

ועדת תחבורה - היום שאחרי

**בראשות סגנית ראש העירייה והממונה על תחום התחבורה, תנועה
ובטיחות - גב' מיטל להבי ובהשתתפות חברי הוועדה ומוזמנים.**

התקיימה ביום שלישי ב-02.06.2020, שעה 17.30.

י' בסיון התש"פ

אפליקציית זום

נושא הדיון: "תחבורה - היום שאחרי"

מיטל להבי: בחודשים האחרונים אנחנו נמצאים במשבר עולמי היסטורי עקב התפרצות נגיף הקורונה, שיש לו השלכות גם על תל אביב-יפו. נכון לעכשיו נראה שאנחנו לקראת סיום המשבר, אולם יש סכנה לגל שני. המציאות הנוכחית בכל מקרה מחייבת אותנו לעשות חישוב מסלול מחדש, ואני מאמינה שכל משבר הוא גם הזדמנות לפריצת דרך ושינויים, גם בתחום התחבורה.

שי קדם (מצגת מצורפת – חזרה למרחב הציבורי וליוממות בימי קורונה): אנחנו הוצאנו מסמך שהוא חלק ממאמץ כולל בשנים האחרונות לעסוק בנושאים של הליכה ברגל ורכיבה על אופניים. כדי שמערכת הסעת ההמונים תפעל כנדרש, יש צורך לפתח את המרחב סביבה, ומעבר לכך גם הליכה ברגל ורכיבה על אופניים הן דרכים לגיטימיות ליוממות. במטרופולינים אחרים בעולם מעל 40% מהנסיעות מתבצעות ברגל או על אופניים.

אחד הפתרונות הוא קידום מהלכים של עירוניות טקטית כדי לעודד שימוש באמצעי תחבורה רכים. קראנו לכך בפרסום המסמך, הגם שידענו שלא כל הרשויות יירתמו למהלך הזה. במסמך הזה יש גם הנחיות חדשות לשבילי אופניים שיאפשרו חציית צמתים, וגם הצעות למהלכים טקטיים זולים יחסית ושניתן לבצע במהירות וגם לחזור מהם אם הם לא יעילים.

במסמך יש תרשימים מפורטים שמשמשים קריאת כיוון לרשויות כיצד ניתן לעבור במהירות מנתיב לרכב פרטי או חניה לנתיב שישמש משתמשי דרך אחרים, בין אם שבילי הליכה או שבילי אופניים. במקביל יש אלמנט חשוב של הכשרה ולימוד. עיריית תל אביב לא צריכה סיוע כזה מאיתנו, אבל רשויות אחרות כן. לכן יש פרויקט שנקרא "בזכות הדרך" ובו לוקחות חלק 23 רשויות בישראל, בשאיפה לבנות יחד תוך שנה תכנית למרכזי הערים ולקדם במסגרתה עירוניות טקטית. זו מעין הכשרה מקצועית שאנחנו מעניקים לרשויות.



חשוב לומר שמדובר בתהליך ארוך – גם לציבור כדי שיבין מה הוא צריך לדרוש מהרשויות, וגם לרשויות כדי שידעו באילו כלים לספק את זה.

מיטל להבי: ההנחיות לחציית הצמתים הן אכן בשורה חשובה, ואחד הדברים שנעסוק בהם בשנתיים הקרובות יהיה טיפול בצמתים כדי לחבר את השבילים הקיימים לכדי רשת, ולא רק סלילת שבילים חדשים.

(מצגת מצורפת – תפיסת התחבורה ביום שאחרי הקורונה)

אנחנו מודעים לכך שהקורונה גרמה להשבתת תנועה והביאה להאצה גדולה של פרויקט תשתית, גם ברמה המקומית וגם ע"י חברות ממשלתיות. לאחר הקורונה עדיין נידרש ריחוק פיזי וזה מחייב הסדרה של המרחב הציבורי ואמצעי התנועה זמינים.

יש כמה איומים ליום שאחרי – פגיעה באמצעי התחבורה הציבוריים והשיתופיים, רגישות גבוהה לנושא הבריאות והניקיון, עומסי תנועה וחניה, עליה בהיקף הבעלות והשימוש ברכב פרטי, צמצום השירות בתחבורה הציבורית וצמצום הקיבולת משום המגבלה על מספר הנוסעים – אם כי כעת השירות והשימוש כמעט חזר למתכונת רגילה ובנוסף היעלמות חברות הקורקינטים השיתופיים – שרק לאחרונה חזרו לעבודה.

חיי הרחוב נפגעו בגלל מגבלות על המסחר, הדרת אוכלוסיות בסיכון מהמרחב הציבורי, חוסר מוכנות לקבלת שינויים (למשל מדיניות אכיפה שחזרה לשגרה לאחרונה), צמצום תקציבים לפרויקטים תחבורתיים.

ההזדמנויות שהמצב יצר – האצת עבודות תשתית ומתן אפשרות לפתרונות תנועה רכים – כפי שבוצע במהירות ברחובות סולמון ופינסקר שבילי אופניים טקטיים (ומתוכננים בעוד כמה רחובות), הרחבת השיח הציבורי בנושא התנועה (ברשת ובתקשורת) והכרה בחשיבות שלה, קירוב קהלים חדשים לכלים זעירים כפתרונות תחבורה, שינוי הרגלי יוממות – עבודה מהבית וכו', יצירת מענה תנועתי לסקטור המסחרי (מקדמים חניה קצרת טווח במקום חניה דיפרנציאלית כפי שנדון בעבר), שילוב הכוחות בין הרשויות לגיבוש עמדות משותפות בפני הממשלה.

ליום שאחרי יש מספר נושאים לחשיבה – היערכות לשינוי בפיצול הנסיעות באמצעי התחבורה השונים, מחוללי השינוי בביקושים לנסיעות עקב מגבלות התנועה והעבודה מהבית, הזדמנות להסדרי תנועה טקטיים מהירים, סיוע לסקטור הקמעונאי, קמפיינים ציבוריים ושכלול שיתוף הציבור. כמה מהנושאים הראשיים הם הרחבה של מרחבים ציבוריים להולכי רגל ושבילי אופניים, שיפור סביבת הצמתים והתאמתם להולכי רגל כולל הטמעת כלים חדשים למיתון תנועה, שזה דגל מרכזי לתפיסתי משום שהם מאפשרים למספר משתמשי דרך לנוע בבטחה באותו מרחב, שיפור הצמתים על ידי מתן יותר זמן לרמזורים ירוקים, תאורת רחוב, הצללה ועוד.

שינויים בתמהיל אמצעי התחבורה – נדרשת מדיניות חניה חדשה משום החזרה לרכב הפרטי והצפי לגידול בביקוש למקומות חניה. אנחנו עומדים לשנות את מדיניות חלוקת תווי החניה ולייצר חלוקה מידתית יותר לפי בתי אב, הוספת 10,000 מקומות חניה לאופניים ועדכון השירותים התחבורתיים העירוניים כמו נעים



בסופ"ש, ושירותי תחבורה שכונתיים (דוגמת ה"שכונתית" בחיפה) ומיזמי תחבורה שיתופיים. כדי לשמר את מספרי הנוסעים בתחבורה הציבורית חייבים להעלות את רמת השירות. אם זה לא יקרה תהיה נסיגה דרמטית במספר המשתמשים. משרד התחבורה צריך להרים דגל ואנחנו כרשות כמובן נתמוך. כמו כן, המשך קידום החקיקה בעניין המרת סעיף אחזקת הרכב בסעיף הגעה ירוקה לעבודה. יש כבר הצעת חוק כתובה שאני מקדמת לא מעט זמן. בנושא סיוע לעסקים – בוחנים את ייעול הפריקה והטעינה – עושים פיילוט במרכז העיר עם הקצאת זמנים מוגדרים לפריקה וטעינה, הרחבת שטחי הפעילות והקצאת מקומות נוספים לעסקים לטובת הפעילות העסקית שלא על חשבון המדרכה. אנחנו מתכוונים ליחצ"ן יותר את הפעולות שאנחנו נוקטים, ובהתאם לעדכן את מדיניות האכיפה ולקיים יותר שיתוף ציבור כדי להסביר לאנשים את המציאות החדשה.

אופיר כהן: אני אציג שני פרויקטים שמקודמים כרגע- מצגת מצורפת: המדרחובים הטקטיים – זו תפיסה שקיימת בכל העולם ואנחנו מקדמים אותה גם בתל אביב, כחלק מהאסטרטגיה של פינוי יותר מרחב להולכי הרגל בעיר. המהלך שבביצוע נבנה על בסיס הסתכלות על הצרכים המסחריים ברחוב ומבט קדימה למהפכה התחבורתית, עם ההאצה של עבודות הקו הסגול והירוק. בשבועות הקרובים נצא לתהליך רחב של שיתוף ציבור בעניין. יש כרגע 11 קטעי מדרחובים בביצוע, תוך התייעצות עם הגורמים המקצועיים. יש על כך השגות ואנחנו לא נחפזים לשנות את הדברים בחזרה כרגע, אלא יש לנו תכנית למדידה וניטור וגם עמדת התושבים והסוחרים תילקח בחשבון. הרעיון הוא לעשות את הדברים מהר, ולשנות תוך כדי תנועה.

שבילי אופניים טקטיים – אנחנו בתחילתו של מהלך שנקרא "עיר אופניים" וכבר בשבוע הקרוב נצא לשיתוף ציבור מעמיק בעניין. כדי לממש את התכנית הזו נדרשים אמצעים פיזיים ותשתיות כדי ליצור הפרדה במקומות שצריך, אבל גם באמצעים טקטיים כמו שבוע ברחובות פינסקר וסלומון. כרגע נראה שהפתרונות נכונים אך מוקדם לקבוע בוודאות. אחד האתגרים הגדולים שלנו היא להפריד בין האופניים להולכי הרגל, כדי למנוע את החיכוך שקיים היום ולהבטיח איכות חיים ואיכות הליכה. הפתרונות של שבילי אופניים על המדרכה הם לא נכונים היום ופועלים כדי להסדיר אותם – למשל במרמורק ובאבן גבירול – לעתים על חשבון נתיב נסיעה ולעתים על חשבון נתיב חניה. גם נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית מבצעים באופן טקטי כפי שעשינו ברחוב קפלן, ועוד 4 נתצ"ים בדרך לביצוע כבר השנה.

שולה קשת: בהחלט שאפו על העשייה. אני רוצה לדבר על הפיל שבחדר – תל אביב השניה. אני רואה פער גדול בין מה שקורה בדרום תל אביב לבין שאר חלקי העיר מבחינה תחבורתית. למשל שבילי אופניים – חסרה רציפות בין מזרח העיר למרכז העיר ולים דרך דרום העיר, ואני מבקשת לקחת זאת לתשומת לבכם בתכנון. המצב כיום הוא סכנת נפשות ואנשים נדרסים. יש את עניין התחנה המרכזית החדשה שאבקש לדעת לאן היא הולכת ומה קורה עם זה. ובנוסף יש את



מסלול הרק"ל בשדרות הר ציון שהולך לפצל את השכונה לשניים בגלל המינהור המאסיבי. יש התנגדות גדולה לזה ולא ברור למה לא עושים עם זה כלום.

מיטל להבי: לגבי התחנה המרכזית יש מה לומר בנושא, אבל זה לא נושא הדיון. נקיים על כך דיון נפרד.

ציפי ברנד: אנחנו נמצאים בתקופת ביניים שבה אנחנו לומדים את ההתנהגות ואת האפקט של הקורונה על החיים בעיר, גם מבחינה תחבורתית. חשוב שהאלמנט של ההפיכות של התכניות יישמר משום שזו תקופת מבחן ואנחנו לא יודעים איך זה ישפיע. גם הנושא של צמצום מקומות החניה דורש בחינה ולמידה משום שאין לנו עדיין את כל השירותים עירוניים שמאפשרים להתקיים במרכז העיר ללא רכב פרטי. צריך להתייחס גם לצרכים של הרכב הפרטי. העיקרון של שיתוף הציבור והשיח הפתוח חייב להישמר, כדי להבין את הצרכים של התושבים ולספק פתרונות תחבורתיים בהתאם. החזון הוא עיר מוטת הולכי רגל, תח"צ ואופניים אבל אנחנו עוד לא שם, וכל עוד אנחנו לא שם יש להביא בחשבון את כל הצרכים.

ורד שחר: עידן הרכב הפרטי לא תם, ובטח לא בתל אביב. המדרחוב באשתורי הפרחי הוא טעות איזומה, הסוחרים עצמם כועסים על כך ואף אחד מהתושבים לא רוצה את המדרחוב הזה. יש גם חוסר הבנה למצבם של אנשים מבוגרים, חלקם עם מחלות רקע, שאינם יכולים להתנייד על קורקינטים. אפשר להחליט שהחניה לא בחינם אבל אני לא יכולה לעזוב את העיר בגלל שאתם החלטתם שאין יותר חניה. יש הרבה אנשים שעוזבים את העיר בגלל זה, והמגוון האנושי נפגע. אפשר לעשות מיתון תנועה מבלי לפגוע בחניות, שתפו אותנו במהלכים ואנחנו מוכנים לסייע.

מיכאל שניידר: אני רוצה לשאול האם פרויקט הרכבת הקלה צפוי להתעכב בגלל הקורונה, או דווקא ההפך? דבר שני, יש מכת גניבות של אופניים וקורקינטים וכדי לקדם את הרכיבה ואת השימוש דרושה אכיפה חזקה מאוד. אנחנו יודעים איפה מוכרים את הכלים הגנובים ויש פתרונות לזהות אותם.

מיטל להבי: נת.ע. אכן האיצה את קצב העבודות בעקבות הקורונה כיוון שסגרו צמתים רבים והיה אפשרי. אנחנו גם מעורבים מאוד בעבודות כדי להבטיח את שלום הציבור בתקופת העבודות. גניבות אופניים הן אכן חוויה נוראית. אנחנו בעבודה מול המשטרה בעניין האכיפה, ומעבר לכך יש תכניות מרחיקות לכת להתקנת עמדות חניה לאופניים בחצרות בניינים ומתקני חניה רבי קיבולת בתחנות רכבת. זו סוגיה שתטופל עוד יותר בהמשך.

ערן שחורי: על אף שמתכננת רשת שבילים מופרדים לאופניים, אני בתחושה שהנושא של אופניים חשמליים לא חוקיים לא מטופל. אלה אופניים שמסכנים את כל משתמשי הדרך, גם כשיש הפרדה. מדובר



על אופניים ששיחקו להם במנוע והם נעים במהירות גבוהה. אני רוצה לשאול מה בכוונתכם לעשות בעניין, גם לאחר סלילת כל הרשת, מבחינת אכיפה והסברה?

מיטל להבי: יש בעיה של סמכויות אכיפה, העירייה לא יכולה לאכוף נסיעה בכבישים. אנחנו לוחצים ועושים מה שאפשר כדי לקבל סמכויות נוספות. אנחנו פועלים במסגרת הסמכויות שלנו ואני ממשיך לעלות לכנסת כדי לדרוש עוד סמכויות.

גבי ספקטור: יש הרבה מאוד אנשים שצריכים חניה בעיר, עשרות אלפים. אם אין לנו חניה לחזור אליה בסוף היום זו בעיה, גם אם הנסיעה בעיר תהיה איטית מאוד. זו מצב שהתושבים כבר לא יכולים לעמוד בו. אני בתחושה שהעירייה הפכה את הפירמידה כך שהתושבים בעלי הרכב הם בתחתית ולא כלי הרכב עצמם. מצב החניה הוא נורא, ונראה שכל דבר שעושים בתחום הזה הוא על חשבון החניה, ובאזורים שמראש היתה בעיית חניה קשה. גם עניין המדרחובים פוגע קשות בחניה בנוסף על זה שהוא פוגע בתנועה. אני חוששת שמה שמוגדר כזמני ייהפך לקבוע ולא יהיה פתרון.

שרון גילת: ברכות על המהלך המעולה ועל שינוי התפיסה. אנחנו, רוכבי האופניים התחבורה הקלה, ודאי לא נגד התושבים. אבל החלוקה צריכה להיות הגיונית כדי שהעיר תוכל לנשום. ככל שיהיו יותר פתרונות לאופניים כך יהיו גם פתרונות לרכב הפרטי משום שהתנועה תעבור יותר לאופניים על חשבון הרכב הפרטי. האויב של הטוב הוא הטוב ביותר, ולכן צריך להתמקד כרגע בכמות ובמהירות גם על חשבון האיכות שיכולה להשתפר בהמשך.

גלעד שרון: מובן שהעירוניות הטקטית נעוצה ביכולת לצמצם חניות, משום שהמרחב הוא מוגבל. מה לגבי מכוניות שמגיעות מחוץ לעיר? האם בחלק מהרחובות ניתן להגביל את שעות הכניסה או החניה למכוניות שמגיעות מבחוץ?

מיטל להבי: המצוקה היא בעיקר של תושבים בשעות הלילה, משום שיש פחות תחלופה. יותר מ-50% מהחניות מסומנות לתושבים בלבד, ויש גם חיים של אנשים שמגיעים מחוץ לעיר. כמות החניה לאנשים מחוץ לעיר מצומצמת יחסית ואנחנו עוד מצמצמים אותה.

יעקב זכריה: הפעולות שהעירייה נוקטת עולות בקנה אחד עם התכניות של הרלב"ד לעשור הקרוב לצמצום תאונות הדרכים ולהפיכת הערים לבטוחות. התכנית הזו כוללת מיתון תנועה בערים יחד עם מתן עדיפות למשתמשי דרך פגיעים, ועיריית תל אביב חלוצה בדברים הללו.



סגנית ראש העירייה, מחזיקת תיק תחבורה
תנועה ובטיחות

טל רביב: יש לי הסתייגות אחת בעניין ביצוע שבילי האופניים בחלק מהמקרים – נראה שלפעמים השבילים נסללים דווקא במקומות שנוח לסלול ולא דווקא איפה שיש צורך. יש התקדמות אבל הדברים קורים לאט מידי. לפעמים מיתון תנועה מספיק ואין צורך בשביל אופניים.

מיטל להבי: במסגרת תכנית עיר אופניים, יסללו שבילים ברחובות מרכזיים בעיר שמופו כמוטי ביקושים. גם כשהתחלנו במרכז העיר היו מי שאמרו שאין בהם צורך. סלילת השבילים מביאה ליותר רוכבים שמשתמשים בהם.

שאלה שהועלתה למשרד התחבורה ע"י עילית אופנהיים: האם בעקבות הקורונה עומדת להיות רגולציה בנושא נסיעות שיתופיות?

שי קדם: עם כניסת השרה החדשה למשרד נראה שהרגולציה הולכת להיות פשוטה יותר ויש כוונה לטפל בנושא הזה.

