

סיכום דיון ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 19.4.2023

נושא הדיון: הליכה בטוחה

נוכחות/ים:

- מיטל להבי, סגנית ראש העירייה (מרצ), מחזיקת תיק התחבורה, הבטיחות בדרכים והגאווה
- יואב דוד, אדריכל העירייה
- אייל תדהר, מנהל מטה חטיבת התפעול, עיריית תל אביב-יפו
- אביב דנינו, מנהל הדרכה, הסברה ובטיחות בדרכים, אגף התנועה, עיריית תל אביב-יפו
- ד"ר נדב לוי, מנהל היחידה לתחבורה ציבורית, אגף התנועה, עיריית תל אביב-יפו
- שלומי שטיין, סגן מנהל אגף הפיקוח, עיריית תל אביב-יפו
- טלי ברגל, אדריכלית מרחב ציבורי, אדריכל העירייה, עיריית תל אביב-יפו
- עלמה צור רביבו, היחידה לתכנון אסטרטגי, עיריית תל אביב-יפו
- אפרת שרגא, מחלקת תיאום הנדסי, עיריית תל אביב-יפו
- עמית איתן, מינהלת הרכבת הקלה, עיריית תל אביב-יפו
- אייל הרשטיק, יועץ אגף התנועה לבטיחות בדרכים
- לאורה הופמן-שפטלר, הרשות לתחבורה, תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו
- רועי, משרד מבקרת העירייה
- חגית קליימן, דוברות מיטל להבי
- נתי, מנהל מחוז מרכז, הרלב"ד
- מיכל אבן חן, מנכ"לית עמותת נתיב בטוח – מיזם שומרי הדרך
- ניב יעקב, מנכ"ל עמותת אור ירוק
- ד"ר עלית אופנהיים, מנהלת מכון שלמה שמלצר לתחבורה חכמה, אוניברסיטת תל אביב
- מישל ספקטור, דוקטורנטית בטכניון, מייסדת שותפה בחברת Ipgallery
- אלה טיבי, תושבת
- עמי אביטל, תושב
- גבי ספקטור, תושבת
- אלון סיגלר, תושב
- דן ווגר, תושב

פתיחה – מענה לסוגיות מהישיבה הקודמת:

מיטל להבי: זו ישיבה שניה ברצף על נושא ההליכתיות, בפעם הקודמת היו כאן בעיקר תושבים ושמענו הערות על נושא ההליכה. ניסינו לענות על דברים שעלו במהלך דיון הקונקרטי, אבל אנחנו רוצים להציג גם את העתיד ואת הכוונה להציב את הולכי הרגל בראש פירמידת ההתניידות, מתוך תפיסה שכולנו הולכי רגל.

אייל הרשטיק: מענים לנושאים שעלו מהתושבים בישיבה הקודמת:

- הקמת חמ"ל לנושא העבודות בעיר – זה תפקידו של המרכז לתיאום הנדסי, והוא מתחיל חודשים רבים לפני כל עבודה, וגם במהלך העבודות יש קשר רציף עם הציבור והקהילה. יש בנוסף את מוקד 106 שמעביר פניות דחופות במקרה הצורך.
- ביטוח מפגיעות קורקינטים שיתופיים – הקורקינטים השיתופיים, כמו הפרטיים, כפופים להוראות החוק, שאיננו מחייב כיום עריכת ביטוח. בית המשפט פסק שזה אינו רכב מנועי על פי חוק, ושינוי כזה חייב להיעשות בחקיקה. אנחנו כן מחייבים את החברות בביטוח צד ג' אם הן רוצות לעבוד בעיר, ולכל הקורקינטים השיתופיים יש כזה ביטוח.
- הכוונה של 106 לקליטת תלונות להולי רגל – נעשים שינויים בימים אלה לשיפור האפליקציה, כך שתוכל לקלוט בצורה ידידותית ואינטואיטיבית מפגעים המדווחים על ידי הולכי רגל.
- קושי בגיוס פקחים – הפצנו בסיכום הקודם מסמך מפורט בעניין.
- בעיות ספציפיות באזור מגדל המאה – התבצע סיור בשטח על ידי גורמי מקצוע יחד עם נציגי ציבור. מאז סודרה המדרכה והורחבה, והמצב השתפר. מעבר החציה הוחזר גם הוא.
- הפיכת רחוב ל"רחוב בית ספר", שייסגר לכלי רכב בשעות מסוימות – עדיין בבדיקת היתכנות לטובת בית ספר יהודה המכבי ברחוב אנטיגונוס. טעון אישורים מהגורמים השונים.
- דיווח על מפגעי בטיחות מאתרי עבודה – ניתן לדווח כמובן למוקד 106, אבל מעבר אליו גם למוסד לבטיחות וגהות במשרד הכלכלה. יש מוקד טלפוני וניתן לדווח גם אונליין באתר שלהם.
- בנוסף לוועדה הזו יוקם גם פורום מקצועי שיעסוק בנושאים אלה.

מיטל להבי: בנושא התלונות למוקד 106 יש פתיחות מצידם שלא היתה בעבר. המוקד פתוח מאוד לשינויים והכנסת נושא התחבורה לתלונות שאפשר להעלות בפניהם. התחבורה מייצרת יותר תלונות לאחרונה, ולכן צריך לתת לה מקום, ואפשרות לתושבים להעלות בעיות בנושא.

בעניין הפורום המקצועי, צריך לומר שיש דיני עיריות ועל פיהן הוועדה הזו היא סטטוטורית, ולפיכך אני מקפידה על כינוסה בהתאם. מבחינה סטטוטורית משרד התחבורה, החינוך והמשטרה חייבים להיות פה. זה אמור להבטיח שהוועדה תתקיים וישתתפו בה כל הגורמים הרלוונטיים לעניין. הרלבנטי שהוא נציג משרד התחבורה מגיע תמיד, אבל משרד החינוך והמשטרה לא תמיד מגיעים. איני יודעת אם יש בכוח נציג מבקר העירייה לשנות, זאת אבל לפחות לבדוק כדאי.

רועי: אבדוק את זה.

תאונות הדרכים בעיר והתוכנית האסטרטגית לבטיחות בדרכים – מצגת

אייל הרשטיק: מספר התאונות בעיר באופן כללי במגמת ירידה, אולם מספר התאונות הקשות במגמת עלייה. יש כ-200 נפגעים בשנה בתאונות, לא רק הולכי רגל אלא כלל הנפגעים. המספר הזה לא יורד בשנים האחרונות. הולכי הרגל הם הפגיעים ביותר ונפגעים בשיעור הגדול ביותר בעיר, אחריהם אופנועים, אופניים, ונהגי כלי רכב.

הרכבים המעורבים בתאונות בהם נפגעו הולכי רגל – בראש ובראשונה רכב פרטי, אחריהם אופנועים וקטנועים, רכבים לא ידועים ובמקום הרביעי אופניים חשמליים; בתאונות החמורות עם נפגעים הולכי רגל – מידת הרכבים המעורבים דומה. רכבים, אופנועים, אופניים חשמליים וכו'.

יש צוות של 12 אנשים שעוסקים בגיבוש תוכנית האסטרטגית לבטיחות בדרכים, ועומדים לסיים את השלב השני שלה בימים אלה. הם עוסקים בראייה אסטרטגית של הנושא: איך הופכים את הטיפול בנושא הבטיחות לעיל יותר מכל ההיבטים ועובדים לטווח הרחוק כדי לצמצם את מספר הנפגעים. דוגמאות לפעולות עיקריות שאנחנו עושים במסגרת התוכנית:

- הגוונת שבילי אופניים בנקודות קונפליקט.
- יצירת רציפות של שבילי אופניים בצמתים ובאזור תחנות אוטובוס.
- פיילוט להוספת סימונים להגברת בטיחות על שבילי אופניים בנקודות חיכוך.
- אכיפת נסיעת אופנועים על מדרכות – החלה לאחרונה באופן אלקטרוני עם מצלמות.
- רמזורים חכמים של חברת ITC – ניסוי של משרד התחבורה לניהול חכם של צומת וזיהוי הולכי רגל במעברי חציה.
- חינוך והסברה – קמפיינים בנושא רכיבה על מדרכה, באגף התנועה עוסקים בהסברה בבתי הספר היסודיים, היינו השנה ב-20 בתי ספר.
- אכיפה באמצעות פקחים – הוגברה משמעותית, כולל סל"ע שנרתמו לעניין, ב-50 נקודות בעיר, לא רק במבצעים אלא גם בשוטף.
- חחרמות כלים – בשנה שעברה הוחרמו כ-1,200 כלים. כלי מוחרם אחרי 2 עבירות רציניות, ויש צורך לשלם כסף על מנת לשחרר אותו.
- הגברת רגולציה על כלים שיתופיים – כל בעל היתר הפעלה אמור להכניס פיצ'ר לזיהוי רכיבה על מדרכה החל מחודש מאי. זה חלק מתנאי הסכם ההפעלה.
- הסיירת הירוקה של אגף שפי"ע – נוסעים ברחבי העיר ומעמיסים כל קורקינט שלא חונה במקום הייעודי. גם החברות עושות את זה בעצמן כי לא משתלם להם לשחרר את הכלים לאחר החרמה.
- מיתון תנועה – 400 קילומטרים של מיתון תנועה בעיר, החלה פעילות גם של הגבהת צמתים. כמו כן התחלנו בביצוע מעברי חצייה מוגבהים, יש באגף התנועה תכנון של 10-15 מעברי חציה חדשים. הבעיה בהם היא בניקוז ברחובות ללא קולטנים, אבל עובדים על זה.

יש עוד אתגרים כגון: עבודות בינוי רבות בעיר; מניעת תאונות בצמתים בגלל תרבות נהיגה פחות טובה ובעיות תשתית; אתגר של שינוע סחורות בעיר – עובדים על תוכנית אסטרטגית לשינוע

סחורות שנמצאת לפני סיום ; בחלק מהמקומות בעיר נוספו מצלמות כדי לאתר עבירות בזמן אמת ; מניעת תאונות של רכבים כבדים – מהשנה הבאה יהיו חיישנים סביב רכבים כבדים למניעת תאונות.

מיטל להבי: לטובת תוכנית חזון 0 נבחרו שני רחובות אדומים שבהם רציתי לראות תוצאות מיידיות – דרך יפו/אילת ורחוב סלמה. שם אין עבודות תשתית בקרוב ולכן צריך למצוא שם פתרונות טקטיים. הולכים להכניס לרחובות הללו טכנולוגיות חדשות כדי למצוא פתרונות באמצעים טקטיים מהירים.

תוכנית פעולה להליכתיות – מצגת

לאורה הופמן-שפטלר: יש משהו קצת מוזר בלדבר על תוכנית פעולה לפעולה טבעית ומובנת מאליה כמו הליכה, אבל המצב הנוכחי הביא אותנו למצב שבו זה מתבקש וצריך לייצר את התשתית הראויה עבורה. מבחינה עירונית, הליכה היא כל ההתרחשויות העירוניות – ה-DNA של העיר מבוסס על הליכה ברגל.

במהלך תקופת הקורונה עלה השימוש בכלים של מיקרו-מוביליטי ועבודות נת"ע התעצמו. כל מה שקרה ב-2021 הביא אותנו למסקנה שצריך לשפר את כל התחום, והקמנו צוות חשיבה שישב עם כל הגורמים לשמוע את כל ההיבטים. קיימנו 3 ימי עיון בנושא, הכל במטרה לקדם חשיבה פנים-ארגונית חדשה, להטמיע שפה וחשיבה חדשות. בדקנו עם אגפי העירייה מה יכול כל אחד לעשות כדי לקדם את הנושא, והשווינו את התוצאות עם תוצאות הסקרים שערכנו בקרב תושבים – היתה הלימה בין התוצאות. את כל זה איגדנו לתוכנית עבודה יישומית, שעדיין לא גובשה סופית ועדיין לא הוצגה בפני כל הנהלת העירייה.

מה שמוצג כאן הוא בגדר כיווני פעולה, חלקם נמצאים בתהליך עבודה. מדובר על כ-35 פרויקטים שהם תוספתיים על הקיים. מספר דוגמאות :

- הבסיס הוא יצירת "רצועת הליכה נקייה", במקום לדבר על רוחב מדרכה. במקום 1.3 מ' כפי שהיה נהוג, מדברים על 1.5 מ' ובוחנים איך ניתן ליישם את זה בתוכניות בינוי. הדברים כבר מקבלים תוקף במרחב הציבורי.
- פרויקט מוצע – הקמת עמודוני הפרדה צרים גבוהים במקום העמודים הנמוכים שקיימים היום.
- טיפול במכשולים במדרכה – עמודי חשמל, עצים שבולטים. במקרים שהסרת המכשול מורכבת, יורחב שטח המדרכה במקום הסרת המכשול.
- צמצום חניית אופנועים על המדרכה באזורי חיכוך עם הולכי רגל – עדכון מדיניות החניה והרחבת מקומות שבהם ייאסר לחנות, אולם רק במקומות שבהם ניתן לסדר מקומות חניה לאופנועים. זה יהיה בהדרגה ולא בבת אחת.
- מזעור שהות פחי אשפה על מדרכות – פרויקט בהובלת אגף תברואה. תוכנית אופטימיזציה שתקח כשנתיים, מיפינו רחובות צרים ו/או בקרבת מוסדות חינוך בהם תיאכף השלכת אשפה לפני שעות ההליכה והפיזור לבתי הספר.

- הבטחת רצועת הליכה לצד שולחנות וכיסאות של עסקים – תהליך שיתבצע מול אגף רישוי עסקים תוך איזון צרכי המשתמשים וצמצום הפגיעה בבתי עסק. אנחנו מייצרים נוהל פנימי בעניין.
 - צמצום היקף תמרורים ועמודים בעיר – יש מפגע גם ויזואלי וגם פיזי. המטרה היא קודם כל לאזן בין מספר העמודים שמתווסף בכל שנה למספר שמוסר. יש תמרורים שניתן לצמצם, זה נמצא כעת בבחינה.
 - פעילות קהילתית וחינוכית – פעולות רכות שמטרתן להשפיע לטובת הליכה ברגל בשכונות בשעות הפנאי. מרכזים מאמצים בשכונות שיש בהן תשתית טובה להליכתיות. מדובר על פרויקט רב שנתי ולא על פעולות בודדות כדי להשריש הרגלים של הליכה ברגל. יש לנו שיתופי פעולה עם עסקים עירוניים.
 - עירוניות טקטית – סגירת רחובות לתנועת רכבים לטובת פעילות קהילתית למספר שעות. פעילות להעצמת המרחב הציבורי בסביבת הבית.
 - הרצאות והסברות לגיל השלישי – אוכלוסייה זו פגיעה מאוד בתאונות דרכים.
 - שדרוג הליכתיות בקרבת מסודות חינוך – בוחנים 15 גנים ואת סביבתם בהיבטי של תנועה והליכתיות, כדי לייצר מרחב ציבורי בטוח והליך שלא יהיה צורך להגיע אליו ברכב. אנחנו ניישם את זה גם בצמתים נבחרים כדי להפחית קונפליקטים בין הולכי רגל לכלי רכב.
 - ייעול של זרימה והעדפת הולכי רגל בצמתים נבחרים בטיפול מיד.
 - סביבת אתרי עבודות – שדרוג ההנחיות להסדרי תנועה זמניים באתרי עבודות ותיאום הנדסי עם כוח אדם ייעודי לניהול התנועה באזור. הבטחת רצועת הליכה גם אם נדרשת יצירת מדרכה זמנית לטובת ההליכה.
 - חיזוק הליכתיות וקישוריות בשכונות מזרח העיר – חיבור שדרות המזרח: יד לבנים, המעפילים. ציר ירוק של יד אליהו.
 - שדרוג הליכתיות בראי אזרחים ותיקים – לטובת הבטחת הבטיחות ועידוד אזרחים ותיקים לצאת מהבית. כיום הם חוששים לצאת מהבית במקומות מסוימים. יש מוקדים שכונתיים שבהם אזרחי ותיקים מגיעים, יש קבוצות מיקוד בשכונת קרית שלום ויחד איתם נייצר מקומות בטוחים ורצועות הליכה.
 - שיתוף ציבור – התושבים יודעים הכי טוב איפה המכשולים ואיפה ההזדמנויות. אנחנו פועלים מולם וגם מול המוקד העירוני כדי לשפר את נושא הדיווח והאפשרויות לדווח על מפגעי הליכתיות.
 - במסגרת השקת הקו האדום תהיה מפה אינטראקטיבית להכרת אזור התחנה, מוקדי תרבות, עסקים, אירועי דיגיתל וכו'.
- מיטל להבי:** נעשית עבודה מאוד רצינית בעניין הזה, אני מעריכה מאוד את עבודות התפעול בעניין. הכל דורש תכלול בין הרבה גורמים ולכן זה לא פשוט. המשנה למנכ"ל לקח את זה כפרויקט אישי בתיעדוף גבוה.

האקתון באוניברסיטת תל אביב בנושא של מדרכה בטוחה – מצגת

עלית אופנהיים : איך ניתן להפוך את המדרכה למרחב בטוח להולכי רגל וגם לאפשר לכל מי שמותר לו להיות שם לשהות בצורה בטוחה? האתגר הוא הממשק בין הולכי רגל לבין משתמשי הדרך האחרים. הגישה שלנו היא : האדם במרכז. זווית הראייה של הפתרונות שמה את הפוקוס על זה. כדי לשפר את תחושת הביטחון של הולכי הרגל אנחנו מתבססים על ניסיון שנצבר במרחב העירוני בקליטת כלים של מיקרו מוביליטי.

המוטיבציה שלנו היא העובדה שכולנו חשים שהולכי הרגל לא מרגישים בטוחים על המדרכות. הולכי הרגל הם הבסיס של הגורם האנושי במדרכות, כולנו הולכי רגל. יש מצד אחד איום על תחושת הבטיחות אבל מצד שני הזדמנות להכנסה למרחב כלים שיכולים להוריד את הגודש בכבישים והם ידידותיים לסביבה.

מחקר שפורסם לא מזמן מתייחס להתניידות שלנו על המדרכות ולצרכים שלה. אחד הצרכים האלה הוא משלוחי מטענים בתוך הערים. הפוקוס שלנו הוא על המדרכות עצמן, במרחב שבו יש את הולכי הרגל ושאר הכלים שמשלחים מטענים.

קהל היעד שלנו בהאקתון יהיה סטודנטים מכל הפקולטות, כ-100 איש. יהיו מנטורים מצד המארגנים, משרד התחבורה, נתיבי איילון, נתיבי ישראל, נציגי חברות שונות שמציעים פתרונות ועוד. השופטים יהיו נציגים בכירים מהשותפים בהאקתון, עיריית תל אביב-יפו, משטרת ישראל, הרלב"ד, אור ירוק, אקומושן, אוניברסיטת תל אביב, יאנגו.

התוצרים הצפויים הם לא בהכרח פתרונות טכנולוגיים – אנחנו מחפשים שלל פתרונות, שבאים לידי ביטוי בכל מיני דרכים : מדיניות, שימוש בטכנולוגיות קיימות, פתרונות טקטיים וכדומה. יש כאן גם שאלות חברתיות/התנהגותיות כגון איך יקבלו האנשים בעתיד כלי תחבורה עתידיים. זו שאלה שצריכה לקבל מענה במסגרת הפתרון.

הרעיון להאקתון נבע מכתבה על רובוטי משלוח שנעו ברחובות העיר, ובה נכתב כי העירייה החליטה להקפיא את הפיילוט הזה בינתיים. זו לא בעיה ישראלית, זו בעיה שעולה בכל מקום. יש לרובוטים הללו יתרונות גדולים מאוד, אבל זה יוצר בעיות מצד שני.

האירוע יתקיים ב-17-18.5, יהיה גם סיור מקדים במקומות מועדים לפורענות בעיר עם לאורה ואייל.

מיטל להבי : אנחנו נעביר את הפרטים שלך לכל המשתתפים כאן, וכל מי שירצה להשתתף יוכל ליצור קשר.

מחקר על ניתוח השפעות של תנועת מיקרו-מוביליטי מסוג קורקינט חשמלי על מתח רגשי של הולכי רגל בסביבה עירונית – מצגת

מישל ספקטור : מרבית המחקרים בעולם מתמקדים במשתמשים (נהגים, רוכבים) ובחוויה שלהם. אין התעסקות בהולכי הרגל, וחסר גם ההיבט הרגשי. לאור הצמיחה ההיסטורית של השימוש בקורקינטים החשמליים – שגדלה בצורה אקספוננציאלית בשנתיים בשיעור שלקח לכלי רכב אחרים 10 שנים – יש פערי ידע ותחומים שעד כה לא נתנו עליהם את הדעת במחקרי תחבורה. למשל, בריאות הציבור, בטיחות הציבור והתנהגות הולכי רגל.

שיתוף הפעולה שלי עם העירייה החל בגלל פוסט שעורר הרבה הדים בעמוד של מיטל להבי בנושא. ראינו שזה מעורר רגש, וכשמנסים לעורר רגש זה אתגר מסוג אחר. חשוב לי לכן, למצוא איך אפשר לעשות את זה בצורה הטובה ביותר.

לפי הפורום הכלכלי העולמי, ערים שרוצות להיות ראויות למחייה באורח החיים העכשווי צריכות להניס לתחומן כלים של מיקרו-ניידות, ידידותיים לסביבה מבחינת ההתניידות. סטרס הפך לתחום חם במחקרים משום שיש מעבר לערים שבהם יש יותר הזדמנויות, אבל יותר מתחים שנלווים לזה. מבחינת קורקינטים חשמליים, יש מחקרים במספר ערים שבהם היו קורקינטים שמהירות נסיעתם וחוסר הציות שלהם לחוקים מוסיפות הרבה סטרס. יש מתאם לגיל – ככל שהוא עולה רמות הסטרס עולה וגם קשישים ובעלי מוגבלויות רואים את המקום כפחות בטוח.

הצורך בניידות, לנוע ממקום למקום בחופשיות, משפיע על כל התחומים בעירוניים – הליכה, משלוחים, סביבה, קהילתיות. אבל כל אלה משפיעים גם על הרגש של האנשים. מסגרת המחקר בחנה מאפיינים של הולכי רגל שלהם היכרות עם הרעיון של קורקינטים, וניסיון בהליכה ותאונות. המחקר בחן מדדי לחץ ועשה שימוש בשאלונים ותצפיות.

באמצעות כלי מחקר חדשניים אפשר לראות מה מצבו הנפשי של אדם הולך. פנינו דווקא לאוכלוסייה צעירה משום שהיא פתוחה יותר לטכנולוגיות חדשות. למרבית הנשאלים היתה היכרות טובה עם רעיון הקורקינטים. לשאלת תדירות ההליכה ליד הקורקינטים ענו כ-10% שמעולם לא חוו כזו, ו-4% רק פעם אחת, אולם מרביתם פוגשת את הקורקינטים יום יום.

המחקר היה מחקר רוחבי, כדי לדעת במה להתמקד: תאורת רחוב, צל, זיהויים אוויר, ריח ורעש משפיעים על בחירת המסלול, וגם הפרדת שבילים ממדרכות ורוחב המדרכה. למגדר יש מתאם מובהק עם צפיפות תנועת הולכי הרגל.

הולכי הרגל מרגישים פחות לחוצים על מדרכה רחבה עם תנועת המיקרו-מוביליטי, עם שבילים מופרדים או מסומנים. דבר נוסף שיצא מובהק: שביל אופניים לפני תחנת אוטובוס הוא בעייתי עבור הולכי רגל. כשיש רציפות של הדרך, רווחות הולכי גדולה הרבה יותר.

לצערי כמעט כל אחד היה עד לתאונה או כמעט תאונה או שנפגע בעצמו. הסטטיסטיקה אומרת שזה חלק מהחיים שלנו במרחב הציבורי. אנשים מעדיפים ללכת עם מישהו וגם לשמוע מוזיקה בדרך. מצד שני, מעדיפים להימנע מהליכה בשעות העומס ובזמן שהתאורה לא טובה.

נבחן גם נושא ההיכרות עם תוכנית האופניים העירונית: 50% נוטים להסכים שעד שנת 2025 תהיה עלייה במספר הרוכבים בהתאם ליעדי התוכנית שסיפרתי להם עליה.

בין הביטויים החופשיים של הנבדקים עלו מילות רגש והיבטים של סיכון חיים, פחד מפציעות, שדה קרב, מוות. בהיבטים של תכנון עירוני עלו מונחים כמו הפרדה, תכנון מסלול, רגולציה, אכיפה. היה דגש על אוכלוסיות שונות: ילדים, מבוגרים, בעלי צרכים מיוחדים, אוכלוסיות מוחלשות.

דין

יואב דוד: היה כאן מבוא טוב של הדברים שאנחנו מנסים להתמודד איתם. אם יש הערות נוספות ודגשים אשמח לשמוע. מבחינת סדר עדיפות הנושא הוא במקום גבוה, יש אליו מודעות ואנחנו מתמודדים עם מצב קשוח של עיר בעבודות, תנופת בנייה, תמ"א, התחדשות עירונית, נת"צים,

שבילי אופניים, ובתוך כל זאת רוצים לשמר את סביבת הולכי הרגל. אנחנו מודעים לבעיות, מנסים לתת תחושה של מקום מוגן ומטופח, יש קשיים מול נת"ע, והדברים נמצאים כל הזמן בעבודה. אם יש כאן אנשים שעוסקים בכך ורוצים להעיר, זה המקום.

גבי ספקטור: הזכות הגדולה של מי שגר במרכז העיר היא שהכל נמצא במרחק הליכה או נסיעת אוטובוס ממנו. מבחינת האוטובוסים יש פגיעה בקווים, במסלולים בתדירות וזה מפריע. העבודות משפיעות והדברים משתנים כל הזמן.

מיטל להבי: האם אפשר למצוא דרך טובה יותר להביא את השינויים בקווי האוטובוסים לידיעת הציבור בצורה טובה יותר?

נדב לוי: אנחנו מתלבטים לא מעט בעניין זה. צריך לחלק את זה לשינויים קבועים, של יותר מחודש, לעומת שינויים זמניים. עם כל הצער, צריך להתרגל לזה שכל הזמן צריך להפעיל את Moovit, כמו שמפעילים Waze בנהיגה, כי השינויים הם תדירים. צריך להתעדכן ברמה יומית. צריך להכניס אוריינות בנושא הזה כי העולם השתנה.

לגבי השינויים קצרי הטווח יש בעיה קשה. קשה לנו להביא את זה בצורה דיגיטלית לציבור, ב-Moovit לא תמיד יש עדכון ברמת ימים בודדים. אנחנו דואגים שתמיד יהיו שלטים בתחנות. גם תשלום ל-Moovit לא יעזור, זה לא מעניין אותם לשנות שינויים קצרי טווח.

גבי ספקטור: לגבי ההליכתיות, חסר לי צל. אני מתכננת את ההליכה שלי לפי צל וחסר כאן צל, בעיקר באזורים שבונים. האזורים חשופים לחלוטין וצריך שם לפחות סככות אם לא לשתול עצים.

יש בעיה של נסיעה על מדרכות, למרות שאני רואה יותר מיקרו-מוביליטי שנוסעים על הכביש, אבל מי שהחלו לנסוע על המדרכות זה אופנועים. זה ממש מפחיד. הם נוסעים על שבילי אופניים, עוקפים רמזורים, זה הדבר שהכי מפריע לי.

אלון סיגלר: העיר עוברת שינוי, יש כאן המון שינויים לטובה. במיוחד בנושא שבילי האופניים. צריך להפסיק לקרוא לכלים החשמליים אופניים, כי הם לא. כך מייצרים אנטי לאופניים. אין שום פיקוח ואין שום רגולציה. נוסעים כאן ממש אופנועים חשמליים.

אני מבין את האתגרים, אבל צריך לומר שיפו נשאר ממש מאחור. המדרכות שם הן הפקר, במיוחד ברחוב יפת. אין שם אכיפה ואין התייחסות בעיות ביפו כמו שיש התייחסות לבעיות בחלקים אחרים של העיר.

מיטל להבי: בשדרות ירושלים הוקמו כבר מצלמות אכיפה לרכיבת אופנועים בשדרה. אנחנו בסך הכל חצי שנה בעניין הזה.

שלומי שטיין: יש לנו בערך 3,000 דוחות בשנה לרכיבה במדרכות, ועכשיו עם האכיפה האלקטרונית יהיו עוד הרבה מאוד. גם בחלקים שעובדים וסגורים, כמו באלנבי, אפשר להניח מצלמות ותהיה אכיפה. אנחנו עובדים בכלים שיש לנו.

אלון סיגלר: לטווח הארוך קורים דברים מדהימים, אבל לא אימצנו פתרונות טקטיים לטווח הקצר. אלה פתרונות קלים שאפשר ליישם מחר בבוקר, הרחבת מדרכות ודברים נוספים. בעירייה נמנעים מזה משום מה. בעולם עושים את זה הרבה, זה זול ויצר אפקט מהיר.

מיטל להבי: כל עבודה שלנו גוררת ביקורת מכולם. גם ברחוב יפת יש תוכנית למהפכה גדולה והחלטנו לדחות אותה כי הרחוב לא יכול לספוג אותה כרגע.

אלון סיגלר: אם מצמצמים נתיבים באופן זמני באזור עבודות, וזה עובד מצוין, אין צורך להחזיר נתיב נוסף בסיום העבודות. אפשר למדוד לפני ואחרי ואם אין פגיעה אנושה, להשאיר נתיב אחד.

דן ווגר: ברחובות שיש עבודות אולי אפשר ששפי"ע או נת"ע יממנו סוג של תחזוקת גינון בשטחים פרטיים משיקים שהם מוזנחים בגלל העבודות. זה ישפר את חווית הליכה ברחוב להולכי הרגל. העבודות הן עובדה, אבל אפשר בכסף קטן לשפר את החוויה של מי שהולך שם.

מיטל להבי: יש קרן פיצויים, אולי אפשר להוציא ממנה כסף לשיפור הגינות?

עמית איתן: עקרונית זה יכול לעבוד, צריך לבחון את זה מבחינה משפטית.

טלי ברגיל: יש תוכנית גדולה של יער עירוני בעירייה, עם יעד של שתילת 100,000 עצים עד 2030, צמצום כריתות ועוד. אחד מהיעדים הוא צל בצמתים: בשנה שעברה הוספנו 150 עצים באזור של צמתים. צומת הוא מקום מורכב לשתילת עצים, בגלל בעיה של מעבר תשתיות, ולפי ההנחיות יש להתרחק מהצומת מרחק מסוים. אנחנו מעדיפים לשתול עצים ולא להתקין פרגולות, כי הם גם מסייעים להורדת טמפרטורה.

פרויקט נוסף הוא נטיעה בחצרות פרטיות בשכונות, ואנחנו שותלים בחצרות קדמיות, במיקום שבו העץ ייתן צל גם על המדרכה, בסמוך לנתיבי הליכה. גם פרגולות או סככות קשה להתקין, יש בעייתיות לקשור לעמודים קיימים זה יוצר בעיות בטיחות בגלל הרוחות.

יואב דוד: תודה לכל מי שהגיע. אני מעריך את כל מי שמשקיע מזמנו כדי לשפר ולהעלות דברים. חלק מהדברים שעלו פה שווים בחינה נוספת, אנחנו נעשה בדיקה בעניין זה. חלק מהדברים צריכים להגיע אליכם יותר טוב, אנחנו עושים המון דברים שאולי אתם לא יודעים. אנחנו ננצל את ההזדמנות כדי לעדכן יותר טוב.

מיטל להבי: משנת 2014 אנחנו מדברים על היפוך הפירמידה, לקח זמן עד שגיבשנו תוכנית אסטרטגית. אנחנו לא עובדים בחלל ריק: יש משטרה, יש את משרד התחבורה, יש חסמים ופערים בתפיסה. צריך לבדוק איך עושים הכי טוב במסגרת הקיים. ברוב המקומות שאנחנו נכנסים לצד עבודות תשתית ממשלתיות אנחנו מצליחים לשפר, בתקציבים מאוד גדולים. אנחנו צריכים להיכנס גם למקומות שאין בהם מהפכה גדולה ולשפר בהם את הקיים בפתרונות טקטיים. זה נכון. צריך להיות יותר שם. תודה לחטיבת התפעול וללאורה מרשות התנועה. תודה לכולם ולכל מי שעוסק בשינוי, ולכל מי שהגיע.

רשם: יפתח שוע