

ועדת תחבורה- מדיניות חניה

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

התקיימה ביום רביעי ב-23.09.2020 שעה 18.30

ה' בתשרי התשפ"א

באמצעות אפליקציית זום

נושא הדיון: "מדיניות חניה – כיווני פעולה במרחב הציבורי"

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה ומחזיקת תיק התחבורה, יו"ר הוועדה: מדיניות חניה זה מושג רחב. עיקר ההתמקדות שלנו בדיון הזה תהיה בכיווני פעולה שתציג היחידה האסטרטגית לטיפול בנושאי חניה במרחב הציבורי. מה שנציג זה רעיונות וכיווני פעולה, שהם לא בגדר החלטות. נשמח לשמוע את דעותיכם וגם רעיונות נוספים שעליהם לא חשבנו.

חגית נעלי-יוסף, מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי: אנחנו נכנסים למהלך של ניסוח מדיניות עירונית בתחום החניה. חשוב לציין שהכל נמצא בשלב של עבודה וגיבוש כלים וזה זמן טוב לשמוע התייחסות מהשטח ומהתושבים כדי לדייק את כיווני הפעולה.

כמדיניות, אנחנו מדברים על היפוך הפירמידה והעמדת הולכי הרגל בראשה, ואחריהם כל אמצעי התחבורה המקיימת. זה דורש מאיתנו היערכות בכל תחומי החיים, ובפרט ניהול המרחב הציבורי. הביטוי של זה הוא גם ביעדים שהצבנו ומתייחסים להרגלי נסיעה, אותם אנחנו שואפים לממש בשלב ראשון עד 2025 ובהמשך עד 2030. היעד הוא פיצול נסיעות בין אמצעי ההתניידות השונים, כולל הליכה ברגל, וצמצום משמעותי של השימוש ברכב פרטי מיותר מ-50% כיום ועד 30% בשנת 2030. התיעדוף יהיה להליכה ברגל, רכיבה על אופניים ותחבורה ציבורית. ליעדים אלה יש השפעה גם על מדיניות חניה. אנחנו עוברים ממצב שבו רוב זכות הדרך ניתנת לכלי רכב, למצב שבו המרחבים שלנו יהפכו ליותר מזמינים לתנועת הולכי רגל ורוכבי אופניים.

ברקע של הדברים, אנחנו נערכים גם להתפתחות של רשת המתע"ן שקורמת עור וגידים בעיר – הרכבת הקלה והמטרו. המערכת הזו דורשת התייחסות אחרת למרחב ומחייבת אותנו לחשוב על ניהול נכון של משאב החניה, בהתאם לכך שהמקום של הרכב הפרטי במרחב ילך ויצטמצם. לצד זאת, יש צורך בשיפור מתמיד של התחבורה הציבורית הקיימת, הרחבת אזורי כיסוי, הגדלת תדירות וכניסה של אמצעי תחבורה חדשים שיתופיים שמעמידים את נושא השירות לפני נושא הבעלות על כלי רכב. אנחנו יודעים שכ-65% מתושבי העיר גם עובדים בעיר, מהם חלק גדול בסמוך לאזור המגורים. זה נתון שמעניק מוטיבציה לעידוד אמצעי תחבורה אלטרנטיביים וגיבוש מדיניות חניה שונה מהקיימת היום. למי שיש חניה באזור הבית וחניה במקום העבודה תהיה מוטיבציה להשתמש ברכב הפרטי, גם אם זה באותו אזור מגורים.

במקביל, אנחנו עובדים על פיתוח מואץ של מערך הרכיבה על אופניים בהתאם לתכנית אסטרטגית

שאפתנית שמטרתה הגדלת השימוש באופניים לקהלים נוספים, להבטיח את בטיחות הרוכבים ולאפשר את איכות החיים ורמת השירות. בהתאם, להקמת שבילי האופניים העתידיים יהיו מחירים גם במקומות חניה.

בסקרים שאנחנו עורכים על עמדות התושבים, בין היתר גם בנושאי תחבורה, ניתן לראות שאנחנו מקבלים חיזוק חיובי על ההצדקה להורדת נתיבי נסיעה או חניה לטובת מדרכות רחבות ומוצללות, נתיבי אופניים ונתיבי תחבורה ציבורית. הרצון לייצר מרחב ציבורי מזמין ומתעדף אמצעי תחבורה אלטרנטיביים לרכב הפרטי הוא בהחלט שאיפה גם של הציבור הרחב.

יואב וינברג, חברת פז כלכלה והנדסה: מול המבט לעתיד שחגית הציגה, אני מבקש להציג נתונים על המצב הקיים. היצע החניות בעיר כיום הוא כ-340,000 חניות. מתוכן, רק 80,000 הן חניות רחוב (24%). מרבית מקומות החניה נמצאים במגרשי מגורים פרטיים (כ-130,000), ונוסף עליהם יש כ-55,000 מקומות חניה פרטיים במגרשי תעסוקה, ועוד מספר דומה של מקומות חניה ציבוריים במגרשי תעסוקה. בחניוני אחוזות החוף יש כ-20,000 מקומות חניה.

חניית הרחוב מחולקת לשלושה סוגים – חניה חופשית (שפת מדרכה אפורה), חניה מוסדרת (כחול לבן) וחניה מועדפת (לתושבי הרחוב / אזור בלבד). כ-67% מהחניות זמינות לתושבים בלבד בשעות הלילה. כאשר בוחנים את מקומות החניה לאורך שעות היממה, רואים שחניות התושבים מתרוקנות לאורך היום והחניונים הפרטיים בהם יש מקומות חניה ציבוריים מלאים. בשעות הצהריים יש הכי מעט חניות פנויות ברחבי העיר, בכל המקומות. כאשר בוחנים זאת לפי רובעים, כמובן שהחלוקה מעט משתנה בהתאם לרובע. על פי תווי החניה, יש יותר מקומות חניה מאשר תווי חניה בכל רובע. אולם, אם נוריד את החניות בבעלות פרטית, ברובעים 3 ו-4 רואים שיש יותר תווי חניה מאשר מקומות חניה שזמינים להם בחינם (אחוזות חוף וכחול לבן). המשמעות היא שחלק מהתושבים חונים במגרשים פרטיים, או שחונים בצורה לא חוקית, או שיש מי שמחזיקים תו חניה אבל לא מתגוררים באזור.

בעניין תווי החניה, על אף שנראה שלכולם יש מכוניות והם צריכים תו חניה, לא מעט משקי בית אינם מחזיקים רכב כלל (או לפחות לא ביקשו תו חניה). בדרום העיר לחצי ממשקי הבית אין תו חניה כלל. לעומתם, ברובעי הצפון למרבית התושבים יש היקף ניכר של משקי בית עם שני תוויים ויותר.

בשעות הלילה (בעיקר) אנחנו יודעים שיש בעיה קשה של למצוא חניה לתושבים. ברובעים 3 ו-4 זמן חיפוש החניה יכול לעמוד על 45 דקות ואף יותר באזורים ספציפיים בתוך הרובעים. ברובעים אלה יש גם תופעה של חניית רכב לתקופה ארוכה של שבועות מבלי להזיז את הרכב כלל. זה נובע מכך שהחניה היא בחינם ולכן ניתן להשאיר את הרכב מבלי להזיז אותו וגם חוששים להזיז אותו.

תופעה נוספת היא תושבים שחונים ברחוב למרות שיש להם חניה פרטית במרחב הבניין, כדי לשמור את החניה הפרטית לאורח או לרכב שני.

חניית הרחוב בעיר זולה משמעותית מאשר מרבית החניונים הפרטיים בעיר, גם לתושבים וגם לאורחים. לכן רבים מעדיפים לחפש חניה ברחוב גם אם זה אורך זמן רב, במיוחד אם מדובר על חניה לזמן ארוך. תושבי העיר כמובן חונים בחינם בכל שטחי העיר. בהינתן המצב שרוב תושבי העיר גם עובדים בה, הם יעדיפו להגיע עם רכב למקום העבודה ולהחנות אותו מבלי לשלם.

בלילה מתרוקנים כל החניונים באזורי התעסוקה, ובחלק מאזורי המגורים מתגלה מחסור בחניה, גם בחניונים. רוב מקומות התעסוקה אמנם מרוחקים מאזורי המגורים, אולם יש מגרשי חניה שכן נמצאים באזורי מגורים והם עומדים ריקים בלילה בזמן שהתושבים מחפשים חניה.

חשוב לומר שמדיניות החניה שאנחנו מגבשים לא עומדת בחלל ריק, אלא נגזרת מחזון העיר ומהשאיפה להיות מרכז תרבותי וכלכלי, להיות עיר לכל תושביה ולייצר סביבה עירונית אטרקטיבית. ניתחנו מקרי מבחן רבים בערים שונות בעולם ומצאנו כלים מגוונים לניהול מדיניות חניה, מהם ניסינו לרכז דברים שמתאימים לתל אביב. התעמקנו בעיקר באמסטרדם, סן פרנסיסקו ואוקלנד – ערים המייצגות תפיסות שונות כדי לקבל נקודת מבט רחבה.

מה למדנו?

תווי חניה הם כלי נפוץ לניהול מדיניות חניה, אולם העדפה זו אינה ניתנת בחינם אלא כרוכה בתשלום במרבית הערים. לעתים תשלום סמלי ובמקרים מסוימים תשלום משמעותי יותר. במקומות מסוימים לא מאפשרים לכל אחד תו חניה, אלא בהתאם למקומות הזמינים ובתנאי שאין לבעל התו חניה פרטית, ובכל מקרה התו תקף רק לאזור המגורים של בעל התו.

הגבלת תווי חניה למשק בית מקטינה את העומס על חניות ברחוב ומביאה לחלוקה הוגנת של

המשאב הציבורי. במרבית הערים התווים לא מאפשרים חניה חופשית בכל רחבי העיר אלא רק באזורים בהם יש מחסור בחניה.

חניה מוגבלת לזמן קצר מאפשרת שימוש יעיל יותר במקום חניה נתון. זה מאפשר נגישות גדולה יותר לשירותים ומסחר, אולם עלול לעודד שימוש ברכב פרטי. לכן מדיניות זו מקודמת בדרך כלל באזורי תעסוקה ומסחר.

כמעט כל הערים גובות תשלום על חניה ברחוב, המחירים בדרך כלל גבוהים יותר מאשר בתל אביב. במקרים רבים המחירים משתווים למחירים בחניונים.

תקן חניה מקסימלי במרכז העיר – בתל אביב כבר תוקן לאחרונה. עד לא מזמן התקן היה תקן מינימלי – כלומר היזם התבקש לספק מספר מינימלי של מקומות חניה והיה יכול גם יותר מכך. השינוי הפך את התקן לתקן מקסימום, כלומר יש מספר מקומות מקסימלי מותר, וניתן לספק פחות ממנו.

מחירים מגביים לביקוש – המחיר נקבע בהתאם לביקוש על מנת לשמור על תפוסה של עד 85% מהמקומות. תפיסה כזו מאפשרת חניה זמינה וקיצור משך חיפוש החניה.

תקן חניה לרכב שיתופי – מקומות חניה ייעודיים שמיועדים רק לרכב שיתופי, בין אם רכב שיתופי של חברות או חניה שיתופית בבניינים.

היעדים המוצעים שיהוו בסיס לדיון:

- הקטנת זמן חיפוש החניה
- חלוקה מחדש של זכויות הדרך
- שיפור מצאי החניה של התושבים ליד בתים
- הקטנת שיעור הבעלות על רכב (שני)
- שמירה על העיר אטרקטיבית למבקרים

אופיר כהן, ראש רשות תנועה, תחבורה וחניה: אני מבקש לנקוב במספר דברים שאנחנו מבצעים כרגע, לאור מצוקת החניה הגוברת והולכת. בין המהלכים האלה נמצא פתיחה של חניונים עירוניים, בהם 1,130 מקומות חניה בלא מעט חניונים ברחבי העיר: חניון רמז ייפתח בעוד כחודש וחצי, חניון שוק העלייה בנובמבר, חניון רידינג מזרח ייפתח החודש, חניון ההנדסה באוניברסיטה ייפתח בסוף דצמבר. כל החניונים הללו יפעלו בתעריפי אחוזות החוף.

בנוסף לבקשת סגנית ראש העיר, אנחנו בוחנים פתיחה של חניונים עירוניים וחניונים של בתי ספר. זה לא פשוט כי חלקם נדרשים לטובת רכבים של העירייה כדי לתת שירות, אבל אנחנו בהחלט עושים מאמצים בנושא.

עוד עובדים על שיתוף פעולה עירוני עם בעלי חניונים פרטיים לטובת הסדרי חניה מוזלים לחניית לילה לתושבים, זאת תמורת פרסום עירוני כדי למשוך אליו משתמשים. אני מקווה שתוך חודש יהיו בשורות בעניין זה.

מהלך נוסף הוא תו חניה וירטואלי, שמשמעותו תו חניה לרכב שכור לאזור מסוים ולתקופה קצובה של השכרת הרכב.

מקודם כעת גם מרכז תחבורה רב תכליתי בחניוני רידינג, ממנו יצאו 10 אמצעי תחבורה שונים לכל העיר ושם יהיה ניתן לחנות במחירים מוזלים מאוד, ובלילות בחינם. זה פתרון שמחבר חניה עם אמצעי תחבורה נוספים. כבר היום למי שחונים ברידינג ומשתמשים ברב קו להתניידות בתחבורה ציבורית לתוך העיר, החניה היא בחינם!

אנחנו יוצאים גם למהלך עם אחוזות חוף, ואולי עם חברה פרטית נוספת, לייצר פתרונות לניהול מצאי חניה. כמו למשל חניית מורים שצריכה להיות פנויה בשעות מסוימות וצריך לוודא את זה. הפתרונות האלה לא יפתרו את בעיות החניה בעיר, אבל הם יסייעו לניהול נכון יותר של המשאב המוגבל הזה, וחלק מהעניין זה גם הדיון הזה ושיתוף התושבים.

דורון סעד, תושב יד אליהו: לגבי חניונים עירוניים בשכונות, ויש כאלה לא מעט ביד אליהו – האם יש אפשרות לפתוח אותם לטובת התושבים?

מיטל להבי: אני יודעת שאתה למוד אכזבות מאיתנו, אבל האמן לנו שאנחנו עובדים עכשיו במלא המרץ על מנת למפות את כל המקומות שבהם ניתן להקצות חניות ולפתוח את מה שאפשר לפתוח, בעיקר במבנים ציבוריים בבעלות עירונית. זו החלטה שהתקבלה גם בהנהלת העיר. ומעבר לזה לא

שכחנו שאנחנו חייבים לך תשובות גם בנושאים אחרים, זה נמצא באגף התנועה ונעביר את ההצעות גם ליחידה האסטרטגית.

דורון סעד: בנושא חניונים של אחוזות חוף, האם יש כאלה בדרום ומזרח העיר? ביד אליהו הולך להיות פינוי בינוי אגרסיבי ותהיה פה מצקת חניה. העירייה גם בנתה פה מרכז עירוני חדש ומרכז לתשושי נפש. למה לא לבנות בו גם חניון?

מיטל להבי: נצטרך לבדוק את זה. אני לא זוכרת שראיתי חניון באזור במסגרת הפרויקטים של התחדשות עירונית. בסוף השיקול אם לבנות חניון בפרויקט חדש הוא גם כלכלי וגם תכנוני.

אופיר כהן: אנחנו מנצלים הזדמנויות. למשל להכניס חניונים לטובת הציבור במבני ציבור חדשים שאנחנו בונים. חניון העלייה ייפתח בשבוע הבא. כרגע במזרח אין חניון שייפתח בתקופה הקרובה. נבדוק אם יש משהו בקנה, אבל זה לא בחצי השנה הקרובה.

מיכל גוט, תושבת: אני משכונת רמת החיל, וכאן יש מצוקת חניה שיש להתייחס אליה ברמה של אזור תעשייה. מה שקורה כאן בפועל זה שאנשים מחוץ לעיר תופסים לתושבים את החניה בתוך השכונה. זה קורה עד 19:00 למרות שהשלטים מורים שמותר עד 17:00, והפיקוח אינו מספק. ברור לי שיש מצוקת חניה, אולם צריך לתת על כך את הדעת. התחושה של התושבים היא שההתייחסות היא לתושבי החוף ולא לתושבי העיר, משום שהם משלמים.

מיטל להבי: האזור שלכם נחשב לאזור 10, ושם מצאנו את עיקר הבעיה של ריבוי תווי החניה. צריך להשקיע יותר באזור הזה ולראות את היחסיות בין יוממים לבין תושבים, ולבדוק מה אפשר לפתוח בשעות הלילה, כולל חניון קרית עתידים. אנחנו צריכים לשקול את היפוך החניה המוסדרת והחניה המועדפת באזורים משולבים של תעסוקה ומגורים, בהתאם לשעות הפעילות.

אופיר כהן: בעניין תמהיל החניה של מוסדרת לעומת מעודפת, יש לנו גמישות בהתאם לצרכים של התושבים, בשיתוף עם אגף התנועה ומינהל קהילה.

מיטל להבי: בקשה כזו הוגשה על ידי נציגי השכונה הזאת לפני מספר שנים והיא סורבה. התושבים לא תמיד יודעים על החלפה או פתיחה של מדיניות. צריך לבדוק את זה מחדש.

מיכל גוט: לגבי אנשים שנמצאים בבידוד, והרכב שלהם עומד בצורה לא חוקית, נאמר עם שני גלגלים על המדרכה. האם יש התחשבות מבחינת הדוחות? הרי הם לא יכולים להזיז את הרכב ואז הם מקבלים דו"חות במשך כמה ימים רצופים.

מיטל להבי: הקונפליקטים בין משתמשי הדרך קיימים כבר הרבה שנים בעיר, ולאחרונה כמדיניות החלטנו להציב את הולכי הרגל בראש. זה אומר שלצד הרב אין סלחנות לחניה על מדרכה. לאור המצב, גם סדרי העדיפויות של האכיפה משתנים, אבל אני ממש לא יכולה לומר שלא יהיו קנסות.

יובל פודס, תושב: האם יש התקדמות בנושא של פתיחת שדרות ירושלים, לאור דחיית העבודות על הרכבת הקלה, והאם תעבור בה תחבורה ציבורית?

מיטל להבי: השדרה תיפתח במאי בשנה הבאה. אני כבר אמרתי את דעתי ששדרות ירושלים חייבות לכלול תחבורה ציבורית גם מעבר לרכבת, ובטח לפני שהיא תתחיל לפעול.

אופיר כהן: בתקופת הביניים לא תהיה תחבורה ציבורית סדירה, בגלל הגיאומטריה של המקום ונסיעות המבחן של נ.ת.ע. תהיה תחבורה ציבורית שתיסע בקטעים מנוהלי התנועה, מד"ר ארליך ועד קויפמן. כך סוכם עם נ.ת.ע.

שיר דגן, תושבת: אני גרה באזור בזל, אזור קשה מאוד לחניה. פעמים רבות אני ממתנה כשעתיים כדי למצוא חניה וגם זה באדום לבן. אין לנו פתרונות והעדפה לתושבים. יש כאן בניינים עם חניות פרטיות ובהן התושבים מקבלים תווי חניה, לא ברור למה...

מיטל להבי: האם את חושבת שיש לצמצם את חלוקת תווי החניה למשק בית, או למנוע תו חניה ממשק בית עם חניה פרטית?

שיר דגן: אני חושבת שזה צודק מאוד. לא יכול להיות שלתושבים עם חניה פרטית יש גם תו חניה והם יכולים לחנות ברחוב לשמור את החניה בבנין. אותו דבר לגבי רכב שני – אם יש רכב אחד עם חניה מתחת לבית, אז שהרכב השני יחנה אפילו ברידינג.

דבר שני, לגבי שמירת חניות – יש בעיה גם של רכבי נכים עם חניה שמורה שחונים בכחול לבן וכך שומרים חניה פנויה למבקרים ואורחים. צריך להקפיד שרכב עם חנית נכה יחנה רק בה. גם עם רכבי אוטו יש את הבעיה הזו.

חניוני לילה צריכים להיפתח בשעות מוקדמות יותר, כי אנחנו חוזרים הביתה הרבה פעמים אחר הצהריים ולא בערב.

באופן כללי, צריך להגביל את הכניסה של כלי רכב מחוץ לעיר ולגבות עליה תשלום. האזור שלנו הוא גם אזור מגורים וגם אזור בילוי בלילה, ואין פה חניה אף פעם. יש חונים גם הרבה פעמים בכחול לבן והחניה שלהם נשארת ריקה.

לגבי החניה בחינם ברידינג עם שימוש ברב קו – למה לא לעשות את זה גם לאופניים? אני אשמח לחנות ברידינג בחינם ולהגיע משם עם אופניים הביתה.

המציאות היא קשה מנושא, מבטלים פה בכל יום עוד ועוד מקומות חניה. יש לי ילדים קטנים בבית, ואני לא רואה אותם בכל יום לפני 18:00, אחרי שבזבזתי בין שעה לשעתיים על חיפוש חניה. תושבי האזור חייבים לקבל העדפה מוחלטת בנושא החניה.

מיטל להבי: אני מציעה לצוות העבודה לבחון "מקומות מבוזבזים" – רכב נכה שחונה מחוץ לחניה השמורה לו, קטנוע ששומר מקום בכחול לבן במקום לחנות בחניה ייעודית, חניות ריקות של תחנות מוניות וכדומה.

אופיר כהן: אני אשמח שתראו לנו איפה יש מקומות שניתן להכשיר לכחול לבן ונעשה זאת. בשגרירות מצרים יש הסכם דיפלומטי שמגיעות להם חניות במרחב הציבורי. בעניין תחנות מוניות אנחנו עובדים מול משרד התחבורה כי הוא הכתובת ושם לא משתפים איתנו פעולה.

יהל צדרבאום, פורום הורים למען אקלים: מבקשת להעלות כמה דברים –

יהיה נהדר אם יהיה חניון חנה וסע כמו ברידינג גם בדרום העיר.

לעניין מכוניות שתופסות מקומות חניה לזמן ארוך, הרבה מהתושבים נוהגים כך משום שהם מחזיקים רכב לנסיעות ארוכות ואו בסופי שבוע. זה עניין שיש להתייחס אליו ולמצוא לו פתרון דוגמת חניונים לטווח ארוך בחינם או תשלום סמלי, שיחליפו את החניה הזו ברחוב.

לעניין תווי החניה, על אף שזה נוח, זה מאוד לא נכון משום שהמדיניות הזו מעודדת שימוש ברכב פרטי. צריך לבטל את זה או לשנות מדיניות.

הפיכת חניוני לילה לחניונים לטובת הציבור היא רעיון מעולה. העירייה יכולה אולי לשכור את החניון ולנהל אותו בעצמה.

רעיון אחר הוא רכב שיתופי לבניין – חברות ניהול בבניינים חדשים יכולות לנהל גם רכב שיתופי לבניין, עם תקן של רכב פר מספר התושבים.

יש כמה עניינים אקולוגיים שאני מבקשת להתייחס אליהם – חניונים שהם רק מעל הקרקע ללא קומה תת קרקעית צריכים להיבנות מריצוף מחלחל, יש לא מעט רעיונות כאלה...

מיטל להבי: יש לנו 10 עקרונות לחניונים בני קיימא, אני יכול להעביר לך את המצגת, ושם יש גם את מה שהזכרת ועוד הרבה אלמנטים. זה מתבצע בהדרגה. נשמח לשתף על זה פעולה.

יהל צדרבאום: חניית אופנועים ודו גלגלי על מדרכות – מדובר במטרד של ממש, על אף שהורדה שלהם תגרור גריעת חניות בכחול לבן. גם אם אי אפשר להוריד את כולם לכביש, את מי שחוסם

מדרכה יש לקנוס בצורה מוגדלת כדי למגר את התופעה.
דבר נוסף – רכבים שיוצאים ונכנסים מחניות דרך המדרכה הם ממש סכנת מוות. אני מציעה להציב באמפר משמעותי בכל כניסה ויציאה מחניה כזו שיאט משמעותית את הרכב, וכן להוסיף שילוט שיזכיר לנהג שחובה עליו לעצור ולהסתכל לפני שהוא יוצא.

מיכאל שטיינדלר, תושב: האם יש אפשרות שחניוני אחוזות חוף יהיו בלילה רק לתושבי האזור? מספיק שחצי מחניון בזל יהיה רק לתושבי האזור כדי להקל על החניה באזור שם.
עוד בעניין חניונים, אפשר לעשות מינוי לחניון קרוב במחיר סמלי לתושבים בחניונים חדשים. כך הם יוכלו לחנות בחניון ולא ברחוב ובמחיר סביר.
דבר נוסף, אני חושב שחלק מהפתרון הוא לבנות אלטרנטיבות, כמו אופניים. אצלנו בבית גנבו כבר שלושה זוגות ואני לא קונה יותר לילדים שלי. צריך להדק את הפיקוח על זה. כל עוד שלא יהיה טיפול בזה, אנשים ישתמשו פחות ופחות באופניים.

גבי ספקטור, תושבת: אני רוצה לדבר על רובע 3, שם יש בעיות שאנחנו מעלים כבר הרבה זמן. מה שקורה בפועל זה שדווקא באזורים הכי צפופים העירייה ממשיכה להוריד עוד ועוד חניות. ירדו באזור כבר מעל 200 חניות, לטובת שבילי אופניים. לדעתי הדרך הזו פוגעת בתושבים, ויש המון כלי רכב שנכנסים לאזור מאזורים אחרים וגם להם אין אלטרנטיבות אחרות. החניה היא חנם משעה 19:00, וזה מקשה עוד יותר על בעיות החניה. ברובע 3 יש קשיי חניה גם בשישי ושבת, משום שאלה אזורים בילוי. החניה היא בחינם גם בצד המועדף של התושבים.
גם גביית תשלום על תו חניה לא תעזור, כי זה דומה לגביית תשלום בחניון כשאתה מקום פנוי מובטח. נראה שעושים את מה שקל וזה להקשות על התושבים. צריך להקשות על המבקרים שמגיעים מחוץ לעיר ושהם ישלמו לאורך כל שעות היממה.
אנחנו מבקשים שבעיקר במרכז העיר תפסיקו לבטל חניות לתושבים. ההרגשה היא שהעירייה עובדת נגד התושבים. זה מוציא מהם את הצדדים האגואיסטיים שלהם – לשמור חניות ברחוב, לחנות במקום אסור וכו'.

דוד עמר: זה לא מדויק כי החניה המועדפת נאכפת גם ביום שבת בערב.

אריה רמות, נציג סיעת יאפא: החשיבה האסטרטגית בנושא החניה היא כמובן מבורכת. הדיון הזה קצת מוקדם לדעתי משום שעלו כאן דברים שקורים בעולם, אבל הייתי מצפה לשמוע נתונים יותר ברורים לגבי הבעיות המרכזיות בתל אביב. כלומר, להצביע על המקור המשמעותי יותר שטיפול בו יוכל לפתור חלק ניכר מהבעיה. צריך לחשוב בצורה יותר כמותית.
נגרעים מקומות חניה משום העדיפות להולכי הרגל, שזה מעורר תרעומת וכעס. השאלה היא האם יש דרך להוספת מקומות חניה במקום אלה שנגרעים? למשל הגדלת מגרשי חניה קיימים בבניינים בתהליך פשוט.
לטווח הקצר, ספציפית ביפו עשו עבודות בשערי ניקנור וירדו מקומות חניה שהובטח לנו שיוחזרו במגרשי חניה עירוניים שיוכשרו לטובת העניין וזה לא נעשה. האם אפשר לבדוק את זה?
האם נעשית חשיבה ברמת האזור והשימושים בו לפני שגוזרים מדיניות חניה? יפו מושכת המון כלי רכב של מבקרים, ונדרשת פה התייחסות שונה מאשר אזורים אחרים.

מיטל להבי: 80% מהכנסות העירייה מבוססות על ארנונה מעסקים, מסחר ותיירות. לכן עלתה האפשרות בדברים של יואב להעניק אפשרות או תו חניה למבקרים. מהדברים שעולים כאן אני שומעת שהרצון הוא לפתור את בעיות התושבים קודם כל ואחר כך למצוא פתרונות לביקושים הנוספים. מדברים על כך שרכב שחונה בחניה במשך שבוע זה לא תקין. אז שאלה לצוות: מה המדד שעל פיו צריך למדוד את זה? צמצום מספר הרכבים? נסועת הרכבים? זמן החניה? אי אפשר גם לרצות שהרכב יהיה בשימוש על ידי כמה שיותר אנשים, ומצד שני שיחנה כמה שפחות. מה אנחנו מעודדים?

דן ווגר: היות שחניה הוא משאב מוגבל הוא צריך להיות מתומחר בהתאם. למשל תווי חניה – המחיר של התו הראשון יכול להיות סמלי אבל ככל שיש יותר תווים בדירה המחיר שלהם צריך לעלות באופן אקספוננציאלי. כך יועבר מסר שאחזקת רכבים מרובים בעיר היא פחות מקובלת.

תועלת נוספת היא שהעלות הזו תגרום לחלק מהתושבים לוותר על הרכב כלל אם השימוש שלהם בו הוא לא תדיר.

מיטל להבי: אם היינו קובעים שאין אפשרות לתו שלישי בתל אביב, מה דעתך על זה? הכוונה הרי היא לא לייצר הכנסה לעירייה, אלא ליצור מקומות חניה באמצעות חלוקה מידתית של התווים.

דן ווגר: התמחור הוא כמובן הוא לא כדי שהעירייה תעשה ממנה כסף, אלא כדי לגרום לתושבים לחשוב שוב האם להחזיק רכב נוסף. אפשר שמספר התווים יהיו בהתאם למספר החניות הפרטיות שיש למשק בית ועוד אחד...

מיטל להבי: או שהפוך, אם יש לו חניה פרטית אני לא רוצה לתת לו תו. מי שיש לו חניה פרטית זה כמו עוד חדר בבית, אני לא יכולה לקחת לו את זה. אני רוצה להיטיב עם מי שאין לו, שילם כופר חניה ומצפה שיהיה לו מקום ברחוב.

יובל פרדס: אין אכיפה על קורקינטים שחונים בחניה פרטית. כשאני רואה קורקינט כזה ומתקשר לאגף הפיקוח אומרים לי שאין מה לעשות עם זה, אלא רק להזיז את הקורקינט. אי אפשר לקנוס.

מיטל להבי: צריך יותר מקומות חניה לקורקינטים אם כך באזור יפו. יש בנושא החניה עוד הרבה סוגיות. אנחנו נקיים דיון נוסף בנושא הזה ונזמין משתתפים נוספים, גם מבעלי עניין שביקשו בפייסבוק להעלות נושאים נוספים. תודה רבה לכולם.

רשם: יפתח שוע