

ועדת תחבורה - עיר אופניים 20-25

**בראשות סגנית ראש העירייה והממונה על תחום התחבורה, תנועה
ובטיחות - גב' מיטל להבי ובהשתתפות חברי הוועדה ומוזמנים
התקיימה ביום שלישי ב-09.06.2020, שעה 17.45.**

**יז' בסיון התש"פ
אפליקציית זום**

נושא הדיון: תכנית "עיר אופניים 20-25"

מיטל להבי: נציג היום את תכנית עיר האופניים 2025, שהיא לא פחות ממהפכנית. היא מיועדת לייצר רשת שלמה של שבילים מצפון העיר ועד דרומה, ותכלול כ-300 ק"מ של שבילי אופניים עד שנת 2025. המטרה היא להבטיח את בטיחות הרוכבים וגם להכפיל את שיעור הרוכבים בעיר מ-11% כיום עד 25% עד 2025, באמצעות רשת רציפה שבה לכל אחד תהיה נגישות לשביל אופניים במרחק של עד 100 מטרים מהמקום בו הוא נמצא.

אופיר כהן: עיריית תל אביב שמה את הולכי הרגל בראש הפירמידה, ואת הסיסמה הזו אנחנו הופכים למציאות באמצעות המדיניות שלנו.

התכנית של עיר אופניים גם משפרת את הבטיחות והתשתיות לרכיבת אופניים, אבל גם מייצרת את המרחב שהולכי הרגל זקוקים לו.

התכנית תסדיר מקומות חניה לאופניים וקורקינטים ותוריד שבילים מהמדרכות, כדי לאפשר ליהנות גם ממצב רכיבה משופר וגם לחזק את מעמד של הולכי הרגל במרחב הציבורי. ברור לנו שרכיבה על אופניים לא מתאימה לכולם, ולכן המהלכים בתכנית לא באים זה על חשבון זה – אין פגיעה במדרכות בשום מקרה, אלא זה יבוא על חשבון חניה ונתיבי נסיעה בצורה מידתית.

חגית נעלי-יוסף (מצגת מצורפת – תכנית עיר אופניים 2025): אנחנו יוצאים למהלך של שיתוף התכנית האסטרטגית לאופניים, גם במסגרת מפגש שנערך בנושא, גם במסגרת הוועדה הזו ובהמשך נערוך סמינר עם מומחים לקבלת התייחסות מקצועית ומפגש פייסבוק לייב נוסף. השאיפה היא לבנות קהילת התייעצות שהולכת וגדלה ומייצרת דיוק והתאמות בתכנית.

התכנית יצאה לדרך מתוך כוונה להתייחס בצורה הוליסטית למכלול הגורמים המשפיעים על הרכיבה – רגולציה, חינוך, קישוריות, תשתיות. התכנית מגדירה מטרות ויעדים ומייצרת תיעדוף של שבילים במטרה להעלות בצורה ניכרת את שיעור הרוכבים בעיר. החזון העירוני שלנו הוא היפוך הפירמידה כך שהולכי הרגל יעמדו בראש והרכב הפרטי יהיה בתחתיתה. כל זאת נכנס להקשר של משבר התחבורה והחניה, במיוחד לאור עבודות הרק"ל. פחות רכבים יוכלו להיות על הכביש והעיר צריכה לספק אלטרנטיבות של תחבורה מקיימת. הפוטנציאל לכך הוא עצום – 60% מהעובדים והמבקרים בעיר נמצאים בטווח רכיבה.

עלמה צור-רביבו: מספר נתונים שאני רוצה להציג בעניין המצב כיום:

בסקר שביצענו גילינו כי הנושא של אופניים וכלים דו גלגליים זעירים חשמליים הוא בהחלט נושא מוביל היום בדעת הקהל בעיר, בכל ההיבטים – אכיפה, בטיחות ועוד; התפיסה של תל אביב כעיר אופניים נמצאת בנסיגה משמעותית עקב כך. מנגד, מתוך הנושאים שעליהם לעירייה יש השפעה, נתפס נושא

האופניים כנושא החשוב ביותר שהעירייה צריכה לטפל בו בקרב יותר ממוחצית הנשאלים בסקר. כמו כן, שיעור דומה חושב שמוצדק להוריד נתיב חניה או נסיעה לרכב עבור אופניים. יש בהחלט הבנה כללית שחתך הרחוב הוא מוגבל וצריך להיות מחולק אחרת. בסקר הרגלי הנסיעה שערךנו גילינו שיש הבדלים בין הרובעים. ברובעים 3, 4 ו-5 כ-34% מהתושבים רוכבים יותר מפעם בשבוע. לעומת רובע 9, שם רק 11% רוכבים יותר מפעם בשבוע. לאורך השנים ראינו שיש נסיגה בתדירות הרכיבה בכל חלקי העיר.

יונתן לבנדיגר: הצגת עיקרי התכנית-מצגת מצורפת:

המצב הקיים הוא שכ-11% מכלל הנסיעות מתבצעות בדו גלגלי. יש כ-140 ק"מ שבילי אופניים בעיר, ולכן היקף התשתיות היא לא בהכרח ההסבר העיקרי להיקף השימוש הנמוך, אלא גם הגידול בעומס המוטורי בדרכים והתחבורה הציבורית שלא תמיד יעילה. הצבנו חזון שבו העיר טובה לכולם לא רק לרוכבים, אלא גם להולכי רגל, נהגים, בעלי עסקים. התכנית יוצאת מנקודת הנחה שהרחוב העירוני הוא נכס וצריך לשדרג אותו. יעדי התכנית הן הגדלת השימוש באופניים עד ל-25% מהנסועה בעיר, הקטנת התלות ברכב הפרטי והגדלת הבטיחות לכל משתמשי הדרך – ירידה של 40% בתאונות אופניים והולכי רגל. לשם כך אנחנו שואפים ש-90% מהרכיבה תהיה על תשתיות ייעודיות לכך.

כיום יש ניתוקים רבים מידי בין השבילים הקיימים, אזורי תעסוקה לא מכוסים בשבילים, ברחובות ראשיים רבים בעיר אין שבילים וזה פוגע באיכות הרכיבה. כמו כן, ראינו שהרבה מן התשתית נמצאת במפלס המדרכה, ולעתים רחב יותר מרצועת ההליכה. למרות השיפור בשנים האחרונות, זה עדיין לא מושלם.

נושא הצמתים – נבחנו תכניות רבות ופתרונות רבים שאומצו בשנים האחרונות בעולם, ויש לנו הרבה תובנות שיבואו לידי ביטוי בתכנית. יש גם הנחיות חדשות של משרד התחבורה ואפשר לומר שהנושא הזה היום הוא פתור. הדוגמאות המתקדמות ביותר הן הדניות וההולנדיות, אנחנו נפתח פתרון "תל אביבי" שמותאם למציאות בעיר ושואב השראה מהמקרים הבולטים בעולם. התכנית מחולקת לשני נושאים עיקריים – תשתית, שכוללת פריסה של שבילים ויצירת היררכיה ביניהם לבין נתיבים אחרים בדרך; מעטפת, שכוללת חינוך, הסברה ויצירת תרבות רכיבה. אנחנו מבקשים לייצר רכיבה במסלול קצר ויעיל לרכוב, בטיחות שתדרוש הורדת חיכוך עם כלי רכב והפחתת מהירות נסיעה לכולם, יצירת נוחות רכיבה – חניה, צל, צמתים וכן לייצר אטרקטיביות לרשת שתגיע למקומות מעניינים ופופולריים בעיר. מבחינת ההיררכיה – הרשת תחולק לראשית, שבה יסללו שבילים ברחובות ראשיים ורחבים, ומשנית שבה יסללו שבילים ברחובות משניים למי שלא מעוניין לרכוב ברחובות ראשיים. לכך נוספת הרשת המטרופוליטית "אופנידן" שמוקמת בימים אלה. תהיה התייחסות גם למסלולי הרק"ל ואזורי ניהול התנועה. הרשת הראשית תהיה מוכנה להתחברות גם לערים השכנות. לגבי המעטפת – יש לנו כשל בחינוך לרכיבה. מורגש כרגע כאוס וברור שמכאן העיר חייבת להשקיע בפרויקטים שקשורים בחינוך ועידוד רכיבה. רק כך נוכל להגדיל את הקהלים. בנוסף לחינוך, כמובן שיהיה צורך גם באכיפה חזקה. יהיו תכניות בבית הספר שאמורות לחלחל גם להורים ולקהל רחב יותר. 10% מהתקציב השתי לפרויקט יושקעו במעטפת. מעבר להגדלת מספר הרוכבים ושיפור הבטיחות, יש לתכנית כזו גם תועלות כלכליות, חברתיות ובריאותיות שעולות בהרבה על ההשקעה. אנחנו שואפים להגיע לירידה של 30% בעומסי התנועה בעיר, גם על הכבישים, מה שיביא כמובן גם לירידה בזיהום האוויר.

שרונה הרשקו: תכנית העבודה לשנת 2020 – מצגת מצורפת:

מתחילת השנה הושלמו 5 ק"מ של שבילי אופניים. ברחוב פינסקר ורחוב סלומון עשינו לאחרונה שביל אופניים טקטי במהירות, וברחוב מח"ל הסדרנו שביל סביב מעגל התנועה לראשונה בעיר. כרגע בביצוע 4.7 ק"מ שבילי אופניים. השביל העיקרי שמבוצע היום הוא ברחוב בן יהודה, מארלוזורוב ועד התערוכה. בהמשך השנה נתחיל את השביל גם ברחוב דזנגוף. עוד השנה, יתחיל ביצוע של שביל ברחוב הרצל, קרליבך ומרמורק במרכז העיר ובעוד מספר רחובות בצפון העיר וברמת אביב. סה"כ עד סוף 2020 יושלמו 15 ק"מ



של שבילי אופניים, ועוד 11 שבילים יהיו בשלבי ביצוע שונים. עוד 7 ק"מ של שבילים בעיר יוסיף לנו פרויקט "אופני דן" שנכנס לביצוע.

שבילים נוספים שבבחינה, ועדיין אין תאריך יעד: הורדת השביל באבן גבירול מהמדרכה לכביש, על חשבון נתיב נסיעה; רחוב ויצמן, בוגרשוב, סוקולוב, הארבעה. כולם במצב מתקדם של תכנון. בעוד שנה מהיום יתווספו לעיר 31 ק"מ של שבילים.

כל השבילים יהיו רציפים, עם התייחסות לצמתים שהם חוצים. יש לנו בתכנית גם טיפול בצמתים של השבילים הקיימים בהמשך.

שלי דביר: מבקשת להציג מספר שאלות:

יש חוסר הלימה בין הנתונים שהוצגו על ידי שרונה, לבין אלה שהוצגו על ידי שרונה ועלמה. הן דיברו על כך שרוב הרוכבים נמצאים ברובעים 3 ו-4, ואילו שרונה הציגה תכניות עבודה לשנה לשבילים שנמצאים ברובעים אחרים. ברור לי שזה מבוצע איפה שיותר קל ונוח, ובמרכז העיר זה קשה יותר, אך יחד עם זאת יש שבילים שחשוב מאוד לסמן בתקופה הקרובה – ברחוב פרישמן למשל, שעונה גם על הדרישות לשביל טקטי בנוסף להיותו שביל מרכזי שמוביל אל הים. אני קוראת לבחון את הרחוב הזה, וכמוהו גם רחוב בוגרשוב. דבר נוסף שהיה חסר לי זו התייחסות לרחוב אלנבי.

מיטל להבי: השביל בבוגרשוב כבר אושר לביצוע ונבחן כרגע העיתוי הנכון לעשות אותו בתכנית רדודה, ולא כמו שחשבנו לעשות בעבר עם עבודות נוספות. העיתוי תלוי בעבודות אחרות שמתבצעות בעיר, משום שהעיר צריכה להמשיך לתפקד במקביל ואי אפשר לעבוד על הכל יחד. שרונה הציגה מספר רחובות מאוד מרכזיים כמו דיזנגוף והרצל. לגבי אבן גבירול, אנחנו עדיין מתלבטים האם להמתין לעבודות הרק"ל או להיכנס מספר חודשים קודם לכן, בתחילת 2021. כמו כן, אנחנו מוסיפים על התכנית הזו גם את פרויקט מיתון התנועה, שבמסגרתו יש 380 ק"מ של רחובות ממותני תנועה, שבחלקם יתנו מענה גם לעניין רכיבת האופניים. ייתכן וגם בפרישמן יהיה מיתון תנועה. רחוב אלנבי ממתין לעבודות הרק"ל.

דורון סעד- (יד אליהו): דובר שברובע 9 אין הרבה רכיבה, אבל איך אפשר לרכוב כשאין שבילים? מתוך כל השבילים שישללו השנה, הייתי שמח שיהיו כמה ביד אליהו. יש מקומות שבהם ניתן לבצע במהירות, בעיקר ביגאל אלון ובגשרים שמתחברים לחלק המערבי של העיר – יצחק שדה ולה גארדיה.

מיטל להבי: דווקא בגלל שרובע 9 עובר תהליך רחב יותר של התחדשות עירונית, אנחנו עובדים על תכנית מקיפה של תחבורה אלטרנטיבית לרובע 9. כלומר, ההסתכלות תהיה לכל ההיבטים של תחבורה האלטרנטיבית ורובע 9 יהיה הראשון שיעבור את התהליך הזה. זו תכנית מרחיקת לכת. ונשמח לשת"פ בקידומה.

אופיר כהן: בשנה הקרובה כן מתבצע שביל אופניים ביצחק שדה על הגשר, במסגרת פרויקט מהיר לעיר. גם במוזס על הגשר יבוצע השנה שביל על הגשר. בשנה הבאה יהיו שני שבילים בגבעת התחמושת.

דורית אברהם: אני מבקשת לדבר מהפן של הבטיחות. בני נהרג בתאונת קורקינט בתל אביב, ואני אשמח לדעת כיצד מטפלים ברוכבים שלא שומרים על בטיחות, במצב הקיים שבו זה לא תמיד ניתן, עד שיהיו התשתיות. איך דואגים היום שלא יהיו נפגעים?

מיטל להבי: הנושא בהחלט מוכר. הטלנו על חברות הקורקינטים השיתופיים את החובה לספק קסדות לרוכבים על הכלים עצמם, זה יקרה עד ה-15.9. הקורונה עיכבה את התהליך משום הבעיה שבייבוא מחו"ל וגם בגלל שאלת ההיגיינה שבהעברת קסדה מראש לראש. בהנחה שנעבור את התקופה הזו בקרוב, ההנחיה היא שעד ספטמבר הם צריכים למצוא פתרון וליישם.

אנחנו מייצרים תכנית חינוך לרכיבה בת קיימא, בתקציב של 10% מתקציב התשתיות הכולל, והיא כוללת הדרכות תיאורטיות ומעשיות ליצירת תרבות רכיבה אחרת. אני חושבת שבנוסף לכך, המסות ייצרו



מציאות. ברגע שיהיו הרבה יותר רוכבים, הציבור יתרגל לקחת אותם בחשבון. אני יוצאת לשטח ובוחנת באופן אישי כל תאונה יחד עם אנשי המקצוע כדי להפיק לקחים.

ורד שחר: אני מבקשת להבין את הסטטיקה שמתארת 11% נסיעות בדו גלגלי. מי המשתמשים, האם במקום כלי רכב? כיצד אתם חושבים להעלות את אחוז הרוכבים תוך חמש שנים, ומי יהיו האנשים הללו? יש המון תושבים בגיל השלישי שלא רוכבים וגם ילדים קטנים שלא רוכבים. בנוסף, למה להתעקש לסלול שבילים ברחובות שיכולים בקלות להיות רחובות ממותני תנועה? שבילים ברחובות כאלה עולים כסף מיותר וגם זה על חשבון נתיבי נסיעה או חניות, ואנשים עדיין משתמשים ברכב פרטי.

עלמה צור-רביבו: הנתון של 11% מדבר על השיעור הזה בקרב תושבי רובע 9 שרוכבים על אופניים יותר מפעם אחת בשבוע לעבודה. היעד הוא יעד כלל עירוני, וכמובן שתהיה שונות בין הרובעים השונים. המשר התחבורתי שאנחנו עדיין לא בשיאו ויגיע לפיק עוד כשנה, יקשה מאוד על ההתניידות ברכב בעיר, ואנחנו רוצים שכמה שיותר נהגים יעברו לאופניים. תנאי בסיסי למעבר לתחבורה מקיימת הוא גודש ופקקים, כלומר חוסר נוחות. משום שחוסר הנוחות הוא נתון, אנחנו חייבים לייצר אלטרנטיבות.

אופיר כהן: צריך לציין שהנתון של 11% הופיע גם בנתונים הכללים, וזהו שיעור הנסיעות בכלים דו גלגליים מכלל הנסיעות בעיר. כלומר אנחנו רוצים להכפיל את היקף הנסיעות בכלים דו גלגליים. מעבר לאופניים, חשוב לומר שסוגיית התחבורה הציבורית מאוד חשובה לעיר, עם כל הפרויקטים שנעשים בה במקביל, זהו הבסיס להתניידות בעיר לכל התושבים. אופניים הוא רק אמצעי אחד ואני מסכים שהוא לא מתאים לכל הקהלים.

טניה דדון: מבקשת להעלות כמה נקודות: שבילים טקטיים – השביל בפינסקר הוא מעולה. פשוט לקחת משהו קיים, בלי לגעת בשום דבר ובלי מורכבויות, ולשפר אותו באופן דרמטי. אני רוכבת שם, ובעבר הייתי נמנעת מלהיכנס אליו. גם רחובות ממותני תנועה הם פתרון מצוין. למה לא לעשות את זה ביותר מקומות בעיר? אין צורך לכרות עצים בשכונות מגורים כדי לסלול שביל. חינוך – שבילים יוצרים לאופניים לגיטימציה להיות בדרכים, וכך הם גם זוכים ליותר סבלנות מהנהגים. אבל במרכז ההדרכה לרכיבה על אופניים ברחוב אבן גבירול המדריכות מעבירות לחניכים את התחושה שהם "סוג ב'" ברחוב. זה נכון גם באכיפה וגם בהתייחסות אל הרוכבים.

מיטל להבי: הביקורת על מרכזי ההדרכה במקומה. יש לנו הרבה מאוד עבודה בעניין ואנחנו מתכוננים לשנות את זה משום ששינוי התנהגות חייב להגיע יחד עם הסברה והדרכה. את בהחלט תהיי מוזמנת לשבת אתנו על התכנית הזו שאנחנו בונים.

אני רוצה להודות לכולם על הדברים החשובים שנאמרו, תודה רבה והמשך ערב טוב