

י"ט בתמוז, התשע"ד
17 יולי 2014
סימוכין: 29463614

ועדת תחבורה, בינוי ותשתיות, עיריית תל אביב-יפו - 6.7.2014 סיכום עיקרי הדברים

מיטל להבי: 120 ק"מ של שבילי האופניים התחילו ובוצעו בקדנציה של רון חולדאי, יחד עם ד"ר משה טיומקין. לתל אביב-יפו יש תכנית אב לשבילי אופניים שמטרותיה שיפור והרחבת פריסת הרשת. בהסתכלות רחבה, אנו רוצים רה-אירגון של חתך הרחוב ואנו רוצים רה-ארגון שאופניים הם שותף שווה זכויות ושותף חדש, שותף שצריך לפנות לו מקום.

אי אפשר לדבר על תל אביב בלי להסתכל על כל המטרופולין, ב-10 ק"מ אנחנו מגיעים לקצוות וחוצים את המטרופולין ב-25 דקות רכיבה. כיום קיימים 120,000 מטר שבילי אופניים, התוספת בתכנית חומש הקרובה היא לעוד 36,000 מטר.

בראיה מטרופולינית ומקומית, אחד הפרויקטים החשובים הוא הטבעת הירוקה המטרופולינית. הדופן הצפונית בוצעה, המערבית שודרגה, ואנו מתכננים כיום את הדופן הדרומית. לצד זה, עולה השאלה, איפה סוגרים את הדופן המזרחית, זו אשר חייבת להסגר בסיוע משרד התחבורה מכיוון שמיקומה הנכון מחוץ לגבולות העיר ועל כביש גהה, למשל. בכלל, כל תכנון הכבישים העתידי של משרד התחבורה, צריך ונדרש שיכלול שבילי אופניים כחלק מתפיסת העולם התכנונית.

לגבי הציר הירוק הדרומי, הוא מתחיל באזור קדם, בחוף העלייה, ממשיך דרך שד' הבעל שם טוב, הופך אזוריים מוזנחים באזור צומת וולפסון לאזוריים מטופלים ויוצר אטרקציות בדרך. אנו נצטרך סיוע במעברו במתחם מקווה ישראל (לכך צריך חתימה של ארבעה משרדי ממשלה) ולעמדת הדרך הנכונה היא לעבור על המטרות בתוך מקווה ישראל ולא לאורך צירי התנועה שמארכים את הציר שלא לצורך. עקרונות התכנון: יצירת רצף, מעבר בין הים לפארק, הפיכת אזוריים שוליים ומוזנחים לטובת מרחב ציבורי, הוספת פעילויות. וכל זאת, כמובן, כחלק מהאסטרטגיה של לחבר את העיר מזרח ומערב.

בשיח על אופניים יש גם נושאים ובעיות שצריך לפתור בדרך, בתשתיות הסוגיה המרכזית היא סוגיית הרצף. למשל, ציר מנחם בגין. החלום הוא שזה יהיה ציר אוטוסטרדה עירונית, אבל בתכנון מוקמו רחבות הכניסה לתחנות הרכבת על שביל אופניים. יש לבחון התכנון מחדש לאורו של הצורך המוכח לרציפות השבילים. בעיית הרציפות קיימת גם במעברי החציה למשל, בטיילת הרברט סמואל נמצא פתרון באמצעות סימון אזור המתנה להולכי רגל מחוץ לשביל. הבעיה של רציפות קיימת ביתר שאת בצמתים. למשל צומת אבן-גבירול – בלוד. המטרה היא לייצר את הצומת כולו כמעגל תנועה לאופניים ולהולכי רגל. הבעיה, כיום אין בספר ההנחיות של משרד התחבורה הנחיות לחציית צמתים וכל שינוי בחתך הצומת דורש אישור המשרד.

לצד הבעיות אנו בוחנים יוזמות למיתון תנועה שהמשמעות היא לא רק הפחתת מהירות אלא נדרשים שינויים גאומטריים במתחמים שלמים כדי שהמיתון יצלח. בימים אלו נבחנים תכניות וסדר עדיפות ליישום מיתון תנועה בנווה צדק, במתחם ארלוזורוב. לצד יוזמת המיתון נבדקים גם יוזמות כמו "בייק-בוקס" שיאפשרו לאופנים לרכב יותר בבטחה במפלס הכביש.

רון חולדאי: ב-15 שנים האחרונות חל שינוי לרעה בתחבורה. כלי הרכב הפרטיים מתרבים ולתחבורה הציבורית אין נתיבי נסיעה בלעדיים ולכן היא מואטת גם כן. אני על כך שלוקח חצי שעה להגיע מרעננה לתל-אביב, מכיוון שאין כלי אלטרנטיבי שיסיע 12 מייל בעשר דקות כפי שמתקיים הדבר בעולם. האופניים פותרים גם את עניין הזמן, הם מגיעים יותר מהר מאשר תחבורה ציבורית או פרטית. והפכו במהירות רבה מאד לכלי תחבורה אלטרנטיבי, וייצרו תופעה חדשה שלנו כעיר או כמטרופולין אין כלים מספיקים כדי לטפל בו וזאת במישור של החקיקה, הרגולציה והאכיפה. כשאני מדבר על תחבורה אני מדבר מעבר לגבולות תל-אביב. לונדון היא כמו עיר אחת שגודלה מגדירה עד חדרה. כשעושים פרויקט אופניים בלונדון, יש רשות אחת שמנהלת את העניין. אנחנו חיים באותו המטרופולין, איכות החיים של תושב חולון נגזרת גם מהשאלה האם יש לו שביל אופניים ו/או תחבורה ציבורית יעילה. על הציבור להפעיל לחץ על מקבלי ההחלטות לדחוף לשיתוף פעולה בין רשויות מקומיות ומשרדי הממשלה, על מנת להשיג מערכת תחבורה ציבורית יעילה, לטובת כל תושבי המטרופולין.

מיטל להבי: רואים את הנתונים המדהימים של תל אופן. גבעתיים מצטרפת אלינו עם 10 תחנות, בני ברק עם תחנה בשיתוף הרכבת, בת ים בדיאלוג איתנו, גם רמת גן, ואחרי התל-אופן יהיה התל-אוטו - קאר שרינג. ההצלחה של המערכות האלו מותלת בפעילות שלהן מעבר לגבולות העיר הספציפית. לתל-אופן, יש מערכת גדולה של שרות לקוחות

ומרכז שליטה ובקרה שפועל 24/7, המערכת הולכת ומשתפרת ובעתיד תבוצע אנליזה בשיתוף האקדמיה ובמטרה לייעל את השירות ואת הלוגסטיקה הנלוות. לצד זאת אנו בוחנים גם פתרונות לסוגיית חניוני אופניים בתת-הקרקע (למאסות גדולות).

לגבי התנגשות בין הולכי רגל ורוכבי אופניים. בתקן לא קבוע גיל מינימלי, אין חובת חבישת קסדה, אין חובת ביטוח ורישוי, רכיבה בחוק מותרת רק על שביל מוסדר או כביש עירוני ובין עירוני. פקודות התעבורה בכלל לא מכירות בקורקינטים. סמכויות האכיפה לנסיעה נמצאות בידי המשטרה. האכיפה לייבוא ומכירה נמצאים בידי משרד הכלכלה ולנו אין מנדט לבדוק במסגרת רישוי עסקים העירוני שמכירת האופניים היא כחוק. בכנסת, בוועדת הכלכלה בראשותו של ח"כ אבישי ברוורמן הועלתה דרישה למשרד התחבורה להביא תקנות ברורות עד ה-30.6.2014. המסמך שהנפיק משרד בעקבות הדרישה, בחלקו עמום ומהווה סיקור של המצב. דיון נוסף יתקיים בכנסת ב-21 ביולי 2014. אנו ננסה לגבש ביחד עם השלטון המקומי, השותפים שלנו בעיריות והארגונים את אותן העמדה והמלצות שאנו מציעים בנושא, כולל להעברת האכיפה לפיקוח המקומי. לאור שכל ההצעות דורשות שינוי חקיקה (כולל מתן סמכויות פיקוח) נפעל לקדם במקביל אמנה של הולכי רגל ורוכבי אופניים, ואמצעים נוספים לחינוך והסברה. הכוונה בחמש השנים הבאות לאגם משאבים לכח אחד גדול.

אליק מינץ, חבר ועדת התחבורה: מי שבא מחוץ לתל אביב בכלל לא צריך להגיע עם רכב אלא צריך להגיע עם תחבורה ציבורית או לחנות מחוץ להעיר ולהגיע עם שאטלים. צריך במהירות להתחיל להסדיר את ההפרדה בין הולכי רגל לרוכבי אופניים באופן ברור ופיזי, על חשבון תנועת מכוניות.

חגית אוריין: מייצגת את קהילת הולכי הרגל. מקבלת פניות רבות והפעילות רק הולכת וגוברת. מבקשת מרון חולדאי לצאת בקריאה ברורה לרוכבי אופניים לא לנסוע על המדרכות, על פי החוק הקיים. יכולה לספר היכן יש תאונות רבות ומבקשת לשפר את הקיים על פי כך. מבקשת להוסיף כי נדרש כיסוי ביטוחי לתל אופן שיכסה גם את הרוכב וגם את הולך הרגל.

משה מזמון, הבית היהודי: לא רואה שום סיבה להוריד את האופניים לכבישים, זה מסוכן. האופניים צריכים להשתלב במדרכות.

אילאיל טייבר, תושבת העיר: הנושא צריך להגיע לידי הסדרה. הרפורמה האחרונה בתחבורה הציבורית פגעה בהרבה מאד תושבים, לא נוספו מספיק קוים פנימיים.

מירה ברנע, מרח' בזל: צריך לחנך את הקהל ולא בהסברה אלא באכיפה, גם אם אין סמכויות, שפקח יעמוד בכל פינת רחוב ויחנך את הולכי הרגל ורוכבי האופניים במקום.

דרור רשף, ישראל בשביל אופניים: למשפחה עולה 33,000 ₪ בשנה להחזיק רכב משומש, עוד 20,000 ₪ תוסיפו לפקקים ותאונות דרכים וזיהום. יש גם נפגעי זיהום אויר שבכלל לא סופרים אותם, וגם נפגעים מתת-פעילות גופנית. אף אחד מהמערכת לא מרים את הכפפה ומודד כמה עולה הרכב הפרטי לעירייה, למשק, לציבור, או לממשלה. צריך להניע מחקרים איכותיים, לכמת את הנתונים הכלכליים ולבחון איך מתקדמים לכיוון אירופה.

טל רביב, המחלקה להנדסת תעשייה באוני' ת"א: תחום המחקר שלי הוא מדעי התחבורה. אחת הבעיות היא שאנו מתקשים מאד לקבל נתונים מהארץ למחקרי בריאות הציבור ותאונות דרכים. אף אחד לא אוסף נתונים מדויקים. הקריאה שלי היא לרכז את איסוף הנתונים בעירייה, להעמיד אותם לרשות הציבור ולהשתמש בהם, כולם יכולים להפיק מזה תועלת.

יותם אביזור, ישראל בשביל אופניים: אני רוכב על מדרכות כשאין תשתית. צריך לקחת בחשבון שתל אביב החלה לפתח את רשת שבילי האופניים באיחור של 80 שנה ושאר הרשויות עוד מצויות עוד מאחור. הנושא לא מתקצב ולא מפותח ברשויות המקומיות. בזכות רתימת השלטון המקומי, בזכות פעולות השטח והחיבורים שאנו מייצרים פה, אנו נצליח.

ב כ ב ו ד ר ב ,

להבי מיטל
סגנית ראש העירייה
ויו"ר סיעת מרצ