

ועדת תחבורה

בראשות סגנית ראש העירייה והממונה על תחום התחבורה, תנועה

ובטיחות - גב' מיטל להבי

התקיימה ביום שלישי ב-06.08.2019, שעה 17.30.

ה באב תשע"ט

בניין העירייה, קומה 12

<u>חברי הוועדה</u>	
<u>מוזמנים ה"ה:</u>	
<u>גב' מיטל להבי - יו"ר הועדה</u>	
מר אופיר כהן	מנהל הרשות לתחבורה תנועה וחנייה, עיריית תל אביב יפו
גב' שרונה הרשקו	מנהלת מינהל תשתיות ובינוי, עיריית תל אביב יפו
גב' חגית אוריין	נציגת רוב העיר
מר אילן ויינר	נציג "הגמלאים"
מר אריה רמות	נציג 'יאפא'
מר חזי שוורצמן	מנהל אגף התנועה, עיריית תל אביב יפו
גב' מיכל גרוס	מנהלת מחלקת מידע הדרכה ובטיחות בדרכים, עיריית תל אביב יפו
מר שלומי לוי	אגף החנייה, עיריית תל אביב יפו
מר עמית איתן	מינהלת הרק"ל, עיריית תל אביב יפו
מר גלעד שרון	מנהל פרויקט אופני דן, חברת נתיבי איילון

מנהלת תחום תכנון אסטרטגי מטרופולין ת"א, חברת נתיבי איילון	גב' תהל וקסלר
סמנכ"ל עמותת אור ירוק	מר יניב יעקב
סמנכ"ל פעילות עממית, איגוד האופניים	מר אייל הרשטיק
נציגת יש עתיד	גב' אביטל טבנצ'יק
מנהלת פרויקטים איחוד אירופה, עיריית תל אביב יפו	גב' סימונה לייבוביץ
יזמות ניהול ותוכן	גב' ציפי בוקשפן

פתיחה

מיטל להבי: הישיבה הזו תתייחס לחזון ולנגזרות שלו בתחום תנועת דו גלגלי ואופניים בעיר, משלוש נקודות מבט שונות: אופיר, מנהל הרשות לתחבורה, יציג את התפיסה האסטרטגית שלנו שמטרתה להגדיל את תנועת האופניים והדו גלגלי עד כדי 25% מסך פיצול הנסיעות בעיר; אייל סנטו יציג פרויקטי חלץ שאנחנו בוחנים כדי לקדם את הטמעת החזון. יש על השולחן כאפשרות 40 פרויקטים, מהם ייבחרו 10 לתכנית העבודה של 2020, גם על ידכם באמצעות מסמך שיישלח אליכם ויפתח את האפשרויות השונות לבחירה ולדירוג שלכם; בסוף, חזי שוורצמן מנהל אגף התנועה יציג את תכנית העבודה לאופניים שמקודמת בפועל על ידי העירייה. אנחנו בעצם עובדים בכמה רמות של עבודה: ברמה הבסיסית, ממשיכים לעבוד על פי תכנית החומש הקיימת; בפן האחר של הדברים אנחנו רוצים לראות איך עובדים בצורה רחבה יותר ואסטרטגית יותר, אבל בלי לפגוע בתכניות העבודה. אנחנו בבדיקה עצמית מתמשכת כדי לראות איך עובדים יותר נכון.

מצגות (תקציר)

1 – תכנית אסטרטגית לקידום תחבורת אופניים וכלי רכב קלים בעיר

אופיר כהן: כל תחום האופניים בתל אביב-יפו הולך להתפתח בשנים הקרובות – יש עבודות תשתית רבות בעיר והאופניים מתגלים כאמצעי תחבורה מאוד נוח ויעיל. הביקוש הולך וגדל, העיר גדלה, סוגי הכלים הופכים יותר מגוונים והעיר לא מספיק ערוכה ולא מדביקה את הביקוש למרות שמנהל בת"ש מייצרים עוד ועוד תשתיות בהצלחה. כדי לאפשר את האצת הקצב נדרשת ראייה אסטרטגית ולכן פנינו ליועצים שיגישו הצעות שונות, גובש צוות ייעוץ שכבר החל לעבוד ומה שיוצג כאן זו תפיסת העולם הבסיסית שלנו כעירייה שתגובש על ידי אותו צוות ותושלם בתוך כשמונה חודשים. התהליך יכלול שיתוף ציבור, באמצעות קבוצות מיקוד וגם באמצעות דף פייסבוק כדי לקבל פידבקים מהציבור, בדגש על קהלים שונים שהאופניים פוגשים אותם בכל מיני מקומות – ילדים, הולכי רגל, נהגים וכל משתמשי הדרך בעצם. המטרה היא לייצר תכנית שהיא גם ברת יישום, גם נדע לתקצב אותה וגם שתהיה מקובלת על הציבור ושתעמיד את תל אביב יפו בשורה אחת עם ערים מתקדמות בהן האופניים מהווים אמצעי תחבורה בטוח, וכזה שלא שמייצר מפגעים לכלל משתמשי הדרך. אנחנו נמצאים על סף משבר תחבורתי גדול מאוד בתל אביב-יפו, בכל פגישת עבודה עם משרד התחבורה על התכניות העתידיות נשמטת לנו הלסת ממה שאנחנו רואים – יש כאן תהליך מורכב מאוד שאנחנו מנהלים אותו בזהירות. צפויות לנו סגירות של עוד רחובות רבים בשנה-שנתיים הקרובות, הסטות של מסלולי תחבורה ציבורית לרחובות מקבילים, והכל פחות או יותר באותה

התקופה. כל זה, לצד עבודות עירוניות ועבודות נוספות של נתיבי איילון, מייצר כאן מורכבות תחבורתית ברמה שהעיר טרם חוותה. זה סיפור מורכב שילווה אותנו לפחות 5 שנים. מבחינתנו זו הזדמנות לייצר תשתית לאופניים שתשרת את כולנו בשנים הקרובות, כאמצעי תחבורה יעיל ונוח. זיהינו בשנים האחרונות בלימה בגידול של רוכבי האופניים, לאחר עלייה חדה בשנים שלפני כן. יש פחות קהל רוכבים חדש והגענו לאיזו תקרת זכוכית מבחינה סטטיסטית שהתייצבה על כ-10% מהתנועה בעיר שמתבצעת באופניים, בקרב תושבי העיר. זה נובע מהחיכוך של הרוכבים עם הולכי הרגל, בטיחות הרכיבה שיוורדת והאכיפה שמאלצת את הרוכבים לרדת לכביש. אנחנו שומעים את זה גם מתושבים בסקרים שאנחנו מבצעים.

בסופו של יום אנחנו לא מבקשים להמציא את הגלגל אלא ליישם פרקטיקות שקיימות בעולם: פתרונות תשתיתיים או הסדרי תנועה מסוימים שייטיבו עם הרוכבים. היעדים שלנו הם 25% של תנועה לא מוטורית מכלל התנועה בתוך 6 שנים. זה מחייב כמובן את העירייה כולה להתגייס לטובת המהלך, שיעמיד את תל אביב בין עשר הערים המובילות בעולם ברכיבה על אופניים. הנדבכים העיקריים שעומדים בבסיס התכנית האסטרטגית: התשתיות, רציפות השבילים, מעטפת תומכת של טכנולוגיה ומידע והסברה וקמפיינים שיחברו את כל החלקים יחד. השאיפה היא לייצר מצב שרוכב יודע איפה הוא רוכב ואיפה הוא לא יכול לרכוב, באמצעות שילוט ובאמצעות הסברה מסיבית. התכנית היא כרגע רעיונית – זה הזמן להציע הצעות ולקדם רעיונות חדשים שלא חשבנו עליהם. לשם כך אנחנו מציגים את הדברים כאן.

אריה רמות: לא היתה התייחסות למשמעויות על התחבורה הפרטית בעיר, שהולכת להיפגע מן הסתם.

מיטל להבי: התחבורה הפרטית עומדת להיפגע. בכל מקום שקו "ל יעבור, התחבורה הפרטית יוצאת החוצה – אלנבי, בן יהודה, ארלוזורוב, שדרות ירושלים. זה לא רק להוציא את התנועה שלהם מהרחוב, אלא גם את החניה שלהם. האסטרטגיה המובילה של העיר בכל תכנית עבודה עירונית היא צמצום השימוש ברכב פרטי. כדי לבצע את זה צריך להתמודד עם המון סוגיות, כמו עם החניה שהיא סוגיה בוערת בימים אלה כי המצאי הולך להצטמצם. לכן, נדרשת מדיניות כוללת שמתייחסת לתווי חניה, הכוונה של קרן החניונים להשקעה באזורי ביקוש, חניה על מדרכות וכו'. לשם כך מייצרים עכשיו גם תכנית אסטרטגית לחניה. חלק מהפתרון הוא חלוקה מחדש של המרחב בצורה דמוקרטית, וזה כולל גם חלוקה שונה של כלל חתך הרחוב.

חגית אוריין: שאלה לאופיר – האם התכנית כוללת גם שיפור של מקומות קיימים, שבילים שבהם רוכבים לא רוצים לרכוב? למשל השבילים בשדרות שביניהן לבין שבילי הולכי הרגל מפריד פס צבע דק.

אופיר כהן: סלילת שבילי אופניים היא מהלך אבולוציוני – עושים שביל מסוים ומספר שנים אחרי זה הנפח משתנה, תרבות הרכיבה משתנה, נכנסים כלים חדשים ואנחנו צריכים לעשות התאמות למציאות.

***פירוט מלא – ראו מצגת**

2 – הצגת רעיונות לפרויקטי חלץ לדוגמה ובחינה לקראת יישום

אייל סנטו: הפרויקטים האלה הם חלק מתפיסה אסטרטגית של לימוד ותיקון וניסיון ליישם רעיונות חדשים, גם מחוץ לקופסה, בתחבורת האופניים. העבודה שלנו החלה בחודש יוני, כאשר ההנחיה היתה לעבוד במגוון של עולמות תוכן: מדיניות ורגולציה, בריאות, קהילה, חינוך, טקטיקל אורבניזם, תשתיות, כלכלה וכו'. עשינו סקר מעמיק כדי למצוא הרבה רעיונות ודברים שאפשר ליישם, מאירופה ומארצות הברית. ניתחנו את הדברים על פי מספר רב של קריטריונים: בטיחות, תועלות, סיכויי יישום ולקח מערים אחרות. יש כאן כ-40 פרויקטים, מתוכם ייבחרו 10 בחודשים הקרובים.

***סקירה של הפרויקטים – ראו מצגת וטופס חוות דעת**

3 – תכניות העבודה העירונית לשבילי אופניים

חזי שורצמן: דיברנו כאן הרבה על רשת שבילי אופניים, ואני רוצה להציג איך עושים את זה בשטח – מה המגבלות, במה צריך להתחשב ומהם האתגרים. הכוונה היא לרשת את כל העיר בשבילי אופניים. במקום שלא ניתן לסלול שביל אופניים, יהיה רחוב ממותן תנועה. המטרה היא שרוכב יוכל לתכנן את הנסיעה שלו באופן רציף כאשר פעם הוא ייסע בשביל ופעם באזור מיתון תנועה. אנחנו רוצים שכל רוכב יידע בדיוק איפה הוא יכול ואיפה הוא לא יכול לרכוב.

הוקמה מינהלת שבילי אופניים שמאגדת את כל מי שיש לו נגיעה לתחום בעירייה – בהובלה של מינהל בינוי ותשתיות וכן חברות חיצוניות ופרויקטים משולבים.

לכל אחד יש תפקיד בפאזל הזה – תכנון, תקצוב, ביצוע וכו'. אנחנו לאט לאט משלימים את כל החלקים בפאזל. לא כל השבילים נסללים במלואם כרגע, אבל הם יחולו עם הזמן בהתאם לתכניות העבודה כדי לייצר רציפות. העיר לא חדשה וצפופה ואין מקום תמיד לשביל חדש. אנחנו בוחנים כל מקרה לגופו ובודקים האם אפשר לסלול שביל. העיקרון המוביל הוא רציפות רכיבה ובהפרדה מלאה. דבר נוסף שלוקחים בחשבון – חיבור למערכות תנועה אחרות ושילוב בין אמצעי תחבורה: רכבת, אוטובוס, אופניים, קורקינט. העיקרון הוא לאפשר בחירה בין כל האמצעים הקיימים.

אנחנו מקדימים את ההנחיות של משרד התחבורה בכל הנוגע לחציית צמתים, עובדים בשיתוף פעולה עם המשרד מתוך הבנה שאי אפשר לעכב יותר את הוצאת ההנחיות וחייבים לייצר פתרונות בטיחותיים לעניין הצמתים. אנחנו משתדלים להפעיל יצירתיות תכנונית כדי ליצור רצף של השבילים והמשכיות לאורך כל הדרך בין נקודה A ל-B, ובשפה תכנונית אחידה.

שרונה הרשקו: כשאנחנו נכנסים לרחוב בתל אביב אנחנו נוגעים בכל התשתיות ומחדשים את פני הרחוב מקצה לקצה. הבנו שכדי לעשות כמה שיותר שבילים עם כל המורכבות שדיברנו עליה, צריך להיות "נתיב מהיר" לאופניים, תרתי משמע, כלומר ערוץ שבו אפשר לקדם את הדברים מהר יותר. למעשה שינינו את החוקים בכל הקשור בשבילי אופניים – כשמחדשים רחוב אז לא נכנסים אליו 5 שנים אחרי להשלמת העבודות, אבל אם חברת החשמל צריכה לעשות עבודת תשתית במקום שבו סללנו שביל אופניים הם אלה שצריכים לתקן את השביל. מתוך המצוקה אנחנו מנסים למקסם את הקילומטראז' של שבילי האופניים, גם על חשבון תשתיות "רכות" בשלב הראשון כמו שתילת עצים. אנחנו מנסים לראות איך ניתן לבצע כמה שיותר מהר ובכמה שפחות התחשבנות אל מול התשתיות מסביב, לייצר "שבילים טקטיים" ופתרונות מהירים וישימים.

***פירוט מלא – ראו מצגת**

רשם: יפתח שוע