

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

הצגת תכניות עירוניות בנושא הליכתיות

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה (מרצ) ומחזיקת תיק התחבורה, יו"ר הוועדה: שלום לכל מי שהגיע. כרגע אנחנו עדיין תחת מספר מגבלות קורונה, אני מקווה שאת הוועדה הבאה כבר נקיים באופן פרונטלי ושתהיה הזדמנות גם להתחבק ולהתראות מקרוב. אנחנו נעסוק היום בהליכתיות, נושא שמציק להרבה אנשים בתל אביב. כידוע, אנחנו החלטנו להעמיד את הולכי הרגל בראש הפירמידה, לפני רוכבי האופניים, נוסעי האוטובוסים ובטח לפני הרכב הפרטי. יש הרבה טענות על כך שזה פחות בא לידי ביטוי בשטח ושנחנו מקדישים הרבה יותר לתחומים אחרים. לכן, נציג היום את הכיוונים האסטרטגיים – אלו עוד לא הכרעות, אלא רק כיווני חשיבה, כפי שעשינו תכנית אסטרטגית לאופניים. למעשה לקחנו את החלק הרלוונטי מחזון העיר וחשבנו איך אנחנו מתכננים את העיר כמוטת הליכתיות, עם אזורים שמסומנים לכך ועם שלד ירוק עירוני, שחלק מהשבילים בו יהיו מיועדים רק להולכי רגל. את החשיבה הזו תציג היחידה האסטרטגית.

לאחר מכן נציג שלושה פרויקטים שונים: פרויקט "אורבן 95" – הליכתיות מנקודת מבט של ילדים; ושני פרויקטים נוספים של "בלוקים עירוניים" – אזורים מוטי הליכה, האחד בכרם התימנים שכר יוצא לביצוע, והשני בוה שגן הוא בתכנון מתקדם ובדיאלוג עם התושבים, לצד בחינת משמעויות תקציביות. לאחר מכן, נציג את נושא הפיקוח. לבסוף נקיים שיח חופשי בין כל המשתתפים.

אופיר כהן, ראש רשות תחבורה, תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו: אני מבקש לומר רק שאנחנו בדיאלוג מאוד מאסיבי עם המשטרה בנושא פעילות משותפת ולא משותפת בתחום של בטיחות בדרכים. ישבנו עם מפקד המחוז במשטרה כדי לרתום אותו ולוודא שהמשטרה עושה כל מה שהיא יכולה על מנת לשמור על הסדר הציבורי בעיר, כמובן יחד עם אגף הפיקוח. אני יצאתי מהפגישה מעודד וקיבלתי את התחושה שמפקד המחוז מבין את המורכבות של הנושא ויפעל, גם בהתאם לסמכותו וגם יחד איתנו, כדי לשמור על הבטיחות בדרכים בתחומי העיר. אין פה בשורות גדולות, אבל כן יש כאן רצון טוב של משטרת ישראל לממש את מחויבותה לשיפור בטיחות משתמשי הדרך, בדגש על הולכי הרגל.

רן ברעם, סגן מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי (מצגת): אני מבקש לשתף אתכם בעבודה שהחלה לפני מספר חודשים, בקונטקסט של עדכון תכנית המתאר העירונית. אנחנו מדברים של שלד ציבורי עירוני – זהו מערך שטחי הציבור בעיר, ללא הפרדה בין שטחים פתוחים ובנויים. אנחנו די בראשית העבודה, אבל אציג פה את המתודולוגיה ומה אנחנו רוצים להשיג דרכה. הצוות שעובד על התכנית הוא צוות עירוני פנימי ממנהל ההנדסה יחד עם צוות חיצוני הכולל מתכננים ואדריכלים. העבודה נגזרת מהחזון העירוני והתכנית האסטרטגית. החשיבות של מרחב ציבורי בטוח שיאפשר לעיר לתפקד באופן מיטבי, מובהרת כבר בחזון העיר, ואנחנו מנסים לפרוט את האמירה הזו למעשה. גם בתכנית המתאר מעוגנים רבים ממרכיבי השלד הציבורי, ובכל זאת מצאנו לנכון לבחון את הדברים מנקודת מבט שונה, וההטיה כרגע היא לכיוון תכנון מוטה שירותים – כיצד התושב יכול לקבל ולצרוך את מירב השירותים שהוא צריך בדרכים פשוטות, בטוחות ואיכותיות. אנחנו רוצים לפרוס את מרכיבי השלד בראייה של המשתמש.

ההסתכלות בוחנת מהם השירותים הנדרשים לתושבי העיר במעגל המידי, ובמעגלים רחוקים יותר, ואיך השלד שאנחנו מניחים נותן את התשתית לכל המערכת הזו. המרכיבים של השלד הציבורי הם לא מובנים מאליהם, אנחנו בוחנים מהם המרכיבים החיוניים שיש להם מימד ציבורי ואנחנו חייבים לדאוג שיהיו נגישים וזמינים לכל תושבי העיר ובאיה.

מטרת העבודה שלנו היא לנסח את מרכיבי השלד הציבורי, ולהניח אותו כתשתית לתפקוד עירוני

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל-אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

מיטבי ולמימוש הפוטנציאל הטמון בעירוניות עבור תושבי ומבקרי העיר. מתודולוגיית העבודה מתחילה בניסוח מרכיבי השלד הציבורי (מרחבים; מוקדים; חיבורים); מיפוי וניתוח מרכיבי השלד (כלומר, ניתוח יחסי הגומלין בין המרכיבים); המלצות לשמירה על השלד הקיים, לחיזוקו ולפיתוחו עתידי שלו.

דוגמאות: בתכנית המתאר הוגדרו רחובות שהם "רחובות עירוניים", ובמרכז העיר יש קורלציה בין הרחובות הללו לבין שטחי המסחר. לעומת זאת, בצפון ומזרח העיר, יש חוסר קורלציה. לכן, מטרתנו היא לבחון כיצד ניתן לשפר את הנגישות למסחר באזורים אלה, איך נכון לעשות זאת (האם על ידי צמצום וריכוז המסחר או פיתוח הרחובות וכו'). המיפוי מסייע לנו להבין את המצב כמו שהוא.

באזור צומת השלום אפשר לראות בצורה הכי טובה את הפער – זהו אזור שמרכז אליו את ההתרחשות העירונית והמטרופולינית, אזור סואן ואינטנסיבי, אולם ברמה המקומית אין כמעט מרכיבים ציבוריים עירוניים של שלד, בדגש על מסחר. זהו מקום עם פוטנציאל גדול שאינו מנוצל במלואו.

בדוגמה נוספת, מיפינו את רשת שבילי האופניים הראשית אל מול בתי הספר העל יסודיים. אם אנחנו רוצים להגדיל את הנגישות לבתי הספר, אנחנו צריכים לצופף ולעבות את הרשת בהתאם למיקומי בתי הספר. העבודה מסייעת לנו להבין זאת ולהסיק את המסקנות הנדרשות. למעשה את התשתית המוצלחת ביותר, שמחזיקה עד היום את מרכז העיר והעיר ההיסטורית, הניח ג.דס. תפקידנו דרך העבודה הזו הוא להגן ולשמור על המרכיבים הקיימים, לחבר ולתקן את הפערים הקיימים בה ולהניח את התשתית להתרחבות העיר, גם לאזורים בהם השלד הזה הוא רופף יותר וחסר. המלצות העבודה העיקריות יוגשו עד לסוף השנה.

מיטל להבי: האם בתוך העבודה הזו יש מסגרת כלשהי לקבלת משוב ממובילי דעת בתחום או מהציבור? כאשר תכננו את רשת האופניים היתה פלטפורמה לשיתוף ציבור וקיבלנו מעל 1,600 הערות. יש כאן בוועדה, ובכלל, אנשים שבאמת אכפת להם ופעילים כבר זמן רב בנושאים הללו. אין לי ספק שהם יידעו להאיר את עינינו בהערות נוספות.

רן ברעם: כל הדוגמאות שהראיתי כאן הם דברים מאוד ראשוניים, ואני חושב שכדי להניח משהו בפני הציבור יש לנו עוד קצת מרחק ללכת ולייצר בסיס מידע ראוי.

חגית נעלי-יוסף, מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי: גם הפלטפורמה הזו היא נכונה וראויה כדי לשתף, כמובן לא היחידה, אבל אנחנו בתחילת הדרך. אנחנו נשמח כמובן לשתף בדברים ככל שהעבודה תתקדם, ולקבל התייחסויות. אני רוצה להציג תמונה שמתכללת את כל הנושא של הליכתיות בתפיסה העירונית. יש הרבה מאוד עבודה שכבר נעשתה ושנעשית בימים אלו, ואנחנו מנסים להביא אותה לידי מימוש.

אני מציגה כאן סוג של מפת דרכים שלנו בעירייה, יחד עם כל הגורמים שהם רלוונטיים, במטרה להאיץ את נושא ההליכתיות שהוא מאוד מורכב ומשוך להרבה יחידות עירוניות, משרדי ממשלה ותקנות שונות שצריך להבין איך הם מסתדרים יחד. ניסינו לחלק את העבודה גם לטווח הקצר וגם לטווח הארוך. הנושאים לעבודה הם רבים – עדכון השלד הציבורי כפי שאמר רן, חזון אפס, היער העירוני, תכנון רחובות, סטנדרטים לרוחב מדרכות, שכונות דלות רכב, הפחתת פליטות מתחבורה, שכונות מקיימות, נגישות לתיכונים. כל אלה מקפלים בתוכם פעולות שאמורות לייצר שינוי באיכות ההליכה בעיר.

בשלבים הראשונים אנחנו מבקשים למפות את החסמים והפגיעות, אלה תהליכי עבודה שאנחנו חייבים לעשות בשטח, עם משתמשי הדרך. יש לא מעט פעולות מיידיות וטקטיות שניתן לבצע, אולם יחד עם זאת אנחנו תחת תקנות, תקנים והנחיות מגבילות שעלינו ללמוד אותם ולהבין איך לפצח

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

אותם.

לטווח הארוך אנחנו שואפים לבנות אינדקסים להליכתיות בעיר, כלל עירוני וגם למרחבים קטנים יותר, בחלוקה לקבוע, זמני או משתנה בהתאם למצב העבודות בעיר. בסופו של התהליך נייטר אסטרטגיה עירונית לשיפור ההליכתיות, שהיא חשובה מאוד לעיר ולתושביה – גם לבריאות ולמדד האושר שלהם, וגם כמובן לכלכלה העירונית. כל זאת ייכנס לתכנית יישום פזית עם מעטפת תומכת של תקצוב, מדידה ובקרה. כמעט בכל אחד מהסעיפים הללו יהיה מרכיב של שיתוף והשתתפות הציבור.

מיטל להבי: כל משפט כזה שנאמר על ידי חגית מקפל לתוכו עולם ומלואו של עבודה על ידי היחידה האסטרטגית. על חלק מהנושאים נקיים ועדות נפרדות.

קרן רז, מנהלת תכנית "אורבן 95", עיריית תל אביב-יפו (מצגת): תכנית "אורבן 95" פועלת בעיר כבר קרוב לארבע שנים, והרבה מאוד אנשים בפורום הזה כבר מכירים אותה. למי שטרם מכיר, התכנית הזו שואלת בעצם: "אם היית חווה את העיר מגובה 95 ס"מ – גובהו הממוצע של ילד בן 3 – מה היית משנה?". זו תכנית בינ"ל משותפת לקרן ון-ליר ועיריית תל אביב, שמטרתה היא לשים את הגיל הרך על סדר היום העירוני בכל היבטי החיים, וכמובן שהליכתיות היא חלק מרכזי בתכנית שלנו.

האחריות על הגיל הרך היא משותפת ליחידות רבות בעירייה, כל אחת בתחומה. בלב העשייה שלנו עומדת התפיסה של "15 דקות שכונה", שמטרתה להנגיש את כלל השירותים העירוניים להורים ולילדים קרב לבית, וכמובן שלשם כך נדרשת הליכתיות רבה. המרחק המדובר הוא עד ק"מ, ובתוך המרחק הזה אנחנו שואפים להנגיש את כל השירותים הנדרשים.

קידום הליכתיות בקרב ילדים, מעבר ליתרונות הבריאותיים והסביבתיים הברורים, חשוב משתי סיבות: האחת, היא שילדים תופסים אחרת את המרחב. עבור ילדים כל הליכה היא הזדמנות למשחק, שיחה וחקירה. כל עלה מעניין אותם, וכל ספסל יכול להיות משחק. עבורנו ההליכה היא אמצעי, עבור ילדים היא עולם שלם ויש לכך חשיבות בהתפתחות שלהם, כבר בגילאים צעירים ומוקדמים. סיבה נוספת היא שתכנון עבור ילדים הוא תכנון לכולם – הילדים הם הכי רגישים לבעיות תנועה, זיהום אוויר, נגישות וכו'. אם ילד קטן מצליח לתפוס את הרמזור ולחצות את הכביש, אז כולם יצליחו.

הבעיה בתכנון היא שהמציאות חזקה ממנו – אפשר לתכנן כמה שרוצים, אבל בסוף המסתמים מרגישים את הדברים בשטח, וצריך לבחון את הדברים דרך העיניים של התושבים ודרך חוויית ההליכה. יש המון יתרונות לגדל ילדים בעיר, אולם יש הרבה מאוד בעיות במרחב הציבורי שמקשים על ההתנהלות בה.

שיטת העבודה שלנו מתחילה בניתוח מרחבי עם התושבים, מדידת המצב הקיים וניטור מקומות פוטנציאלים להתערבות, יישום המסקנות, מדידת השינוי והתוצאות והטמעה שלהם. למעשה, אנחנו ממש יושבים עם הורים וילדים ומבקשים מהם לשרטט לנו את הדרכים כפי שהם רואים אותם, הולכים איתם בדרך ומקבלים מהם משוב. יצרנו כלי מדידה וניתוח המבוסס על היררכיית הצרכים כאשר בבסיסה יש את ההיתכנות והנגישות להליכה, שהם התנאים העיקריים לקיום הליכתיות. המרכיבים הנוספים הם בטיחות, נוחות והנאה. כלי נוסף הוא ניתוח הדרך של ילדים כאשר הם הולכים ברחוב, על פי המדדים הללו, וזה כלי שמאפשר לנו עוד רחובות בעיר דרך חוויית המשתמש של הורים וילדים, כאשר אנחנו יודעים באיזה מצב נמצא כל אזור על פי המדדים, ובהתאם למיקומם בהיררכיה במה לטפל קודם.

יצאנו לחקר של פתרונות אפשריים מהעולם, בין אם זה צמצום צמתים, הרחבת מדרכות, רחובות סגורים בדרך לבית הספר, רחובות משותפים. הכל באמצעים טקטיים. אחד המקומות שבו עשינו משהו כזה היה רחוב אשתורי הפרחי, רחוב שנפתח להולכי רגל בלבד כמרחב מוטו הליכה. תצפיות

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

שערכנו במקום הראו שהמרחב לא מזמין לשהייה ולכן אנשים עוברים בו אבל לא מתעכבים עליו. לאחר ביצוע מספר פתרונות של התקנת מתקנים פשוטים יחסית, הרחוב היום שוקק חיים ומבלים בו הורים וילדים.

הצעדים שלנו להמשך, הן ברמת המאקרו והן ברמת המיקרו :
בטיחות ונגישות – בכל מקום שצריך, זה דורש טיפול ברמה میدית.
ניסוי פתרונות חדשים לשיפור חוויית ההליכה – נדרש מאמץ משותף ברמה העירונית והלאומית.
איכות החוויה במרחב הציבורי – רחובות מוטי הליכה, צל, משחקיות ועניין.

אופיר כהן: אני רוצה להציג את מה שמתכנן בנווה שאנן, בתחום שיפור ההליכתיות ותנועת האופניים. השכונה כולה משתנה, היא עתירת עבודות רכבת קלה וזה אתגר לא פשוט להתניידות פנימה והחוצה. בשיתוף התושבים אנחנו מציעים שינוי תפיסתי להתניידות בשכונה. יש מחסור במרחב ציבורי והרבה הולכי רגל, ומצד שני אין כל כך בעיית חניה. זו הזדמנות לערוך שינויים בצורה פשוטה יחסית מבחינת המורכבות הציבורית שלה. הפעילות בתחנה המרכזית תצטמצם באופן דרמטי בשנים הקרובות, ואנחנו מקווים שהיא גם תתפנה לגמרי מתישהו.
יש בשכונה קהלים מסוגים שונים שיש להם עניין לשנות את ההתנהלות בתוך השכונה מבחינת ניידות, ולכן הצענו סוג של תכנית ראשונית לשיפור דרמטי של ההליכתיות, חיבור שבילי אופניים וקישוריות, הרחבת המרחבים הציבוריים, צל ועוד. אנחנו שואפים עד לסוף השנה להציג תכנית לביצוע. אנחנו רואים פה הזדמנות גדולה למימוש תכנית התניידות חדשה בשכונה, ומקווים שבתוך שנתיים המציאות תשנה מהקצה לקצה.

מיטל להבי: בכרם התימנים, לעומת זאת, יש כבר ממש תכנית עבודה שתיושם בקרוב מאוד. אנחנו שואפים לייצר אזורים דלי רכב בעיר, לטובת שלוש מטרות עיקריות: שיפור המרחב הציבורי ועידוד הליכתיות; איזון בין תושבי השכונה והעסקים המקומיים; שמירת ה-DNA של כרם התימנים. העבודה על השכונה התחילה לפני שנה, התקיימו סיורים בשטח והוצגו תכניות ראשוניות. על התכניות הללו היו הרבה השגות ולכן נוצרו שתי חלופות לפני שהגענו לתכנית סופית. הסיור האחרון היה ליידוע בעלי העסקים, שעבורם תחמנו את האזורים אליהם הם יכולים להתרחב.
אנחנו מוסיפים על הרחובות הקיימים שהם מוטי הליכה, עוד רחובות שמצאנו בסיורים שנכון להוסיף אותם, הכל בהסכמה עם תושבים. לחלק מהרחובות תתאפשר כניסה רק לתושבים לצורך חניה פרטית. כל התכנית מתואמת עם גורמי הביטחון וההצלה למקרי חירום בהם תידרש כניסה של רכב לאחד הרחובות הללו. כל התרחישים נלקחו בחשבון.
בנוסף, בסמטת הכרמל פינת רחוב נחליאלי נקים גינה קטנה במקום שטח שקיים שם כיום ומשמש בעיקר למערום גרוטאות. כדי לתת פתרונות לפריקה וטעינה, נקים מרלוי"ג זמני בחלק הדרום מערבי של השוק, על חשבון חלק מחניון הכרמל. רק שם תתבצע פריקה וטעינה וההובלה לתוך השוק תתבצע עם מלגוזות.
התכנון כולו מגדיל את המרחב הציבורי לטובת הולכי הרגל ומעלה את רמת הבטיחות בשכונה. במסגרת התכנון מוסדר רישוי של כ-40 בתי עסק להיתרי כיסאות ושולחנות במטרה לייצר סדר ואיזון בין התושבים לעסקים, נפתח כאמור מרכז לוגיסטי לטובת פריקה וטעינה ומתבצעות עבודות פיתוח נוף והמרחב כולו.

דיון פתוח

סנדרה, תושבת: התרשמתי מאוד מכל התכניות הללו לטובת תושבי העיר, אבל כרגע באופן דחוף אתם חייבים לפעול לטובת אכיפה. אני נפגעת בצורה קשה מקורקינט חשמלי ביציאה מפיצריה

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

ברחוב אבן גבירול. אני מנוטרלת כרגע ואני זועקת את זעקת התושבים שנפגעים כל יום. התכניות הללו הן נהדרות, אבל הדגש שלכם כרגע חייב להיות על תגבור האכיפה.

חגית אוריין, תושבת, מחזירים את הבטיחות להולכי הרגל: איכות ההליכה ברגל לא נמדדת רק בנתונים יבשים של כמה נפטרו, אלא גם על ידי הפחד ללכת ברחוב והפיכת ההליכה למשהו לא נעים שכרוך בסיכון ופציעות. אני רוצה להתמקד במרכז תל אביב, שנוסף על כל הצרות של השכונה נוספו לה גם עבודות הרק"ל, והמצב עוד יחמיר עם סגירת רחוב אלנבי בעוד כשנה. הכל ישפיע על הולכי הרגל.

אתחיל בלברך על שינוי המדיניות שהוביל להורדת המכוניות מהמדרכות, הצרה הזו כבר ירדה מאיתנו. מברכת מאוד גם על סלילת שבילי האופניים בעיקר במוקדי החיכוך, זהו צורך דחוף. זה קריטי גם להולכי הרגל. אני מברכת על סימוני החניות לאופנועים על הכבישים, אם כי זה איטי מידי ומעט מידי. אני מציעה להנמיך יותר מדרכות כדי שהם יוכלו לרדת ולעלות מבלי לנסוע מרחקים על המדרכות.

אני עוסקת בנושא הזה מסוף שנת 2013, ועכשיו 2021. מאות ואלפי דו גלגלים נוספו מאז – אופנועים וכלים קלים להשכרה, שההסדרה של הפעילות שלהם לא עובדת. מרכז תל אביב הוא לא מקשה אחת, באזור שאני גרה בו יש המון מבקרים ויש בעיקר כלים להשכרה. משום שהם לא מקומיים, ההתייחסות שלהם לתושבים ולחוק היא בהתאם. לוחיות הזיהוי שהותקנו על הכלים לא יעילות. הרצון טוב, הביצוע לא עובד. מאות שליחי וולט ותן ביש שטסים כל היום מדלת בית העסק עד לדלת הלקוח, כולל כניסה לתוך הבניין. מרבית התיקים שלהם לא ממוספרים והם שמים עלינו פס. אלפי תיירים יחזרו אלינו בגדול עוד מעט. רובם משתמשים בכלים להשכרה ואין להם מושג לגבי החוקים. מבחינתם תל אביב זה מקום שניתן להתפרע בו, הם נוסעים איפה שבא להם. האזור שלי כולו נראה כמו לונה פארק גדול של בליינים.

לכל הצרות הללו עבודות הרק"ל כמובן תורמות. לא משנה כמה שבילי אופניים ייסללו, מעברי החציה היו ונשארו מוקדי קונפליקטים. זה כמעט בלתי אפשרי לחצות כביש, הרוכבים בכלל לא רואים אותנו. אני מרגישה שאני צריכה להימלט על נפשי. לכם אין סמכות לאכוף בכיוון הנסיעה, אלא רק למשטרת התנועה, ואנחנו נשארו תקועים עם בעיה שלא נגמרת.

עם כל הבעיות הללו מתמודדים עשרים ומשהו פקחים, שכמובן לא יכולים לשכפל את עצמם ועובדים רק בשעות היום ורק באמצע השבוע. מתוך 1,000 רוכבים על מדרכה, הפקחים מצליחים לעצור אולי 20. קיווייתי שכאשר תקבלו את הסמכויות יהיה שינוי – אבל אין שינוי.

יש גם בעיה של סגירת מדרכות לטובת בנייה, ומדרכות משובשות שמקשות מאוד על ההליכה. אסור להקל בהיתרי סגירת מדרכות. צריך גם מוקד פניות בכל נושא ההתניידות בעיר. לא רק 106, אלא מוקד שייתן מידע בכל מה שקשור להתניידות בעיר.

והיכן התכנית להליכה בטוחה לאוכלוסייה המבוגרת?

מיטל להבי: בעניין התכנית לאוכלוסייה המבוגרת, התכנסנו רק לפני שבוע כדי לדון בצרכים של האוכלוסייה הוותיקה ואנשים עם מוגבלויות, גם בדרכים וגם בנושא של שימוש בתחבורה ציבורית. יש לא מעט בעיות, ישבנו עם חברת "דן" ועם הנהגים כדי לבדוק מה אפשר לעשות ביחד, קמפיינים ועוד. הסוגיה הזו היא על שולחני ולא רק עליו – היא מעוררת עניין רב בקרב מחזיקת תיק הרווחה, מחזיק תיק הגמלאים ועוד גורמי מקצוע. אני לא יכולה לומר כרגע על תכנית ספציפית, אבל אפשר לומר שזה על שולחננו עם הרבה תשומת לב. אשמח שתיקחי בה חלק.

שלומי שטיין, סגן מנהל אגף הפיקוח, עיריית תל אביב-יפו: מבחינת אכיפה, צריך להזכיר שיש הפרדה באכיפה בין הפקחים העירוניים לבין המשטרה. המשטרה מוסמכת לאכוף עבירות בכביש, ואנחנו רק על המדרכה. נתייחס כרגע רק לאכיפה במדרכה. מבחינת נתונים, אנחנו עולים כל שנה

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל-אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

– בנובמבר 2017 קיבלנו את סמכויות האכיפה. בשנת 2018 ניתנו בערך 20,000 דו"חות, ב-2020 כבר עברנו את ה-30,000. השנה אנחנו בחציון של 20,000 דו"חות. אם תחברו את כל הדו"חות בכל הארץ, לא תגיעו למספרים הללו.

צריך גם להסתכל לאן האכיפה שלנו מובילה. בסקרים שנערכו רואים ירידה בנסיעה על המדרכות, אנחנו מרגישים את זה. זה עלה גם בפגישה עם מפקד המחוז במשטרה שנערכה היום. נאמר שם שכאשר יש אכיפה אינטנסיבית על המדרכה הרוכבים יורדים לכבישים, ושם כמות הנפגעים עולה. יש כ-30 נפגעים כל יום שמגיעים לאיכילוב על פגיעות בכביש. אין עדיין מספיק שבילי אופניים, למרות המאמצים הגדולים של העירייה. אנחנו על זה. הקמנו יחידה ייעודית, בהנחיית מנכ"ל העירייה, שתכליתה היא אכיפת חוק האופניים וגם אופנועים. לאופנועים ניתנו כ-3,500 דו"חות השנה.

בגלל מצב העבודות והתשתיות בעיר, יש לאופנועים נטייה לעקוף את הפקקים דרך שבילי האופניים ושבילי הולכי הרגל, ואנחנו אוכפים גם שם. בפגישה עם המשטרה עלה הנושא של הגברת שיתוף הפעולה עם המשטרה, מבצעים משותפים באזורים אדומים ואכיפה ניכרת שסוכם שהיא תוגבר משמעותית. המדיניות שלנו היא פחות של "מבצעי אכיפה" ויותר אכיפה רציפה לאורך כל השנה, בעיקר באזורים בעייתיים.

מה שמשפיע בעיקר על כמות הרוכבים, אלה בעיקר אלפי הכלים השיתופיים שמציפים את העיר, ויש גם נטייה להשליך אותם במקומות שונים מחוץ לתאי החניה. במקרים כאלה אנחנו מחרימים את הכלים ומשחררים רק תמורת אגרה. דבר נוסף שבולט אלה השליחים שנוסעים בצורה פרועה מאוד על המדרכות ואינם מכירים את חוקי התנועה. המשטרה ואנחנו על זה, עד כמה שניתן. זה נפח תנועה שהצטבר לאחרונה. אין לנו לצערנו סמכות לכל דבר שאנחנו רוצים, למשל אכיפת כיווני נסיעה. אופיר עובד על זה מול משרדי הממשלה.

מיטל להבי: אנחנו מבקשים עוד ועוד סמכויות, ובכלל זה למשל חבישת קסדה שזה דבר שאין ביכולתנו לאכוף היום, גם אם הרכיבה על המדרכה. הכל בתיאום עם המשטרה. לא היתה משילות בישראל יותר משנתיים, ולא הצלחנו להתקדם בעניין הזה.

שלומי שטיין: לגבי לוחיות הזיהוי, זה משהו שנכפה על ידנו לכלים השיתופיים. אם נמקד אכיפה בהם רק בגלל לוחיות הזיהוי אנחנו בעצם מבצעים אכיפה בררנית וגם פוסחים על רוב הכלים שהם פרטיים ואין להם לוחיות. זה צריך לבוא ברמת חקיקה – לחייב את כולם בלוחיות זיהוי. אנחנו מאמינים שברגע שרוכב יודע שהוא מזוהה ויש אפשרות לאכוף עבירות שלו, הוא ירכב בזהירות. זה מה שקורה היום בנת"צים – האכיפה היא מלאה ובאמצעים אלקטרוניים. אנחנו מאמינים שזה ירגיע את אופי הרכיבה הפרועה הקיימת היום.

לדבי העמדה לדין של רוכבים – אנחנו לא עושים את זה, אלא אם כמובן הרוכב מבקש להישפט על העבירה אבל זה לא עניין שלנו. יש גם עניין של סמכויות שונות על אותה עבירה – רכיבה תוך כדי דיבור בטלפון גוררת קנס של 1,000 ₪ מאיתנו, אבל המשטרה יכולה לתת גם 10 נקודות. מעבר לכך, חסר תיאום בינינו לבין המשטרה, כך שאנחנו לא יודעים אם מישו שעצרנו נתפס כבר קודם על ידי המשטרה, ואז תהיה לנו אפשרות לקנס כבד יותר על עבירה חוזרת. אנחנו עובדים גם על זה.

לגבי שולחנות וכיסאות על מדרכות בסמיכות מסוכנת לשבילי אופניים, כפי שקורה בדיזנגוף. זה נכון מאוד, וזה משום ההיתרים שקיבלו העסקים בהיתן מדרכה רחבה מאוד. כעת הצטמצם השטח של הולכי הרגל, ואנחנו עובדים על זה מול בעלי העסקים כרגע. הנטייה היום היא לאפשר כמה שיותר ישיבה בחוף בגלל היבטי קורונה, אבל אנחנו מחפשים פתרון מול העסקים.

קיבלנו אישור לעוד 60 תקנים של פקחים, כיום יש כ-300 פקחי שטח שהם רב תכליתיים. היחידה לתנועה ולסדר ציבורי שאחראית על עבירות אופניים בעיקר מונה 30 פקחים, 27 מתוכם בשטח, אבל בכל מרחבי האגף גם הפקחים מיחידות אחרות מוסמכים לאכיפה גם בנושא הזה.

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

מיטל להבי: אנחנו מעדיפים פקחים רב תכליתיים, משום שזה לא הגיוני שפקח יסתובב ברחוב, יראה עבירה ויתעלם ממנה כי זה לא בסמכותו. זה דורש יותר הכשרה וגיוס של אנשים איכותיים שמוסמכים לטפל בכל סוגי העבירות.

יש שאלה על נתונים בנוגע להיקף התאונות של קורקינטים. מובן שאם היקף הרכיבה גדל אז לעצמנו גם היקף התאונות גדל. חקרנו את כל הנתונים של איכילוב, ומצאנו ש-96% מהפגיעות המתועדות בבית החולים, הן של רוכבי קורקינטים ואופניים, ללא מעורבות הולכי רגל.

מיכל גוט, תושבת: כשאני למדתי בבית הספר היה שיעור זהירות בדרכים בתיכון. אני חושבת שזה צריך להיות באופן רוחבי בכל בתי הספר בעיר, לבצע הסברה יותר ממוקדת, לדבר על המשמעויות.

מיטל להבי: היום מותר לרכוב על אופניים חשמליים רק למי שעבר תיאוריה, שאותה אפשר לעשות בכיתה י"א. ככל שהחוק הזה מושרש יותר במוסדות החינוך, כך גם האכיפה על חובת התיאוריה תהיה יותר טובה. יש גם סנקציה של עיכוב רישיון בשנה לנוער במקרים של עבירות קשות, אבל רק המשטרה יכולה לאכוף את זה.

שלומי שטיין: אין קורלציה בינינו לבין המשטרה, לצערי, ולכן רק דו"חות של משטרה רלוונטיים לעניין. בפגישה עם המשטרה דובר על להעלות קמפיין, שבו יוסבר שעבירה באופניים חשמליים היא בדיוק כמו עבירה עם כל כלי רכב אחר, והסנקציה היא אותה סנקציה. אנחנו מנסים לרתום את המשטרה לטובת העניין הזה.

מיכל גוט: אני רוכבת אופניים, אבל רוכבת על המדרכה כשאני מרכיבה ילדות. אמנם אני נוסעת לאט, וכנראה שלא אותי הפקח מחפש. אבל הכביש מסוכן ולכן אני לא לוקחת אחריות בלרדת אליו. ברור לי שהחוק לא יכול להבחין בין אחד לשני, אבל אולי הפקחים יכולים להפעיל יותר שיקול דעת, כדי לשמור על הבטיחות שלנו.

מיטל להבי: שיקול דעת לפקחים עצמם הוא בעייתי, אבל בהחלט צריך לאכוף גם במיקומים נכונים, ולא איפה שקל לעמוד ויש שממה על המדרכה, כשהפקחים מתחבאים מאחורי עץ. המטרה היא בסוף להבטיח את בטיחות משתמשי הדרך.

שלומי שטיין: אין לי ספק שכולם היו שמחים אם הפקחים היו יוצאים לשטח וחוזרים עם 0 דוחות. אנחנו באמת מנסים למקד אכיפה בעיקר במקומות שאנחנו מקבלים המון פניות. בכל מקרה הפקחים לא אמורים להתחבא אלא ההפך – אמורה להיות בולטות שלהם.

מיטל להבי: צריך באמת לעשות הסברה רחבה לנוער, אם כי הרבה מאוד מהעבירות מתבצעות על ידי אנשים שהם לא תושבי העיר. תל אביבים מכבדים אחד את השני.

אורלי לביד-ברזל, מנהלת מרחב מרכז, בטרם: אני רוצה לחזור קצת לנושא של "אורבן 95". כמובן שהגישה מבורכת, אבל אני רוצה להסב תשומת לב לדברים שיכולים לקרות בשלבי המעבר. ילדים בגילאי לידה עד 3 יוצאים לרחוב בהשגחה של ההורים. ככל שהמרחב הציבורי יהיה יותר מזמין, הדאגה שלי היא כלפי הילדים הגדולים יותר, אבל לא גדולים מספיק. עדיין יהיו מרחבים עם מכונות ומפגשים שלהן עם הולכי רגל. צריך להיזהר מאשליה של בטיחות, ולזכור שלא סתם ילדים עד גיל 9 לא חוצים כביש לבד. צריך להביא את זה בחשבון בתכנון העתידי, ולחשוב גם מגובה של ילדים גדולים יותר – 1.20 מ'.

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

מיטל להבי: בעניין המרחבים, אני אומרת שמשרד התחבורה לא מאפשר לנו לצערי לצבוע לא מעברי חציה, לא קטעי כביש ולא קטעי רחוב. אנחנו בפיגור אחרי העולם בעניין הזה. אמרו לנו שאם אנחנו רוצים אפשר לעשות בלי אישור, אבל הם מסירים אחריות. לא עשינו את זה. גם אנשי המקצוע מזהירים אותנו מאשליית בטיחות, למשל במעברי חציה. דווקא במקום שאין מעברי חציה האדם שחוצה הוא זהיר יותר. הנושא הזה הוא סיפור דרמטי ואת צודקת לחלוטין. גם בזמני, כאשר הילדים שלי היו קטנים, היו רמפות ורכבים שנכנסים ויוצאים על המדרכות. כל תקופה מביאה איתה הזדמנויות חדשות ואתגרים חדשים. החכמה היא ללמוד מהניסיון ולהשתפר, וגם צריך לזכור שלא משנה כמה עבודה מקדימה נעשה, תמיד יהיו מי שיצעקו "גוועלד" אחרי הביצוע.

אני בהחלט רוצה לקבל עוד אינפוטסים מכם. למשל על תוספת סמכויות לפיקוח, על תוספת צבעוניות לרחובות... ככל שיהיו דיונים בנושאים האלה, אני אשמח מאוד לשמוע את כולם. יש פה אנשים עם תשוקה אמיתית לנושאים האלה שלא מרפים כבר שנים. תודה רבה לכל מי שהיו פה והציגו ודיברו.

רשימת מוזמנים ומשתתפים:

ארז קיטה	ארגונים/עמותות	אור ירוק
יניב יעקב	ארגונים/עמותות	אור ירוק
צביקה דן	ארגונים/עמותות	רלב"ד
זכריה יעקב	ארגונים/עמותות	רלב"ד
נתי הרלב	ארגונים/עמותות	רלב"ד
אבנר יום טוב	ארגונים/עמותות	משטרה
ניר משולם	ארגונים/עמותות	משטרה
שלי דביר	עירייה	חברת מועצה
מאיה נורי	עירייה	חברת מועצה
אודי כרמלי	עירייה	גורם מקצועי
איציק בן דוד	עירייה	גורם מקצועי
אריק שוע	עירייה	גורם מקצועי
עלמה שירן	עירייה	גורם מקצועי
דובי הלל	עירייה	גורם מקצועי
ארז גולני	עירייה	גורם מקצועי
הרצל נאמן	עירייה	גורם מקצועי
שרונה הרשקו	עירייה	גורם מקצועי
יואב דוד	עירייה	גורם מקצועי
אסף הראל	עירייה	חבר מועצה
רן מצקין	עירייה	גורם מקצועי
נדב לוי	עירייה	גורם מקצועי
מיכאל וולה	עירייה	גורם מקצועי
שלמה שטיין	עירייה	גורם מקצועי
יאיר עמר	עירייה	גורם מקצועי
אופיר כהן	עירייה	גורם מקצועי
גיא אלעד	עירייה	גורם מקצועי
חגית נעלי יוסף	עירייה	גורם מקצועי

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות , עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

גורם מקצועי	עירייה	עלמה צור
גורם מקצועי	עירייה	עמית איתן
גורם מקצועי	עירייה	עירית רחמני
גורם מקצועי	עירייה	מיכל גרוס
גורם מקצועי	עירייה	מיכל מילר
גורם מקצועי	עירייה	אירית לב הר
גורם מקצועי	עירייה	ערן טרויצה
גורם מקצועי	עירייה	אדיר אטיאס
גורם מקצועי	עירייה	אורית שבתאי פרנק
גורם מקצועי	עירייה	רועי לולו שמריז
גורם מקצועי	עירייה	טלי ברגל
גורם מקצועי	עירייה	פביו שינקמן
גורם מקצועי	עירייה	לאורה הופמן שפטלר
גורם מקצועי	עירייה	רן ברעם
גורם מקצועי	עירייה	אבי פרשה
גורם מקצועי	עירייה	קרן רז
גורם מקצועי	עירייה	בעז קידר
גורם מקצועי	עירייה	חני שפיצר
גורם מקצועי	עירייה	דנה טטנבאום
גורם מקצועי	עירייה	גלית גולדברג
גמלאים	תושב	אילן וינר
גמלאים	תושב	יהודה מזרחי
חילונים ירוקים	תושב	רויטל רוזן
יאפא	תושב	אריה רמות
יש עתיד	תושב	אביטל טבנצ'יק
ליכוד	תושב	עידו שרעבי
מרצ	תושב	עודד רזניק
רוב העיר	תושב	חגית אוריין
ש"ס	תושב	אילן אלכסיי
תא 2	תושב	נילי ברייב
מאמינים	תושב	מיכאל שטיינדלר
תושבת-נציגת קהילה	תושב	דורון סעד
תושבת-נציגת קהילה	תושב	מיכל גוט
תושבת-נציג קהילה	תושב	יובל פרדס
תושב פעיל	תושב	עמי אביטל
תושב פעיל	תושב	דן ווגר
טכניון	אקדמיה	פרופ יורם שיפטן
מכללת אפקה	אקדמיה	פרופ אראל אבינרי
בינתחומי	אקדמיה	פרופ נתי מרום
פורטר	אקדמיה	אורלי רונן
גורם מקצועי	עירייה	אפרת מפן
גורם מקצועי	עירייה	אדיר אטיאס

ועדת תחבורה בנושא הליכתיות, עיריית תל אביב-יפו, 13.7.21

תקציר מנהלים

הנהגת הורים מרכזית	תושב	אייל לבנון
הנהגת הורים מרכזית	תושב	נחמה גולדווסר
הנהגת הורים מרכזית	תושב	אחז אגם
הנהגת הורים מרכזית	תושב	שיר דגן
תושב פעיל	תושב	בר גלברט

רשם: יפתח שוע