

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

ועדת בטיחות בדרכים

בראשות סגנית ראש העירייה והממונה על תחום התחבורה,

תנועה ובטיחות - גב' מיטל להבי

התקיימה ביום שלישי ב-07.07.2020, שעה 17.30

ט"ו בתמוז תש"פ

באמצעות אפליקציית זום

נושאים לדיון:

1. הליכתיות בין חזון למציאות
2. נתוני חלוקת המרחב להולכי הרגל
3. מפת נפגעי תאונות דרכים הולכי רגל בתל אביב מטרופולין וארצי
4. מיתון תנועה בעיר ותכנון רמזורים מוטי הולכי רגל
5. רחובות מוטי הולכי רגל ופעילות להפרדה
6. דיון פתוח, משתתפי הוועדה רעיונות והצעות.

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה, מחזיקת תיק התחבורה: אני רוצה להתחיל עם הליכתיות, שהיא למעשה המידה שבה שטח בנוי ידידותי לפעילות אנושית. כולנו בסופו של דבר הולכי רגל, בין אם אנחנו נוסעים ברכב, בתחבורה ציבורית או רוכבים על אופניים. הדרך שלנו מתחילה ונגמרת בהליכה. יחד עם זאת, הליכתיות אינה עיסוק רק בהולכי רגל אלא בהתרחשות עירונית על כל מרכיביה.

מחקר הליכתיות בתל אביב-יפו של רם אייזנברג העלה כי הליכתיות מורכבת ממספר נקודות מבט – נוכחות של צמחייה ועצים במרחב למשל, זה משהו שכולנו מכירים, אבל גם הראייה של הרחוב והדפנות שלו כתיאטרון שמזמין שהיה צריכה להיות מזמינה.

העיר צומחת לכל הכיוונים, תהיה בה תוספת גובה, נפח, מועסקים ותושבים שיצטרכו למצוא את מקומם בחתך הרחוב. משום כך יהיה צורך בהרבה הליכה ברגל.

כיום רוב הנפח של הרחובות מיועד לרכב פרטי, ועבודות הרכבת הקלה גורעות לנו כ-30% נוספים מנפח הרחוב ומוסיפות רעש, לכלוך והפרעות.

המצב כיום הוא ש-53% הנסיעות בעיר הן ברכב פרטי, 17% בתח"צ, 10% באופניים ו-20% בהליכה. אנחנו מאמינים שכאשר נעלה את מספר הנסיעות בדו גלגלי זה יבוא על חשבון הנסיעות ברכב אבל גם קצת על חשבון ההליכה.

יש לנו חמישה אפיקי פעולה למימוש החזון העירוני, ואחד מהם הוא הליכה ברגל. האסטרטגיה שלנו להליכה ברגל נוצקה לתכנית המתאר העירונית לפני כשנתיים והוגדרו בה אזורים מוטי הולכי רגל במרכז העיר. האזורים הללו הם בעיקר במרכז היסטורי של העיר, שם יש רשת של שתי וערב, ובשאר אזורי העיר יש פחות אפשרות כזו.

בימים אלה אנחנו יורדים לשטח ובודקים מקרוב כל תאונת דרכים שיש בה אובדן בנפש, גם ברמת התשתיות וגם את האלמנט האנושי, יחד עם המשטרה והרלב"ד. פורום בטיחות בדרכים בראשות מנהלת מינהל בט"ש מתכנס לאחר מכן ובוחן מהם השינויים שיש לבצע כדי שמקרה כזה לא יחזור.

אנחנו ממשיכים עם תכנית סלילת רשת שבילי האופניים, שתוכל עד שנת 2025, הסדרת חניות לקורקינטים השיתופיים לרבות פיקוח, יש איסור רכיבה באתרים מסוימים בעיר וכאשר הקורקינטים מגיעים אליהם המהירות שלהם יורדת באופן אוטומטי.

לפי נתוני איכילוב נכון למרץ 2020, רוב הנפגעים שמגיעים לבית החולים כנפגעי תאונות עם רכב דו גלגלי, הם רוכבי קורקינט או אופניים. רק 4% הם הולכי רגל. עדיין האכיפה וההפרדה לא מושלמת, אבל מצבם עדיין טוב יותר במעט מזה של הרוכבים.

ממשיכים לעבוד על פינוי המדרכות – ביטול אפשרות לחניה על מדרכות, פינוי מפגעים, הטמנת קווי חשמל, סימון חניות לאופנועים על הכביש, הרחבת מדרכות וסקר סביב 110 תחנות אוטובוס בעיר לטובת הגדלת המרחב סביבן.

נתוני תאונות הולכי הרגל בעיר 2015-2019 (נתוני למ"ס) – בשנת 2018 היתה קפיצה במספר ההרוגים הולכי הרגל בעיר שעמד על 14, ובשנים האחרונות הממוצע הוא 6. אני מקווה שעל ידי פעולות משולבת שאנחנו מבצעים כיום, נגיע למצב של 0 הרוגים. לעומת זאת, פצועים קשה יש הרבה יותר, כמה עשרות בשנה, והנתונים האלה דורשים מאיתנו התייחסות מעמיקה.

האוכלוסייה הפגיעה ביותר היא האוכלוסייה המבוגרת. זה עולה מכל נתון שיש לנו. צריך לומר שהמאגרים האלה עדיין לא מספיק נגישים. מאגרי תאונות דרכים חייבים להיות פתוחים לציבור, לא רק על תאונות קטלניות או עם פצועים אלא גם לגבי תאונות של פח לפח, כי כך נדע אם יש מקום בעייתי לפני שיישפך דם. הנתונים שאיכילוב מפרסמים בגלובס הם חשובים מאוד – הם מעוררים מודעות ומפנים אצבע אל מי שצריך לשאת באחריות שזה אנחנו, כדי לפעול. זה צריך להציק לנו, וזה אכן מציק לנו. רוב הפוגעים בתאונות הקטלניות הם מכוניות פרטיות ואוטובוסים – הכלים הכבדים יותר. הנתונים האלה מבחינתי הם דף משימות. דרכם אני יודעת איפה צריך

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

לשפר תשתיות כדי להפוך את הדרך לבטוחה יותר. הנתונים האלה עוזרים לנו לשכנע את בעלי המקצוע לשפר את התכנון.

טלי ברגל, אדריכלית מרחב ציבורי, משרד אדריכל העיר: הצפיפות בעיר הולכת ועולה, והמדרכות יצטרכו לשמש יותר ויותר הולכי רגל ככל שיעבור הזמן, לכן צריך לפנות להם יותר מקום. בעיר מתוכננים ומיושמים מרחבים שאמורים לענות על הצורך הזה ולשפר את חיי הרחוב, במיוחד בריכוזי תעסוקה שינקזו אליהם אנשים רבים, כמו למשל שדרת הקריה בדרך בגין, או הורדת כיכר דיזנגוף בחזרה למפלס הקרקע. מיטל דיברה על הפירמידה של משתמשי הדרך, וניתן לראות בבירור את ההבדלים בין משתמשי הדרך מבחינת המקום שהם תופסים במרחב, כאשר המכוניות הפרטיות כמובן גוזלות הכי הרבה מקום. גם בנושא זכויות הדרך המכוניות תופסות את הנתח המרכזי, והיעד העירוני הוא כמובן להגדיל משמעותית תוך מספר שנים את הנתח המיועד להולכי רגל, על חשבון הרכב הפרטי. הרבה מקומות בעיר הם "דרכים" – היעד שלהם היה פשוט לאפשר לכלי רכב להגיע ממקום למקום, וכך רובם המכריע מוקדש לכביש ומיעוטה למדרכה. אולם מספריות שעשינו המספרים הללו לא עומדים בקורלציה עם כמות המשתמשים בדרך, כאשר במקומות מסוימים, כמו למשל באזור מחלף השלום, הולכי הרגל מהווים את רוב משתמשי הדרך – כ-60%. בימים אלה עובדים במספר אגפים בעירייה על שיפור המרחב באזור מחלף השלום והגדלה משמעותית של השטח שמיועד להולכי הרגל. דוגמה למרחב כזה שכבר בוצע הוא רחוב לוינסקי שבו 70% מהמרחב היה לכלי רכב ואחרי שנסגר למעבר כלי רכב כל המרחב מיועד להם בלבד.

גילי מן וולנר, רלב"ד: אני רוצה להציג נתוני תאונות דרכים, ואתמקד כמובן בהולכי רגל. אפשר לראות שיש מגמת ירידה בסך כל התאונות בעשור האחרון, וב-2018-2019 יש את כמות התאונות הנמוכה ביותר בעשור האחרון. כשמבודדים רק את התאונות החמורות, שבהן יש פצוע קשה או הרוג (לא רק הולכי רגל), המגמה היא דווקא בעלייה בעשור האחרון, אם כי בשלוש השנים האחרונות רואים ירידה. כאשר מתכללים את סך כל התאונות בעיר, כמעט חצי מהן הן תאונות חזית-צד, בדרך כלל קורות בצמתים. בתאונות הללו 24% מהנפגעים הם הולכי רגל. אם מבודדים את התאונות הקטלניות, הולכי הרגל מהווים כבר 38% מהנפגעים. אם מתסכלים רק על נפגעים הולכי רגל, בראייה של העשור האחרון הממוצע הוא כ-6 הרוגים בכל שנה, מספר שדי שומר על עצמו. הולכי הרגל מהווים כרבע מכלל הנפגעים בתאונות, וזה נכון גם בערים חיפה וירושלים כאשר עושים השוואה ביניהן לבין תל אביב. אם מסתכלים רק על תאונות חמורות, בחיפה ובירושלים המספרים קופצים בעוד שבתל אביב הם נשארים דומים, סביב 30% וזה מעיד על העבודה המאומצת של העירייה בכל מה שקשור בהפחתת סיכון להולכי הרגל במרחב, גם בתשתיות וגם בהסברה. האוכלוסייה הפגיעה ביותר בעיר הם האזרחים הוותיקים – בשלוש השנים האחרונות נהרגו בעיר 23 הולכי רגל, מתוכם 12 אזרחים ותיקים. עיקרי המלצות הרלב"ד בעניין זה:

- יישום תכנית מערכתית שתשים דגש על משתמשי הדרך הפגיעים, שינוי התנהגות והשפעה על מהירות הנסיעה.
- טיפול ממוקד באוכלוסייה הוותיקה.

מיטל להבי

סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

- המשך הפעילות במערכת החינוך, דגש על חינוך על יסודי. הפעילות נעשית כל השנה ובכל מוסדות החינוך.
- המשך שיפור תשתיות להפיכת תל אביב לעיר בטוחה: מיתון תנועה והגבלת מהירות, פתרונות של עירוניות טקטית, הפרדה בין משתמשי הדרך, קידום תחבורה ציבורית, שינוי מדיניות ותיעדוף הולכי רגל בצירי העיר.

עיריית רחמני, מנהלת אגף התנועה: המדיניות העירונית של היפוך הפירמידה והעמדת הולכי הרגל בראשה מתכתבת עם אחד הכלים המרכזיים שאנחנו נוקטים בהם – מיתון תנועה. המטרה היא לשמור על הולך הרגל ולתת לו סביבה נעימה ובטוחה להליכה. אמצעים למיתון תנועה: צביעה וסימון תמרורים והטבעות על הכביש, פסי האטה, הגבהת מעברי חציה, הקטנת שטח הקונפליקט בין משתמשי הדרך, מדרחובים, מעגלי תנועה, מעגלי תנועה, אנטי מפרצים לתח"צ, צמצום נתיבים ואכיפה כאמצעי משלים. לא כל הפתרונות האלה נכונים לכל דרך – זה תלוי בסוג הדרך, היקף התנועה, מספר קווה האוטובוס שעוברים בכביש, חניות ושימושי הדרך השונים. כלל האצבע בעיר הוא שכל השכונות הן ממותנות תנועה, על ידי האמצעים השונים, בהתאם למקום ולצרכים. אחד המקומות בהם נדרש בעיקר מיתון תנועה הוא בקרבת מוסדות חינוך. בדקנו את כל מוסדות החינוך בעיר (194) ובסמיכות ל-29 מהם נמצאה היתכנות לביצוע "אזניים" להרחבת המדרכה בקרבת מעברי חציה. במהלך הקיץ יתבצע ב-6 מקומות. נושא פסי ההאטה – זה כלי שמשמש בו יותר ויותר למטרת הפחתת מהירות, גם בצירים עם אוטובוסים ובעיקר באזורים בהם יש ריבוי הולכי רגל ובקרבת מוסדות חינוך. מתחילים לבצע גם בצירים ראשיים יותר, שבעבר לא התייחסנו אליהם כמו בלוד, יפת, דוד המלך, פנקס, נחלת יצחק ועוד. בשנת 2019 בוצעו 69 פסי האטה ב-18 רחובות. עד כה ב-2020 בוצעו 33 פסי האטה ב-20 רחובות. הפסים מבוצעים גם על פי בדיקות שלנו בשטח וגם על פי בקשות תושבים. עיקר החיכוך של הולכי הרגל וכלי הרכב הוא בצמתים. אנחנו מבינים שכדי להפחית חיכוך צריך לבצע מספר פעולות. תוכננו מחדש 53 צמתים (מתוך 255) בהם היה ירוק משותף להולכי רגל ולמכוניות הפונות ימינה, כך שהאור הירוק להולכי הרגל יוקדם. הכוונה גם להפחית שימוש בלחצני חציה להולכי רגל ופשוט לתעדף הולכי רגל ברמזורים כדי לאפשר חציה מהירה יותר. בנוסף, נבחנת תוספת זמן ירוק לחציה רציפה כאשר יש אי בין שני נתיבי תנועה מרכזיים.

אלכס גירשמן, אגף התנועה: בהתאם לנתונים שיש לנו וקיבלנו מהרלב"ד, יש מקרים שצריך ממש להפריד בין הירוק של הולכי הרגל לזה של המכוניות ויש מקרים שבהם מספיקה הקדמה של מספר שניות להולכי הרגל וזה פותר את הבעיה. יש מקומות עם תנועה דלילה שבהם אין הרבה קונפליקטים ושם אפשר להסתדר עם ירוק משותף. לכל מקום יש הפתרון שלו.

פביו שיינקמן שחר, הרשות לתנועה ותחבורה וחניה: הנושא הראשון שאני רוצה לדבר עליו הוא המדרחובים שהעירייה התחילה לבצע בזמן האחרון. יש פה התייחסות גם לאלמנט התחבורתי וגם אלמנט של הרחבת המרחב הציבורי. הרעיון הוא לבצע פיילוט באמצעים "רכים" כמו תמרור, שילוט ועמודים כדי לבחון את היעילות שלהם. מתוך הרעיונות שהוצגו למנכ"ל העירייה ולראש העיר, למעשה בוצעו 14 מדרחובים, כשהמקטע האחרון הוא לא יוזמה של העירייה אלא בוצע לאחר פניה של עסקים ברחוב. הקורונה בהחלט היתה מאץ לתהליך שהחל עוד לפני המשבר.

מיטל להבי

סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

יש סוגים שונים של מדרחובים – יש כאלה שסגורים 24/7 לתנועת הולכי רגל, יש מדרחובים תפעוליים שפתוחים לפריקה וטעינה חלק משעות היום... לכל מקום אנחנו מתאימים את הפתרון המתאים לו כדי שנוכל לקיים את החיים העירוניים מבלי לחטוא למטרה. כרגע מתבצעת תכנית של בקרה ומדידה במסגרתה יבוצעו סקרים ומפגשים עם תושבים, ושינויים בהתאם לצורך. נושא נוסף הוא הסדרת השימוש בכלים השיתופיים הזעירים – הקורקינטים נכנסו לעיר לפני כשנתיים והם מייצרים פתרון תחבורתי אבל גם מהווים לעתים הפרעה לסדר הציבורי. לכן הוחלט לבצע הסדרה – העירייה מקבלת מידע בזמן אמת על מיקום וסוג הפעילות של הכלים ובעקבות המידע הזה יש לה שליטה על חניה ועל התנועה. ככלל, אפשר לומר כי מבחינת החיכוך עם יתר משתמשי הדרך הבעיה היא יותר של הקורקינטים הפרטיים, אבל מבחינת חניה הבעיה היא יותר של הקורקינטים השיתופיים משום שהמהירות שלהם מוגבלת, ואף נשלטת באזורים מסוימים, והחניה שלהם היא במרחב הציבורי. עיקרי ההסדרה של העירייה – חיוב פעילות בכל העיר, אזורים פריסה מועדפים, הגבלה על מספר הכלים, ביטוח והשקטת הכלים בשעות הלילה. העירייה מקבלת את הנתונים מהחברות ומשתמשת בהם ככלי תכנוני כאשר רוצים לתכנן מסלולי אופניים למשל, כי אנחנו יודעים אילו אזורים מבוקשים יותר. לטובת השמירה על הסדר הציבורי הכלים השיתופיים מורשים לחנות רק בתאי חניה מוגדרים (במרכז העיר). לבקשת העירייה בוצעו בחברות תכניות הדרכות לשמירה על הבטיחות, אמצעים למניעת שימוש על ידי קטינים והגבלה על חניה ליד מוסדות חינוך. במקרה של הפרת סדר, ניתן לדווח באפליקציית 106 ולזהות את הכלים על ידי לוחית זיהוי. השלב הבא בנושא הבטיחות הוא חובת אספקת קסדה על ידי החברות עצמן. הוקמה גם יחידת אופניים ייעודית באגף הפיקוח העירוני, ניתנו עד כה כ-18,000 דוחות.

מיטל להבי: בראייה כללית – ככל שנאט את התנועה בעיר, וזה מה שקורה כרגע במרכז העיר, זה מה שיעזור לנו למנוע תאונות ולהגביר את הבטיחות.

ניר משולם, מהנדס תנועה, משטרת ישראל מרחב תל אביב: אני רוצה לחדד את נושא הרמזורים. הסיבה שנותנים להולכי רגל זכות קדימה ברמזור ירוק על פני רכבים שפונים ימינה היא להגביר את הבטיחות. אנחנו שואפים שלא להציב מעבר חציה מיד אחרי פניות ימינה אלא להרחיק אותן מהצומת במידת האפשר. אם אין אפשרות, אז הולכי הרגל יקבלו עדיפות, ובנוסף יהיה גם רמזור צהוב מהבהב כדי להראות לנהגים שיש מעבר חציה בקרבת מקום. בעניין פסי האטה, יש חוברת הנחיות מפורטת על איפה, מתי ואיך לבצע פסי האטה וכאשר יש צורך אז מבצעים. השיקול של פגיעה בשלדת מכוניות או אוטובוסים הוא לא רלוונטי. עלתה טענה כזו בעבר מצד חברות האוטובוסים, אבל כיום המודעות לכך עלתה באופן ניכר.

יעקב זכריה, רלב"ד: אני מבקש להוסיף לגבי האטת התנועה בערים, שזה נושא שהופך להיות בינלאומי. בפברואר האחרון כונסה בשטוקהולם ועדה של 30 שרי תחבורה מכל העולם, ואחת ההחלטות שהתקבלו בה היא חיזוק האכיפה לנסיעה מעל המהירות המותרת, והגבלת מהירות לעד 30 קמ"ש באזורים שבהם יש משתמשי רכב פגיעים. למאמצים אלה תהיה גם השפעה על איכות האוויר ועל שינוי האקלים.

לאחרונה קיבלנו גם דוח של חברת ETSC (European Transport Safety Council – י.ש) ובו עולות נקודות שעיקרן הפחתת מהירות המרחב העירוני, ניהול הבטיחות והפחתת מספר הנפגעים בתאונות. אלה בדיוק הדברים שנעשים פה, וזה בהמשך למגמה עולמית. אפשר לציין שעיריית תל אביב לקחה את הדברים האלה בצורה רצינית מאוד.

מיטל להבי**סגנית ראש העירייה - ממונה על****תחום התחבורה, תנועה ובטיחות****יו"ר הועדה**

בנוסף, הרלב"ד מכין בימים אלה תכנית בשם "50 עד 30" שמטרתה להביא להפחתה של 50% במספר הנפגעים החמורים עד שנת 2030. אחד הנושאים המרכזיים בתכנית מתייחס לעיר בטוחה שמושתתת על עקרונות של הפחתת מהירות, שיפור תשתיות להולכי רגל וכן מתן העדפה להם במרחב הציבורי. לעיריית תל אביב יש בהחלט מקום של כבוד בתכנית הזו. גם בנושא הירוק המשותף בצמתים, הרלב"ד עשתה מחקר עוד ב-2012 על הנושא הזה והיא ריעננה אותו ב-2018, ובעקבותיו הופץ דו"ח שעיקרו הוא המלצה לביטול של ירוק משותף למכוניות והולכי רגל במקומות שניתן. יחד עם זאת, אנחנו מבינים שזה לא אפשרי בכל מקום, ובמקרים כאלה אכן מקדימים את האור הירוק של הולכי הרגל לזה של המכונית. אנחנו עובדים עם אגף התנועה של העירייה והם מטפלים בצמתים בעיתיים בעיר כל הזמן.

דרור רשף: אני רוצה לאתגר את עיריית תל אביב וגם את כל השותפים פה – קחו מספר רחובות מסחריים שבהם יש הרבה הולכי רגל ואת עיקר הנפגעים מתאונות, בדקו את נתוני המהירות – המכוניות כמעט אף פעם לא מגיעות למהירות ממוצעת של 50 קמ"ש לאורך הרחוב בכל שעות היממה. אני מציע לקרב את המהירות המותרת לממוצע – כלומר שהתנועה תהיה יותר זורמת ופחות מסוכנת. את זה אפשר לעשות על ידי מיתון תנועה: הגבלת המהירות ל-40 או 30 קמ"ש, ומעבר חציה מוגבהים שיעודדו חציה בטוחה. זה אתגר לכולם, משום שזה לא נמצא בהנחיות וזה צעד לא פופולרי. שווה לבחון את זה.

מיטל להבי: שווה לרלב"ד להיפגש עם דרור ולהכיר את מסד הנתונים שהוא בנה לגבי תאונות. הנתונים ברורים ושקופים והם ממש צועקים מתוך המסך, זה עוזר להתמודדות עם המצב. אני אומר משהו שהגיע אלי מהתושבת חגית אוריין: עקב הקורונה אין הרבה תנועה במרחב הציבורי, לכן זה נראה כאילו הבעיות על המדרכה נפתרו. אולם ברגע שהקורונה תסתיים גם המצב יחזור לקדמותו. הרחבת מדרכות לא תסייע לבטיחות הולכי הרגל כל עוד נוסעים כלי רכב עליהם. אין מספיק היענות לפניות תושבים בנושאים הללו. ההסדרה של הקורקינטים להשכרה לא מספיקה והם מתעלמים מחוקי התנועה. בתחנות האוטובוס אין הצללה מספיקה, תגבור כמות האוטובוסים לא נראה באופן וגם ההצעה לצרף אוטובוסים פרטיים לשירות לא תיושם כל כך מהר.

ד"ר אורן תבור, בית החולים איכילוב: מרגש לשמוע את כל הדברים שנעשים בנושא על ידי העירייה. תאונות דרכים קשה לילדים היא אירוע נדיר בבית החולים לשמחתנו, ולשמוע על המאמצים הללו זה בהחלט מעודד ומתחבר לכך. לגבי אזורי מיתון התנועה: האם יש גם תמרורים ניצבים של 30 קמ"ש ולא רק סימונים על הכביש, ואם לא – מדוע?

מיטל להבי: יש בהחלט תמרורים, אם כי הם לא תמיד נראים בבירור. הסימון על הכביש היא למעשה לא חוקי, והיה לנו ויכוח עם משרד התחבורה כדי שנוכל להשתמש בזה. לבסוף אושר השימוש בסימון אבל רק בצמוד לתמרור, ולכן יש תמרור צמוד לכל סימון על הכביש. זו פריצת דרך שלא היתה ברורה מאליה. אנחנו עובדים כעת על תמרור מגדרי ועוד תמרורים שמתאימים לכלי התחבורה הקיימים כיום. הכל במו"מ מול משרד התחבורה. כל דבר שאנחנו רוצים ליישם על הכביש דורש אישור ממשרד התחבורה וזה לוקח זמן.

ניר משולם, מהנדס תנועה, משטרת ישראל מרחב תל אביב: בהקשר של האופניים והקורקינטים החשמליים, צריך לומר שהרבה מהקונפליקטים הם במעברי החציה. מעברי חציה לאופניים לא מוסדרים בחקיקה כיום, וזה גורם משמעותי לתאונות דרכים שמעורבים בהם אופניים

מיטל להבי

**סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה**

וקורקינטים. יש גם המון מעברי חציה לא מרומזרים וגם שם יש בעיה כי רוכבים מרגישים בטוחים לחצות אותם במהירות וזה מסוכן. לכן צריך לשים דגש בעיקר על מעברי חציה לא מרומזרים.

דורון (יד אליהו): כל מה שדובר פה טוב ויפה, אבל אם אין תשתיות זה קשה ליישום, ובמזרח ודרום העיר אין מספיק תשתיות ולא ברור מתי יהיו.

מיטל להבי: דרום ומזרח העיר לא נמצאים בתכניות לשנים 2020 ו-2021 משום שאנחנו רוצים להתמקד במקומות הדרמטיים יותר שבהם יש את המאסות העיקריות – הרצל, העלייה, בוגרשוב, בן יהודה וכו'. אבל היתה ישיבה בעניין של יד אליהו והוחלט שהשכונה תיכנס לתכנית העבודה לקראת השנים 2021-2022.

יותם אביזוהר, ישראל בשביל אופניים: נקודת התורפה בכל העשייה הגדולה הזו היא בעצם שהיא נשארת בתל אביב... חייבים לראות איך פורצים את הגבולות של עיריית תל אביב כי כל עוד נכנסים אליה כל כך הרבה מכוניות פרטיות כל יום הולכי הרגל ורוכבי האופניים ימשיכו להיפגע. צריך לרתום את משרד התחבורה ואת הרשויות הנוספות לצעדים דומים.

מיטל להבי: בנושא הזה יש את פורום מחזיקי תיקי תחבורה במטרופולין שהקמתי, יש לנו פגישה עם מנכ"ל משרד התחבורה ועם הרכבת. אנחנו עובדים יחד. גם פרויקט אופנידן הוא הישג אחרי עבודה רבת שנים. העירייה מעבירה תכנית ארוכת טווח של צמצום תקן החניה בתביעות חדשות למגורים, אחרי שעשינו זאת כבר בנושא תעסוקה, כך שבעתיד ייכנסו פחות מכוניות לעיר. וגם מתחילים לחלק את המרחב בצורה אחרת, בהתאם למדיניות שלנו. אני מעוניינת להתחבר קודם כל לערים הצמודות – גבעתיים, רמת גן והרצליה. מזמינה אותך (יותם) לארגן איתי פגישה כזו בנושא אופניים כדי לרתום אותם כשותפים למהלך.

שרית רוזנברג, משרד החינוך: רוצה רק להוסיף שבועד 10 ימים, ב-10 בתי ספר תיכוניים מתל אביב הולכים התלמידים לעשות מבחן תיאוריה בתוך בתי הספר. אני מקווה שבשנה הבאה, אחרי שקצת נשתחרר מהקורונה, יוכלו כל בתי הספר להשתתף במבחן הזה שהוא תהליך שנתי שאנחנו מובילים.

מיטל להבי: תם ולא נשלם. נועלת את הישיבה, מודה לכל המשתתפים ורואה בכם שותפים חשובים שלנו לדרך.

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

עמוד 8 מתוך 8

תקציר מנהלים לוועדת בטיחות – עיריית תל אביב יפו, 7.7.2020

נושא: הליכתיות בתל אביב-יפו

רקע לקיום הוועדה

משבר הקורונה חייב לבצע שינויים מידיים במרחב הציבורי, בעיקר במרכז העיר, להפיכתו ידידותי יותר להולכי רגל. כולנו למעשה הולכי רגל – גם רוכבי האופנים, גם משתמשי התחבורה הציבורית וגם מי שמתנייד ברכב פרטי. הליכתיות אינה עיסוק רק בהולכי רגל אלא בהתרחשות עירונית על כל מרכיביה. בהתאם לאסטרטגיה של עיריית תל אביב-יפו להפיכת מרכז העיר לאזור מוטה הולכי רגל, פועלת העירייה לבצע שינויים המתעדפים את הולכי הרגל במרחב, על חשבון המקום המוקצה לרכב הפרטי, בין אם בנתיבי נסיעה או בחניה. הקורונה היוותה זרז והאיצה את הביצוע של חלק מהפעילות.

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה, מחזיקת תיק התחבורה: העיר צומחת לכל הכיוונים, תהיה בה תוספת גובה, נפח, מועסקים ותושבים שיצטרכו למצוא את מקומם בחתך הרחוב. משום כך יהיה צורך בהרבה הליכה ברגל. כיום רוב הנפח של הרחובות מיועד לרכב פרטי, ועבודות הרכבת הקלה גורעות לנו כ-30% נוספים מנפח הרחוב ומוסיפות רעש, לכלוך והפרעות.

כיום 53% הנסיעות בעיר הן ברכב פרטי, 17% בתח"צ, 10% באופניים ו-20% בהליכה. אנחנו מאמינים שכאשר נעלה את מספר הנסיעות בדו גלגלי זה יבוא על חשבון הנסיעות ברכב אבל גם קצת על חשבון ההליכה. יש לנו חמישה אפיקי פעולה למימוש החזון העירוני, ואחד מהם הוא הליכה ברגל. האסטרטגיה שלנו להליכה ברגל נוצקה לתכנית המתאר העירונית לפני כשנתיים והוגדרו בה אזורי מוטי הולכי רגל במרכז העיר. במקביל, אנחנו ממשיכים עם תכנית סלילת רשת שבילי האופניים, שתוכפל עד שנת 2025 והסדרת חניות לקורקינטים השיתופיים, לרבות פיקוח. לפי נתוני איכילוב נכון למרץ 2020, רוב הנפגעים שמגיעים לבית החולים כנפגעי תאונות עם רכב דו גלגלי, הם רוכבי קורקינט או אופניים. רק 4% הם הולכי רגל. לפי נתוני הלמ"ס, בשנת 2018 היתה קפיצה במספר ההרוגים הולכי הרגל בעיר שעמד על 14, לעומת זאת פצועים קשה יש הרבה יותר, כמעט 200 בשנה, והנתונים האלה דורשים מאיתנו התייחסות מעמיקה. האוכלוסייה הפגיעה ביותר היא האוכלוסייה המבוגרת. רוב הפוגעים בתאונות הקטלניות הם מכוניות פרטיות ואוטובוסים – הכלים הכבדים יותר.

טלי ברגל, אדריכלית מרחב ציבורי, משרד אדריכל העיר: ניתן לראות בבירור את ההבדלים בין משתמשי הדרך מבחינת המקום שהם תופסים במרחב, כאשר המכוניות הפרטיות כמובן גוזלות הכי הרבה מקום. גם בנושא זכויות הדרך המכוניות תופסות את הנתח המרכזי, והיעד העירוני הוא כמובן להגדיל משמעותית תוך מספר שנים את הנתח המיועד להולכי הרגל, על חשבון הרכב הפרטי. הרבה מקומות בעיר הם "דרכים" – היעד שלהם היה פשוט לאפשר לכלי רכב להגיע ממקום למקום, ורובם המכריע מוקדש לכביש ומיעוטה למדרכה. אולם מספירות שעשינו המספרים הללו לא עומדים בקורלציה עם כמות המשתמשים בדרך, ולכן עובדים כעת על חלוקה מחדש של המרחב, כפי שנעשה בכיכר דיזנגוף ובמדרחובים שנפתחו ברחבי העיר, וכפי שמתוכנן בימים אלו באזור מחלף השלום.

גילי מן וולנר, רלב"ד: נתוני תאונות דרכים – יש מגמת ירידה בסך כל התאונות בעשור האחרון, וב-2018-2019 יש את כמות התאונות הנמוכה ביותר בעשור האחרון. עם זאת, כשמבודדים רק את התאונות החמורות, שבהן יש פצוע קשה או הרוג (לא רק הולכי רגל), המגמה היא דווקא בעלייה בעשור האחרון.

בהסתכלות על סך כל התאונות בעיר, כמעט חצי מהן הן תאונות חזית-צד, בדרך כלל קורות בצמתים. בתאונות הללו 24% מהנפגעים הם הולכי רגל. אם מבודדים את התאונות הקטלניות, הולכי הרגל מהווים כבר 38% מהנפגעים.

הולכי הרגל מהווים כרבע מכלל הנפגעים בתאונות, בעשור האחרון הממוצע הוא כ-6 הרוגים הולכי רגל בשנה. האוכלוסייה הפגיעה ביותר בעיר הם האזרחים הוותיקים – בשלוש השנים האחרונות נהרגו בעיר 23 הולכי רגל, מתוכם 12 אזרחים ותיקים.

המלצות הרלב"ד לביצוע:

- יישום תכנית מערכתית שתשים דגש על משתמשי הדרך הפגיעים, שינוי התנהגות והשפעה

על מהירות הנסיעה.

- טיפול ממוקד באוכלוסייה הוותיקה.

- המשך הפעילות במערכת החינוך, דגש על חינוך על יסודי. הפעילות נעשית כל השנה ובכל

מוסדות החינוך.

- המשך שיפור תשתיות להפיכת תל אביב לעיר בטוחה: מיתון תנועה והגבלת מהירות,

פתרונות של עירוניות טקטית, הפרדה בין משתמשי הדרך, קידום תחבורה ציבורית, שינוי

מדיניות ותיעדוף הולכי רגל בצירי העיר.

עיריית רחמני, מנהלת אגף התנועה: אחד הכלים המרכזיים שאנחנו נוקטים בהם במטרה לשמור על הולך הרגל ולתת לו סביבה נעימה ובטוחה להליכה הוא מיתון תנועה. מתבצע במספר אמצעים, בהתאם למיקום ולצורך: צביעה וסימון תמרורים והטבעות על הכביש, פסי האטה, הגבהת מעברי חציה, הקטנת שטח הקונפליקט בין משתמשי הדרך, מדרחובים, מעגלי תנועה, מעגלי תנועה, אנטי מפרצים לתח"צ, צמצום נתיבים ואכיפה כאמצעי משלים. אחד המקומות בהם נדרש בעיקר מיתון תנועה הוא בקרבת מוסדות חינוך. בדקנו את כל מוסדות החינוך בעיר (194) ובסמיכות ל-29 מהם נמצאה היתכנות לביצוע "אזניים" להרחבת המדרכה בקרבת מעברי חציה. במהלך הקיץ יתבצע ב-6 מקומות.

פסי האטה: מתחילים לבצע גם בצירים ראשיים יותר, שבעבר לא התייחסנו אליהם כמו בלוח, יפת, דוד המלך, פנקס, נחלת יצחק ועוד. בשנת 2019 בוצעו 69 פסי האטה ב-18 רחובות. עד כה ב-2020 בוצעו 33 פסי האטה ב-20 רחובות.

חיכוך בצמתים: תוכננו מחדש 53 צמתים (מתוך 255) בהם היה ירוק משותף להולכי רגל ולמכוניות הפונות ימינה, כך שהאור הירוק להולכי הרגל יוקדם. הכוונה גם להפחית שימוש בלחצני חציה להולכי רגל ופשוט לתעדף הולכי רגל ברמזורים כדי לאפשר חציה מהירה יותר. תוכנית העבודה של בת"ש ל-2021: פסי האטה, חיכוך בצמתים, שינויים בסביבת מוסדות חינוך.

פביו שיינקמן שחר, הרשות לתנועה ותחבורה וחניה: מדרחובים – העירייה ביצעה לאחרונה 14 מדרחובים, חלקם במתכונת של 24/7 שסגורים לחלוטין לכלי רכב, וחלקם חלקיים ברוב שעות

היממה עם היתר לפריקה וטעינה בשעות מסוימות על פי הצורך. הרעיון הוא לבצע פיילוט באמצעים "רכים" כמו תמרור, שילוט ועמודים כדי לבחון את היעילות שלהם. כרגע מתבצעת תכנית של בקרה ומדידה במסגרתה יבוצעו סקרים ומפגשים עם תושבים, ושינויים בהתאם לצורך. הסדרת השימוש בכלים השיתופיים הזעירים – עיקרי ההסדרה: חיוב פעילות בכל העיר, אזורים פריסה מועדפים, הגבלה על מספר הכלים, ביטוח והשקטת הכלים בשעות הלילה. העירייה מקבלת מידע בזמן אמת על מיקום וסוג הפעילות של הכלים ובעקבות המידע הזה יש לה שליטה על חניה ועל התנועה, מידע המשמש ככלי תכנוני. השלב הבא בנושא הבטיחות הוא חובת אספקת קסדה על ידי החברות עצמן. הוקמה גם יחידת אופניים ייעודית באגף הפיקוח העירוני, ניתנו עד כה כ-18,000 דוחות.

ניר משולם, משטרת ישראל: הסיבה שנותנים להולכי רגל זכות קדימה ברמזור ירוק על פני רכבים שפונים ימינה היא להגביר את הבטיחות. אנחנו שואפים שלא להציב מעבר חציה מיד אחרי פניות ימינה אלא להרחיק אותו מהצומת במידת האפשר.

בעניין פסי ההאטה, יש חוברת הנחיות מפורטת על איפה, מתי ואיך לבצע פסי האטה וכאשר יש צורך אז מבצעים.

בהקשר של האופניים והקורקינטים החשמליים, צריך לומר שהרבה מהקונפליקטים הם במעברי החציה. מעברי חציה לאופניים לא מוסדרים בחקיקה כיום, וזה גורם משמעותי לתאונות דרכים שמעורבים בהם אופניים וקורקינטים. יש גם המון מעברי חציה לא מרומזרים וגם שם יש בעיה כי רוכבים מרגישים בטוחים לחצות אותם במהירות וזה מסוכן. לכן צריך לשים דגש בעיקר על מעברי חציה לא מרומזרים.

יעקב זכריה, רלב"ד: הרלב"ד מכין בימים אלה תכנית בשם "50 עד 30" שמטרתה להביא להפחתה של 50% במספר הנפגעים החמורים עד שנת 2030. אחד הנושאים המרכזיים בתכנית מתייחס לעיר בטוחה שמושתתת על עקרונות של הפחתת מהירות, שיפור תשתיות להולכי רגל וכן מתן העדפה להם במרחב הציבורי. לעיריית תל אביב יש בהחלט מקום של כבוד בתכנית הזו.

דרור רשף: ברחובות מרכזיים המכוניות כמעט אף פעם לא מגיעות למהירות ממוצעת של 50 קמ"ש לאורך הרחוב בכל שעות היממה. אני מציע לקרב את המהירות המותרת למוצעת – כלומר שהתנועה תהיה יותר זורמת ופחות מסוכנת. את זה אפשר לעשות על ידי מיתון תנועה: הגבלת המהירות ל-40 או 30 קמ"ש, ומעברי חציה מוגבהים שיעודדו חציה בטוחה. זה אתגר לכולם, משום שזה לא נמצא בהנחיות וזה צעד לא פופולרי. שווה לבחון את זה.

דורון סעד, תושב יד אליהו: כל מה שדובר פה טוב ויפה, אבל אם אין תשתיות זה קשה ליישום, ובמזרח ודרום העיר אין מספיק תשתיות ולא ברור מתי יהיו.

יותם אביזוהר, ישראל בשביל אופניים: נקודת התורפה בכל העשייה הגדולה הזו היא בעצם שהיא נשארת בתל אביב... חייבים לראות איך פורצים את הגבולות של עיריית תל אביב כי כל עוד נכנסים אליה כל כך הרבה מכוניות פרטיות כל יום הולכי הרגל ורוכבי האופניים ימשיכו להיפגע. צריך לרתום את משרד התחבורה ואת הרשויות הנוספות לצעדים דומים.

מיטל להבי: כדאי לחבר את הרלב"ד לדרור רשף כדי שיכירו מקרוב את מסד הנתונים שהוא בנה.

זה יכול לסייע משמעותית בהתמודדות עם המצב.

בנושא האופניים יש את פורום מחזיקי תיקי תחבורה במטרופולין שהקמתי, יש לנו פגישה עם מנכ"ל משרד התחבורה ועם הרכבת. אנחנו עובדים יחד. גם פרויקט אופנידן הוא הישג אחרי עבודה רבת שנים. העירייה מעבירה תכנית ארוכת טווח של צמצום תקן החניה בתב"עות חדשות למגורים, אחרי שעשינו זאת כבר בנושא תעסוקה, כך שבעתיד ייכנסו פחות מכוניות לעיר. וגם מתחילים לחלק את המרחב בצורה אחרת, בהתאם למדיניות שלנו. **אני מעוניינת להתחבר קודם כל לערים הצמודות – גבעתיים, רמת גן והרצליה. מזמינה אותך (יותם) לארגן איתי פגישה כזו בנושא אופניים כדי לרתום אותם כשותפים למהלך.**