



אגף איכות אוויר ושינוי אקלים

כ"ג טבת תשע"ד
26 דצמבר 2013

לכבוד
מר רובי זלוף
משנה למנכ"ל
עיריית תל אביב-יפו

שלום רב,

הנדון: יישום סעיף 77א' לפקודת התעבורה ברשות המקומית

אנו מאשרים קבלת תכנית עיריית תל אביב-יפו לצמצום זיהום אוויר מתחבורה כחלק מהליך ביצוע ההתייעצות בהתאם לסעיף 77א' לפקודת התעבורה.

מצב איכות האוויר בתל אביב-יפו מצדיק נקיטת אמצעים דרסטיים לצמצום זיהום האוויר מתחבורה ולכן אנו תומכים בביצוע צעדים שיובילו לשיפור משמעותי באיכות האוויר בטווח הזמן הקצר. אנו רוצים לראות את התוכנית כתוכנית ברת יישום, לפיכך, העיריה חיבת לקדם אותה בשיתוף פעולה ובהסכמת משרד התחבורה. ללא הסכמת משרד התחבורה תישאר לצערנו התוכנית כאות מתה.

להלן התייחסותנו לצעדי התכנית העיקריים:

- הקמת חניוני חנה וסע ותחנות מעבר בין אמצעי תחבורה ציבורית - אנו תומכים בצעד זה כאמצעי לשיפור הנגישות, המשלב שימוש אמצעי תחבורה שונים ומקצר זמני המתנה במעבר בין קווים שונים ובין אוטובוסים לאמצעים אחרים. בשלב הנוכחי התכנית לא כוללת תיאור מפורט של מיקומי החניונים ושירותי ההסעות שיצא מהם ולכן לא נוכל להתייחס מעבר לכך.
- הקצאת זכויות דרך לנת"צ ומת"צ, הפעלת פיילוט של הצבת שלטי מידע אלקטרוניים בתחנות אוטובוסים המודיעים לנוסעים על זמני הגעת האוטובוסים - אנו רואים חשיבות רבה ביצירת חלופות טובות ונוחות לנסועה ברכב פרטי, ובכך לקידום תחבורה הציבורית ככלי יעיל ביותר לצמצום זיהום אוויר.
- הרחבת מערך השכרת אופניים - אנו רואים צעד זה בחיוב רב וסבורים כי יש מקום שעיריית תל אביב-יפו תוביל מהלך מטרופוליני שיאפשר השכרת אופניים ברשות אחת והשאררתן ברשות אחרת.
- מדיניות חניה - בתל אביב-יפו מספר מקומות חנייה רב ביותר ביחס למקומות העבודה הנמצאים בשטחה, זאת בהשוואה לערים גדולות בעולם. צמצום מקומות החנייה חייב להיות חלק ממטרות התכנית. אנו סבורים כי מדיניות החניה הנוכחית הקובעת תעריפי חנייה מרביים למבקרים בעיר, תואמת אך חלקית את מטרותינו בצמצום השימוש ברכב פרטי. חשוב לציין כי צעד זה חייב להיעשות במקביל ליצירת חלופות טובות, כמו קידום התחבורה הציבורית, שימוש באופניים וכד'.
• מתן העדפה בבחירת ספקי שירותים לשימוש ברכבים נקיים - אנו רואים בכך דוגמא ומודל לתושבי העיר ואף לרשויות נוספות וכן עידוד כלכלי לספקים "הירוקים".



אגף איכות אוויר ושינוי אקלים

- אזור מוגבל תנועה - המשרד רואה בחקמת אזורים מוגבלים תנועה במרכזי ערים כאמצעי יעיל לשיפור איכות האוויר בעיר. אמצעי זה נמצא בשימוש שנים רבות בחלק ניכר מהמטרופולינים באירופה ואף הוכיח עצמו כיעיל.

אנו סבורים כי על העירייה לעבור לשלבי התכנון המפורט בהקדם האפשרי תוך ירידה לפרטים ובחינת ההשפעות הפרטניות של כל אמצעי, בחינת מקורות המימון לצעדים השונים וקביעת לוחות זמנים ליישום.

על אף האמור נבקש לחזור ולהדגיש כי אין היתכנות ליישום אמצעי זה ללא הסכמת משרד התחבורה. לאור האמור משרדנו לא יוכל לתמוך בצעד זה ללא תמיכה משלימה של משרד התחבורה.

נשמח לסייע ככל שניתן בקידום התכנית ויישומה בהקדם האפשרי.

בברכה,

ד"ר צור גלין

ראש אגף איכות אוויר ושינוי אקלים

העותקים:

דוד לפר, מנכ"ל המשרד להגנת הסביבה
עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
שולי נור, סמנכ"לית בכירה לתעשיות ולרישוי עסקים, המשרד להגנת הסביבה
ברוך ובר, מנהל מחוז תל אביב, המשרד להגנת הסביבה
יקי פרלשטיין, המפקח על התעבורה במחוז תל אביב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
משה בלסנהיים, מנהל הרשות לאיכות הסביבה, עיריית תל אביב-יפו
יוסי באזיס, אחראי איכות אוויר, הרשות לאיכות הסביבה, עיריית תל אביב-יפו
צחי אסא, מרכז איכות אוויר, מחוז תל אביב, המשרד להגנת הסביבה
אמיר זלצברג, ראש תחום תחבורה, אגף איכות אוויר, המשרד להגנת הסביבה
גלי דינס, הלשכה המשפטית, המשרד להגנת הסביבה
איילת זיטל, זיהום אוויר מתחבורה, המשרד להגנת הסביבה

מדינת ישראל

כינון בסיון התשע"ד
26 יוני 2014
סימוכין: 16596814

לכבוד
מר רובי זלוף
משנה למנכ"ל העירייה
ת"א-יפו

א.נ.,

הנדון: תכנית לצמצום זיהום אוויר מתחבורה בת"א-יפו
סימוכין: - מכתבך אלינו, מתאריך 1.5.14 בצירוף חוברת בנושא שבנדון (כולל תקליטור)
והערותינו של ד"ר צור גלין ואחרים.

1. החוברת והעבודה שהושקעה בה בהחלט מפגינים מאמץ בכוון הנכון לשיפור חיי התושבים והמבקרים בתל אביב בראיית האויר אותם הם נושמים.
2. התרשמתי מהיסודיות ומההיקף אליו העבודה מתייחסת.
3. בנושא הקצאת שטחים למסופים ותחנות מעבר בין אמצעי תחבורה ציבורית, יש התייחסות לחינוכי "חנה וסעי". מדיניות משרד התחבורה בנושא זה בגוש דן כולו, נמצאת בשלב התהוות במסגרת פרויקט ייעודי לנושא (המתבצע בשיתוף עם חב' נתי"ע). חשוב להיות קשובים למסקנות שיגובשו בקרוב בנושא זה (סעיף 7.2.1.2 בדו"ח).
4. אגב, הדו"ח מתייחס לשנת היעד 2020 כאילו הקו האדום כבר פועל... בשעה שהתחזית כידוע לך הינה לסוף 2021. כמו כן מתייחס הדו"ח למצב בו קיימת רכבת קלה בכביש 44 (הקו הכחול? הקו החום?) כבר בשנת 2020.
5. בהתייחס לאזורים מוגנים סביבתית (סעיף 7.4.2), איזכור אגרת הגודש הינו בהחלט במקום, אולם, לדעתי - קידום תקן החניה המוצע (תקן מקסימום) יתרום מעל ומעבר למעבר לשימוש בתחבורה ציבורית. בכל מקרה, הפחתת מזהמים מרכב חדש (דיזל או בנוזן ברכב שגילו פחות מ-5 שנים) אינה מהווה גורם משמעותי. נראה שהזיהום נובע מרכב ישן יותר ואם למנוע מרכב כניסה לאזורים מוגבלי תנועה, יהיה צורך למנוע על בסיס גיל הרכב (בעיקר).

בכל מקרה, זאת הדרך ועל כך אנו מברכים.

במנות רב,
יעקב פרלשטיין
המפקח על התעבורה
מחוזות ת"א והמרכז

העתקים בדף נפרד

העתקים:

- מר מ. לייבה – מנכ"ל העיר ת"א-יפו
- מר א. בן-שושן – מנהל הרשות לתחבורה תנועה וחניה
- מר ברוך זבר – מנהל מחוז תל אביב
- אינג' ט. פלד - מהנדסת המתוז, כאן
- אינג' ח. כהן – מהנדסת תנועה, כאן
- מר י. כהן - יועץ למפע"ת, כאן