

כ' באדר, התשע"ה
11 מרץ 2015
סימוכין: 09859015

סיכום וועדת תחבורה ובת"ש טכנולוגיות תחבורה 5.2.2015

סיכום וועדת תחבורה 5.2.15

יזמים מגוונים בתחום התחבורה, הנמצאים בשלבי פיתוח שונים של מוצרים ורעיונות, הציגו בפני חברי וועדת תחבורה של העירייה את פיתוחיהם. מרבית היזמים הגיעו אלינו דרך "אקומושן", קהילה לפיתוח יזמות וטכנולוגיה בתחבורה. לכל אחד ניתן זמן מוגבל להציג את המיזם שלו מתוך שאיפה לשיתוף פעולה עם העירייה.

רואדיקס, Roadix

מעין קורקינט חשמלי מתקפל. קהל היעד הוא אוכלוסייה בוגרת בשל יציבות המכשיר ואופן קיפולו. ניתן להקים תחנות השכרה של המכשיר בדומה למכונות שתייה, יכולות להיות יעילות בתחנות רכבת או תחנות אוטובוס. מבחינת העירייה ניתן לעשות שימוש בפיקוח ועבור כוחות שיטור. ניתן לרשת את העיר על ידי מכונות שלהן חיבור סלולרי. המכשיר מתקפל למזוודת טרולי ומאוד שקט. התקן היחידי שיש כיום בארץ בדומה לו הוא קולנועית.

- הנושא של הביטוח בבדיקה וגם של הרישיון וכן לתת פתרון לעניין של לוחית רישוי נפגשו כבר עם מכון התקנים אמרו שיש בעיה עם הכלי אם כי יש רצון. יש צורך גם בתקציב, מבחינת עלויות מדובר בסדר גודל של כ-2000 דולר למכשיר

סיטי טרנספורמר

רכב מתקפל, תופס מרבע מהשטח של רכב רגיל, כך שיכול להיות יעיל מבחינת השכרת רכב עירונית. התקציב המוערך הוא 17 מיליון יורו לרכבים הראשונים ויש לכך כבר משקיעים, הצורך מהעירייה הוא רק למוכנות לקיום פיילוט במרחב העירוני. הרגולציה קיימת על ולכן יש צורך ברישיון נהיגה. הטענה בשקע רגיל אורכת כ-3-4 שעות. ככל שהרכב נמצא במצב יותר מקופל, יש הגבלת מהירות גדולה יותר.

- לפיכך אם העירייה מוכנה להשתתף בפרויקט "תל אוטו" ולממן חלק אז יש משאבים כרגע ל-500 מכוניות והעירייה תידרש להקצות עמדות טעינה וכן מקומות חנייה עבור המיזם

Switchy

מכונה להחלפה וטעינה של סוללות לרכבים חשמליים שונים, משרד האנרגיה תומך בפרויקט. המודל הבסיסי של המכונה מכיל 15 תאים. השימוש העירוני בקטנוע מערים בעיות, אחת מהן זה טווח הנסיעה אבל המשתמש העירוני בקטנוע עושה בערך 30 קמ ליום ואין צורך כנראה ביותר מזה. חשמל לטעינה לא תמיד זמין בתוך העיר ואפשר להחליף את הסוללה במהירות. עובדים עם בליץ ומאפשרים למעשה הטענה מהירה ללא המתנה.

בליץ מוטורס

בונים קטנועים חשמליים, החלו למכור אותם לפני כשנה. גם העירייה קנתה אופנועים כאלה. הבעיות העיקריות איתם מתמודדים הן ייבוא חלקי רכב, משרד התחבורה טוען שזה באחריות מכון התקנים. כיום יש 300 קטנועים על הכביש וכן מכרז של עיריית ת"א-יפו לשמונים אופנועים. בנוסף, יש כמה רשתות ועיריות שמתחילות לעשות שימוש בכלים. הרכב נטען בשקע רגיל אבל יש מחסור בשקעים. ההערכה היא כי ההשקעה באופנוע חשמלי לעומת אופנוע בנזין מביאה לחסכון שנתי של 10764 ש"ח בשנה. בעיית הפריסה של נקודות חשמל ברחבי העיר היא קריטית לקידום השימוש, החברה עובדת היום בשיתוף פעול עם עיריית לונדון, שמפזרת 1600 נקודות טעינה ברחבי העיר.

- יש לחשוב איך השימוש באופנועים אלה יכול להשתלב בתו הירוק.
- לקדם פגישה לעניין נקודות טעינה עם מנהל בת"ש ו/או מינהל תפעול (ורד קריספין)

סולקס

הנעת מימן מתקדמת כיום במספר מדינות מובילות בעולם, טווח הנסיעה היומי גדול יותר ע"י הנעת מימן מאשר ברכב חשמלי. בעולם תעשיית הרכב משקיעה מיליארדים במימן במקומות רבים, הוא נחשב פחות מסוכן מבנזין ויותר זול לייצר אותו. מימן יכול למלא את החסר מבחינת היכולת של רכב חשמלי לנסוע במשך יום שלם. הרעיון הוא שיהיו מוניות מימן בשל הנסיעה הרציפה שלהן בתוך העיר.

- הוצע ליזם לקיים בדיקה מול מנהלת תחליפי דלקים בעניין זה.

ParkIt

אפליקציה למציאת חנייה, נמצאת בתחילת הפיתוח. הרעיון הוא לקדם כלכלה שיתופית של חניות, להגדלת מצאי החניות ולהקטנת זמן חיפוש החניה. משכיר חניה פרטי יכול להרוויח מזה כסף, כמו גם משכיר חנייה מוסדי. השוכר מוצא חנייה לפי מיקום ומשלם עליה באמצעות האפליקציה שגם תאפשר למפות חניות ציבוריות. פינוי החנייה בזמן יכול לעבוד במנגנונים של קנסות ותנאים או מימון חניה חלופית לבעל החנייה.

בעולם יש כבר גביית חנייה אזורית, שהכסף עובר לאזור, יש גם אפליקציה דומה לחיפוש חניות פנויות – PinkPark.

- לבדוק כיצד ניתן לשלב את "אחוזות החוף" במיזם כזה, אין בעיה להכניס את חנינוני העירייה ואת המוסדות, אולי אפשר לעשות פיילוט באזור צפוף.
- מעניין האם אפשר לייצר הבנה של כמות החניות בעיר דרך האפליקציה.
- הרעיון של הנחה בארנונה לעסקים שעושים את זה הוא מצוין, אבל אנו תלויים במשרד הפנים שמתעכב שנים עם אישור הנחות בארנונה.
- יש לקדם בחינת היתרונות לאור צרכים מול מחסור חנייה במרכז העיר וככלי לייצור חניה יש מאין, בהשתתפות תכנון ארוך טווח וכן רובעים ושכונות.

Priority Pass

רעיון שנמצא לפני פיתוח המתעסק בניהול תחבורה חכם. בתל אביב-יפו יש 25 כניסות לעיר ועדיין יש עומסי תנועה גדולים. הרעיון הוא לחסוך זמן הנסיעה על ידי חלוקה רחבה ניהול תחבורה חכם על ידי מתן תגמולים לנהגים לפי שעות יציאה, על מנת להקטין את הביקוש בשעות השיא. שני המתזמנים העיקריים של גודש תנועה הם מעסיקים וחנינוך. אם תהיה חלוקה של הביקושים תהיה חלוקה של העומס. העובדים מגיעים מתי שהם יכולים להגיע, יש פה מקום לשינוי התנהגותי ולכן יש צורך בתמריצים. האפליקציה תוכל לזהות טלפונים קרובים בכדי לזהות רכב בקיבולת גבוהה.

- ניתן לבדוק אפשרות של שימוש באפליקציה לאזורי פריקה וטעינה שצריכים את המידע של מתי ניתן להיכנס לאזור.
- האם יש אפשרות לנהל זאת דרך מנהלי ציי רכב?

יש דברים שאנו יודעים שבאופן קבוע מחוללים תנועה שזה חינוך ועבודה. התקווה הגדולה היא מחולל תנועה בתעסוקה ובחינוך, שזה גם דורות העתיד שאפשר להכניס להם הרגלי התנהגות חדשים ליצירת תיאום בין כל מחוללי התנועה בעיר.

נוכחים:

חברי וועדת תחבורה ובת"ש : מיטל להבי, אבי בלאו, עודד רזניק, יוסי רנרט, עפר רמתי, משה מדמון ואסתי אדלר

ליאור זנו – Ecomotion

אסף צחור- המשרד להגנת הסביבה

נטע דונחין - עוזרת לענייני תחבורה

יזמים מטעם אקומושן : אמיר זייד-Roadix, אסף גבעון-Switchy, רפאל מוזיינסקי, Blitz Motors, דורון

תמיר- Solex, עידו קיסוס, דרור קצב – ParkIt, אסף פורומוזה- סיטי טרנספורמר, איתי שיינס ורותם

שיינס- Priority Pass.

מצורפות המצגות שהועלו בוועדה.

בכבוד רב,

להבי מיטל
סגנית ראש העירייה
לתחבורה, בינוי ותשתיות
עיריית תל-אביב יפו