתחות בחרה עיריית תל אביב במינופו של האתגר לטובת חיזוקה החברתי קהילתי וכלכלי של העיר, וזהו למעשה החזון הגדול שבתוך חזון התחבורה של העיר, ולאור חזון זה ניתן לבקר ולהעריך את הפעולות הרבות שנעשות במסגרתו, ולבחון את הצלחתם.

מתוך מכלול ארועי שיתוף הציבור, ובעיקר יידוע הציבור, שבחנו ניתן להכליל ולאמר כי מגוון הפעילויות שבוצאו לאורך השנים יצר בסיס ידע והכרה רחב של התושבים את אתגרי ההתחדשות של מערכת התנועה העירונית וחזון הפיכת הפירמידה. ארועי השיתוף היו ברובם ארועים של יידוע הציבור אך בהחלט הצליחו לייצר אווירה של גיוס הציבור לטובת חיזוק הקהילה. מהמחקר שערכנו במסגרת עבודה זו עולה כי מימד הצעירים, ילדים ונוער, לא קיבל משקל מספיק במסגרת מסמכי החזון ובתוך מגוון הפעולות שהתבצעו חסר היה מיקוד בנושא, וגם הבטחות שהוצגו במסמכי החזון ככל הנראה ולמיטב ידיעתנו טרם מומשו. לפיכך המלצתנו להמשך, במסגרת תפיסת העולם של החזון התל אביבי ורוח הדברים העולה מן המסמכים ומן השיתופים שבחנו והעדר תכנים שתרנו אחריהם, הינה לגבש תוכנית אסטרטגית לשיתוף הנוער הן ברמה הרעיונית והן ברמה הטקטי, בנושא התניידות במרחב הציבורי, תוכנית זו יכולה להוות פרק במסגרת תוכנית כללית לשיתוף הנוער בלקיחת אחריות על המתחולל במרחב הציבורי העירוני.

תוכנית השיתוף בנושא ההתניידות צריכה לכלול מטרות אשר יגובשו עם המשתתפים ומערך עבודה שלם ומגוון להתייחסות ברמה אסטרטגית, כמו השפעה על מדיניות, הכוונת התפתחות וכדומה ומהלכים טקטיים כמו הדרכות, ליווי, לימוד והתנסות.

ייחודיות ארועי שיתוף ציבור בתחום התחבורה היא האפשרות להפוך אותם לארוע של הרפתקאה או בילוי או טיול, והם ארועים מזמינים ומהנים ואפילו עצם ההליכה בעיר לאורכם של צירי עבודות עפר וביצוע יכולה להיות חוויה מהנה ומלמדת ([הסכת](#)): השפעת חזון התחבורה העירונית על מערכת החינוך העירונית - גנים עירוניים). עם זאת יוזכר כי חלק מארועים אלו הינם יותר בבחינת יידוע, שהוא חשוב וטוב כשלעצמו. כוחם המשותף של ארועי שיתוף בשלבי הביצוע של התוכנית יכול להיות השפעה נקודתית חשובה כמו פסטיבל עיר בתנועה או אף השפעה על רוח הדברים. חשוב לא פחות הוא דווקא הכוח של הארועים להשפיע על הציבור עצמו ולגייסו לתהליך ולא רק על מקבלי ההחלטות.

עיריית תל אביב יפו מובילה מהלך חדשני וייחודי שטרם נראה בישראל, והוא יהיה לסמן ימניורף עבור מהלכים דומים שיבואו בעקבותיו בערים נוספות. הבטים שונים של המהלך נבנים ומתפתחים תוך כדי הארועים, וניזונים מן המשוב המתקבל מהמעורבים בתהליך. פעולות כדוגמת בניית קהילות רוכבים והקצאת תקנים לייזום וניהול שיתופי ציבור מעידים על כוונה לפתח כלים ארוכי טווח לשיתוף ציבור רחב ומעמיק הנוגע לתחומים רבי בחיי התושבים.

- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of planners*, 35(4), 216-224.
- Cascetta, E., & Pagliara, F. (2013). Public engagement for planning and designing transportation systems. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 87, 103-116
- Cele, S., & Van Der Burgt, D. (2015). Participation, consultation, confusion: professionals' understandings of children's participation in physical planning. *Children's Geographies*, 13(1), 14-29
- Chapman, J., & Eng, P. (2013). The Development of School Area Traffic Safety Guidelines for Manitoba. In 2013 CONFERENCE AND EXHIBITION OF THE TRANSPORTATION ASSOCIATION OF CANADA-TRANSPORTATION: BETTER-FASTER-SAFER.
- Cushing, D. F. (2016). Youth master plans as potential roadmaps to creating child-and youth-friendly cities. *Planning Practice & Research*, 31.154-173 ,(2)
- De Luca, S. (2014). Public engagement in strategic transportation planning: An analytic hierarchy process based approach. *Transport Policy*, 33.110-124 ,
- Fainstein, S. S., & Lubinsky, A. (2020). The Relationship between Citizen Participation and the Just City: Can More Participation Produce More Equitable Outcomes?. In *Learning from Arnstein's Ladder* (pp. 129-147). Routledge.
- Irazábal, C., & Huerta, C. (2016). Intersectionality and planning at the margins: LGBTQ youth of color in New York. *Gender, Place & Culture*, 23.714-732 ,(5)
- Kebede, A. (2014). *The Green Streets Game: evaluating a collaborative design tool for youth public engagement* (Doctoral dissertation, University of British Columbia).
- Mohamed, L. A. (2020). *Youth Participation in Transportation Planning: The City of Toronto's Youth Engagement Strategy* (Doctoral dissertation, Faculty of Environmental Studies in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master in Environmental Studies, York University, Toronto.)
- Thomas, R. (2008). Engaged or Disinterested? Youth Political and Civic Participation in Canadian Transportation Planning. *Critical Planning*, 15.121-39 ,(1)
- Wurtele, S., & Ritchie, J. (2005). Healthy travel, healthy environments: integrating youth and child perspectives into municipal transportation planning. *Children Youth and Environments*, 15.356-370 ,(2)

מקורות דיגיטאליים

- הקלטות שיתוף ציבור שהתקבלו מעיריית תל אביב יפו, על ידי נופר אבני
- אתר העירייה :

<https://www.tel-aviv.gov.il/Pages/HomePage.aspx>

- אתר חזון התחבורה העירוני :

<https://www.tel-aviv.gov.il/Residents/Transportation/Pages/transportvision.aspx>

- השינוי בדרך - חזון התחבורה וההתניידות של תל-אביב-יפו, עיריית תל-אביב-יפו יולי 2020

<https://www.tel->

[aviv.gov.il/Forms/%D7%94%D7%A9%D7%99%D7%A0%D7%95%D7%99%20%D7%91%D7%93%D7%A8%D7%9A%20-%20%D7%97%D7%95%D7%91%D7%A8%D7%AA%20%D7%97%D7%96%D7%95%D7%9F%20%D7%94%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94.pdf](https://www.tel-aviv.gov.il/Forms/%D7%94%D7%A9%D7%99%D7%A0%D7%95%D7%99%20%D7%91%D7%93%D7%A8%D7%9A%20-%20%D7%97%D7%95%D7%91%D7%A8%D7%AA%20%D7%97%D7%96%D7%95%D7%9F%20%D7%94%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94.pdf)

[aviv.gov.il/Forms/%D7%94%D7%A9%D7%99%D7%A0%D7%95%D7%99%20%D7%91%D7%93%D7%A8%D7%9A%20-%20%D7%97%D7%95%D7%91%D7%A8%D7%AA%20%D7%97%D7%96%D7%95%D7%9F%20%D7%94%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94.pdf](https://www.tel-aviv.gov.il/Forms/%D7%94%D7%A9%D7%99%D7%A0%D7%95%D7%99%20%D7%91%D7%93%D7%A8%D7%9A%20-%20%D7%97%D7%95%D7%91%D7%A8%D7%AA%20%D7%97%D7%96%D7%95%D7%9F%20%D7%94%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94.pdf)

[aviv.gov.il/Forms/%D7%94%D7%A9%D7%99%D7%A0%D7%95%D7%99%20%D7%91%D7%93%D7%A8%D7%9A%20-%20%D7%97%D7%95%D7%91%D7%A8%D7%AA%20%D7%97%D7%96%D7%95%D7%9F%20%D7%94%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94.pdf](https://www.tel-aviv.gov.il/Forms/%D7%94%D7%A9%D7%99%D7%A0%D7%95%D7%99%20%D7%91%D7%93%D7%A8%D7%9A%20-%20%D7%97%D7%95%D7%91%D7%A8%D7%AA%20%D7%97%D7%96%D7%95%D7%9F%20%D7%94%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94.pdf)

- ועדת החינוך והועדה לקידום מעמד הילד, עיריית תל אביב יפו

<https://www.tel-aviv.gov.il/Transparency/Pages/ChildRights.aspx>

- הודעות : מערכת הסעת המונים - רכבות קלות

<https://www.tel-aviv.gov.il/Residents/Transportation/Pages/masstransporttrain.aspx>

- עיריית תל אביב יפו - שיתוף ציבור - פורום הולכים רוכבים, 2018

[http://www.meitallehavi.com/wp-](http://www.meitallehavi.com/wp-content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-%D7%A4%D7%95%D7%A8%D7%95%D7%9D-%D7%94%D7%95%D7%9C%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%A8%D7%95%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%9D.pdf)

[content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-](http://www.meitallehavi.com/wp-content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-%D7%A4%D7%95%D7%A8%D7%95%D7%9D-%D7%94%D7%95%D7%9C%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%A8%D7%95%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%9D.pdf)

[content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-](http://www.meitallehavi.com/wp-content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-%D7%A4%D7%95%D7%A8%D7%95%D7%9D-%D7%94%D7%95%D7%9C%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%A8%D7%95%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%9D.pdf)

[content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-](http://www.meitallehavi.com/wp-content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-%D7%A4%D7%95%D7%A8%D7%95%D7%9D-%D7%94%D7%95%D7%9C%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%A8%D7%95%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%9D.pdf)

[content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-](http://www.meitallehavi.com/wp-content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-%D7%A4%D7%95%D7%A8%D7%95%D7%9D-%D7%94%D7%95%D7%9C%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%A8%D7%95%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%9D.pdf)

[content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-](http://www.meitallehavi.com/wp-content/uploads/2018/06/%D7%A1%D7%99%D7%9B%D7%95%D7%9D-%D7%AA%D7%94%D7%9C%D7%99%D7%9A-%D7%A4%D7%95%D7%A8%D7%95%D7%9D-%D7%94%D7%95%D7%9C%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%A8%D7%95%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%9D.pdf)

- עיריית תל אביב יפו, "מחנכים לשינוי בדרך : השפעת החזון התחבורתי בתל אביב-יפו על הילדים והנוער"

[http://www.meitallehavi.com/%d7%9e%d7%97%d7%a0%d7%9b%d7%99%d7%9d-](http://www.meitallehavi.com/%d7%9e%d7%97%d7%a0%d7%9b%d7%99%d7%9d-%d7%9c%d7%a9%d7%99%d7%a0%d7%95%d7%99-%d7%91%d7%93%d7%a8%d7%9a-%d7%94%d7%a9%d7%a4%d7%a2%d7%aa-%d7%94%d7%97%d7%96%d7%95%d7%9f-%d7%94%d7%aa%d7%97%d7%91%d7%95%d7%a8/)

[%d7%9c%d7%a9%d7%99%d7%a0%d7%95%d7%99-%d7%91%d7%93%d7%a8%d7%9a-](http://www.meitallehavi.com/%d7%9e%d7%97%d7%a0%d7%9b%d7%99%d7%9d-%d7%9c%d7%a9%d7%99%d7%a0%d7%95%d7%99-%d7%91%d7%93%d7%a8%d7%9a-%d7%94%d7%a9%d7%a4%d7%a2%d7%aa-%d7%94%d7%97%d7%96%d7%95%d7%9f-%d7%94%d7%aa%d7%97%d7%91%d7%95%d7%a8/)

[%d7%94%d7%a9%d7%a4%d7%a2%d7%aa-%d7%94%d7%97%d7%96%d7%95%d7%9f-](http://www.meitallehavi.com/%d7%9e%d7%97%d7%a0%d7%9b%d7%99%d7%9d-%d7%9c%d7%a9%d7%99%d7%a0%d7%95%d7%99-%d7%91%d7%93%d7%a8%d7%9a-%d7%94%d7%a9%d7%a4%d7%a2%d7%aa-%d7%94%d7%97%d7%96%d7%95%d7%9f-%d7%94%d7%aa%d7%97%d7%91%d7%95%d7%a8/)

[%d7%94%d7%aa%d7%97%d7%91%d7%95%d7%a8/](http://www.meitallehavi.com/%d7%9e%d7%97%d7%a0%d7%9b%d7%99%d7%9d-%d7%9c%d7%a9%d7%99%d7%a0%d7%95%d7%99-%d7%91%d7%93%d7%a8%d7%9a-%d7%94%d7%a9%d7%a4%d7%a2%d7%aa-%d7%94%d7%97%d7%96%d7%95%d7%9f-%d7%94%d7%aa%d7%97%d7%91%d7%95%d7%a8/)

- פסטיבל עיר בתנועה, 2016

<http://www.meitallehavi.com/%d7%a4%d7%a1%d7%98%d7%99%d7%91%d7%9c-%d7%a2%d7%99%d7%a8-%d7%91%d7%aa%d7%a0%d7%95%d7%a2%d7%94/>

- פרטי ישות תוכנית, תכנית תתל/70 א, רכבת קלה במטרופולין תל אביב - קו סגול מערבי

<https://mavat.moin.gov.il/MavatPS/Forms/SV4.aspx?tid=4>

- שעה חופשית, הפודקסט של מנהל החינוך בעיריית תל אביב יפו - (ארבעה הסכתים נפרדים : השפעת חזון התחבורה העירונית על מערכת החינוך העירונית - חינוך על יסודי, - חינוך מיוחד, - חינוך יסודי, - גנים עירוניים)

<https://open.spotify.com/show/3n5n2esHF0en9RV5F9rxk>

∞