

פרוטוקול מס' 14 של פורום מועצה מתאריך 23/5/06

משתתפים: רון חולדאי – ראש העירייה

וה"ה: א. גלעדי, י. דיין, י. דרורי, נ. וולוך, פ. ויסנר,
מ. וירשובסקי, ש. חשן, ר. טורק, מ. טיומקין, מ. להבי,
מ. מוזס, ש. מזרחי, א. שומר.

נוכחים ה"ה: מ. לייבה, א. בן שושן, ע. אברהמי, ח. ברקוביץ,
מ. גילצר, ד. לוטן, ס. פריימן, ש. פלדמן, מ. אוקון,
א. גרטי, ד. גל, מ. בנימיני, ג. בן חורין.

רשמה: ישראלה אגמון.

על סדר היום:

מדיניות תנועה ותחבורה בתל-אביב יפו.

16. מדיניות תנועה ותחבורה בתל-אביב יפו:

מר חולדאי-ראש העירייה

ערב טוב לכולם.

פורום מועצה. יש לנו היום שני נושאים על הפרק- האחד- לפי בקשת הגב' מיטל להבי בישיבת מועצה שהיתה לפני מספר חודשים, והיא ביקשה לדון, לראות, לדבר על נושא התחבורה בעיר תל-אביב יפו.

יצגי מר טיומקין, ולאחר מכן ידבר מי שירצה לדבר.

לאחר מכן הכנו מצגת, ויש כוונה של "עזרה ובצרון" להציג את התכניות של שיפוץ בניין העירייה למועצת העיר.

עד כאן.

ערב טוב.

מר טיומקין

ערב טוב לכולם.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים) כפי שכבר נאמר, בעקבות החלטת המועצה אני אציג את נושא התחבורה, התנועה והחנייה בעיר תל-אביב יפו, ולאחר מכן יהיה דיון.

תחילה מספר נתוני יסוד, כי בלעדיהם אי אפשר להבין את הנושא.

כפי שאתם רואים, בתל-אביב מעל 370,000 תושבים. אני תמיד אומר 400,000, כי יש הרבה שאינם רשומים כתושבי תל-אביב.

במטרופולין- וצריך להגדיר את המטרופולין, אנו מדברים מנתניה ועד אשדוד, יש כמעט 3 מליון תושבים.

מועסקים בתל-אביב 360,000. בכל המטרופולין- כמליון.

שטח העיר- סה"כ 51.5 קמ"ר, 1.5 מליון קמ"ר בכל המטרופולין, ולמספרים האלה יש מיד השלכות שנראה אותן בהמשך.

חשוב לציין שבתוך העיר יש לנו כ-640 ק"מ כבישים, 67 ק"מ שבילי אופניים מתוך ה-100. 411 צמתים מרומזרים, 42 גשרים להולכי רגל, וגשרים לכלי רכב- 54.

היות שתל-אביב היא מרכז המטרופולין, שבאים אליה יום יום כמליון בני אדם- לעבודה, לבילויים ולקניות, יש לזה משמעות כבדה מאוד מבחינה תחבורתית, כל יום נכנסים לעיר

כ-450,000 כלי רכב. אנו רואים כאן מפה, והכתם החום עליה היא תל-אביב, ואנו רואים כאן על המפה גם את כל המטרופולין.

לתעסוקה, מתוך ה-360,000, שליש הם תושבי תל-אביב- שזה 120,000. 2/3 מגיעים מבחוץ: 100,000 מהטבעת הפנימית- שזה הרצליה, בני ברק, רמת-גן, חולון, זו המעטפת הראשונה.

המעטפת היותר רחוקה שזה פתח-תקווה, רעננה וכך הלאה, 70,000.

טבעת חיצונית- זה כל הטבעת החיצונית, עוד 40,000.

ומחוץ למטרופולין, מירושלים, באר שבע, חיפה, עוד 30,000 איש.

סה"כ 360,000 איש, 2/3 לא תושבי תל-אביב.

כפי שאנו רואים לגבי היוממות לתל-אביב: מצפון מגיעים כל בוקר לעבודה כ-55,000 איש. 120,000 הם תושבי תל-אביב, שגם הם בחלקם נעים- מרמת אביב, מיפו, נעים בתוך העיר. מדרום באים כ-85,000 וממזרח, אזור פתח-תקווה, רמת-גן, בני ברק, עוד 100,000 איש כל בוקר. אם ניקח את השעתיים בבוקר, מ-07.00 עד 09.00, 81,000 איש נכנסים בשעתיים הראשונות כל בוקר לעיר תל-אביב, בעיקר לצרכי עבודה אבל לא רק לצרכי עבודה, לצרכי לימודים ודברים נוספים.

אנו רואים כאן על גבי השקף את המדיניות. מה מטרת המדיניות שלנו? מצד אחד לאפשר לתושבים את מכסימום איכות החיים שרק ניתן. מצד שני, להמשיך לשמור על תל-אביב כמרכז המטרופולין של מדינת ישראל, וזו החלטה שלנו כעיר.

במה אנו עוסקים יום-יום?

1. בתחבורה ברת-קיימא. כאשר אנו מדברים על תחבורה ברת-קיימא אנו מדברים על הליכה ברגל, על שבילי אופניים, על צירים ירוקים.
2. עדיפות לתחבורה ציבורית, ואני אגיע לפרק על תחבורה ציבורית בפני עצמו.
3. שבילים לרכבי אופניים, ונכון להיום יש כבר 67 ק"מ.

מר גלעדי

זה לא כולל שבילי אופניים על מדרכות?

מר טיומקין

כולל שבילים משולבים גם על מדרכות.

כאן אני רוצה לומר משפט: רבותי, אנו נמצאים בעיר קיימת. בפרוייקטים חדשים אנו עושים שבילים רק לאופניים. אבל בעיר קיימת- כאשר אתה צריך לשתול בפנים רשת של 100 ק"מ של שתי וערב- שתכסה את כל העיר, אין לך ברירה ואתה צריך גם לעלות על מדרכות. ברור שצריך לעשות את זה בצורה הכי טובה שרק ניתן.

4. פיתוח צירים ירוקים.

5. הפרדה בין הולכי רגל וכלי רכב, שזה כל הנושא של פינוי המדרכות מכלי רכב.

6. שיפור מערכת הדרכים.

7. עדיפות לתושבים בחנייה.

8. וכל הנושא של איכות הסביבה, ולזה אני אתייחס כפרק בפני עצמו.

מכאן לתחבורה ציבורית: אני יודע שכל יום יש כותרת אחרת בעתון ויש סקפטיות: מתי הקו האדום של הרכבת יתחיל לנסוע וכו', ואנו מיד נגיע לזה.

אנו מדברים על רכבת ישראל, על הרכבת הקלה, חלקה תת קרקעית- בחלק האורבאני, בעיקר בתל-אביב, ורה-ארגון של התחבורה הציבורית- שזה נושא כבד מאוד ואנו נדבר עליו.

חשוב מאוד לזכור שרכבת ישראל בשנים האחרונות קיבלה זינוק גדול מאוד. אנו רואים כאן על גבי השקף את הרשת של רכבת ישראל שמזינה את תל-אביב. הנקודות הירוקות על גבי המפה- זה מה שיקרה בין 2007 ל-2010 בהמשך הפיתוח, דבר שמצד אחד יוסיף נסיעה ברכבת, ומצד שני- אני מקווה שזה יהיה על חשבון כלי הרכב שנכנסים יום-יום לתל-אביב.

כאן אנו רואים את המספרים, וחשוב לשים לב למספרים האלה:

בשנת 2005 מגיעים לתל-אביב פנימה והחוצה ב-4 תחנות הרכבת, ואני מדבר על האוניברסיטה, על ארלוזורוב, על השלום ועל תחנת ההגנה, כמעט 21.5 מליון בני אדם. אם תחלקו את זה זה מעל 70,000 מידי יום ביומו. לידיעתכם, אני מקווה שבאוגוסט השנה, בעוד 3 חודשים, אנו נסיים את המסילה השלישית בנתיבי-איילון- שהיום זה צוואר בקבוק, וזה יעלה את ה-CAPACITY של שימוש ברכבת ישראל בעוד 15%-18%. כלומר, המספר הזה יעלה, ושוב, מול כל עלייה פה רואים ממול, אני מקווה, את ההפחתה של השימוש בכלי רכב, ולכן המספרים האלה הם בעלי משמעות גדולה מאוד לעיר תל-אביב. אבל, זה נותן פתרון למרחקים יותר ארוכים, זה לא נותן פתרון לגוש דן, כי מרמת-גן עוד אין רכבת, מבני ברק עוד אין רכבת, ולא מחולון ולא מפתח-תקווה, אנו מדברים בעיקר מדרום, מצפון וממזרח- כמו כפר סבא, ראש העין וכו'.

מפה אני עובר לרכבת אחרת- וזה הקו האדום. אנו מדברים על קו של 22 ק"מ, שבחלק האורבני הכבד, קרי מכביש גהה ועד נווה צדק הוא יהיה תת קרקעי, והיתר מעל פני השטח. נכון לרגע זה יש 3 קונצרנים בינלאומיים שהגישו את הצעותיהם, הנושא נמצא עכשיו בתהליך של בדיקה, אני מקווה שלקראת סוף השנה תהיה הכרזה על הזכיין, ובשנת 2007 מתוכננת הסגירה הפיננסית ותחילת העבודה. אני כבר רוצה לומר שחלק מהעבודה כבר מתבצע בשטח, בעיקר בקצוות: באזור בת-ים, באזור פתח-תקווה, ובשד' ירושלים – בכל מה שנוגע להסטת התשתיות. יש בעיה של מערכות ביוב, מערכות מים, מערכות חשמל, וכל מה שניתן להקדים את לוח הזמנים- אנו כבר מבצעים את זה, ולאחר מכן הזכיין יקבל את זה כדבר מוגמר. אם התכנית תעבוד כפי שאנו חושבים, בסוף 2011 תחילת 2012 אתם, כולנו נחונך את הקו האדום. אולי פרט קטן אחד: התכנון של הקו האדום- הוא שבשעת שיא בוקר הוא יסיע 20,000-22,000 נוסעים פר שעת שיא. תעשו את החשבון- מה המשמעות של המספר הזה מול כמות כלי הרכב שנעה על הכביש. אבל, והאבל הוא גדול. אני מדבר על הקו האדום, שבסה"כ נותן פתרון לשני קצוות: מכיוון בת-ים בדרום, ומכיוון פתח-תקווה, רמת-גן, בני ברק, הוא אינו פותר בשלב זה את הבעיות בתוך פנים העיר. לזה צריך לתת תשובה הקו הירוק שיש עליו ויכוח, הקו הצהוב- שעדיין נמצא בשלבים הראשונים, אלה עדיין דברים יותר רחוקים. אבל חשוב לציין שאם זה יופעל- זה צריך להשפיע בצורה דרסטית על כמות כלי הרכב שינועו, לפחות בשעות שיא ביקור לתוך העיר, מכיוון דרום ומכיוון מזרח.

לגבי תחבורה ציבורית: אנו עוסקים עכשיו ברה-ארגון של התחבורה הציבורית, וכאשר אני מדבר על תחבורה ציבורית- זה אוטובוסים. מספר מילות הקדמה. במדינת ישראל לא נעשה רה-ארגון של התחבורה הציבורית הרבה מאוד שנים, עשרות בשנים, ולכן אנו מדברים על רשת קווים שקיימת היום, שבעיקרה היא הסטורית – עם כל מיני התאמות, אבל לא היה בה איזושהו שינוי דרסטי שהתאים את עצמו לצרכים משתנים שקרו במדינת ישראל ב-50 השנה האחרונות. משרד התחבורה הקים אגף מיוחד ב"נתיבי-איילון", שתפקידו לבדוק, לתכנן ולהגיע למצב של רה-ארגון של התחבורה הציבורית בגוש דן. אנו שותפים מלאים בכל הדיונים, בכל הישיבות, בכל ההחלטות של האגף הזה, ואני יכול לומר לכם כל מה שעשינו בשנתיים האחרונות- עד עכשיו: דבר ראשון, בדקנו מה הצרכים של השטח, מה הצרכים של המוצא והיעד, מאיפה לאיפה אנשים רוצים לנסוע, באיזה שעות הם רוצים לנסוע. לאחר שקיבלנו את המוצא והיעד על בסיס כל הסקרים שביצענו, לא רק באוטובוסים, גם ברכבת, במכוניות פרטיות, במוניות, את כל זה העלנו על DATA BASE, והיום יש לנו נתונים, הם כל הזמן משתנים, אבל בגדול יש לנו נתונים שאומרים מה הצרכים של תחבורה ציבורית מבחינת כמות, מבחינת מוצא, מאיפה ולאן, ועל סמך זה בנינו תכנית.

גב' להבי

מה הצרכים או מה קיים?

מר טיומקין

מה הצרכים מול הקיים. על בסיס זה בנינו תכנית לרה-ארגון, כאשר התכנית הבסיסית היא לסיים את התכנון הזה עד סוף שנה זו, בשנה הבאה, כולל הסכמים עם משרד התחבורה ומול חברות ציבוריות, ויש פה שינויים גדולים מאוד, ובשנת 2007 לצאת עם התכנית הזו לשיווק. אני אומר בגדול- שכאשר תהיה תכנית מסוכמת, מוסכמת ומפורטת, אני אביא כתכנית נפרדת את נושא הרה-ארגון של התחבורה הציבורית, כי זה נושא רחב מאוד, גדול מאוד, ולכן כל מה שאתם שומעים פה, זה רק ב-HIGH LIGHTS, בכותרות ובכותרות בלבד.

שאלה

זה כולל כרטיס משולב?

מר טיומקין

כפי שאתם רואים, אנו מדברים על היררכיה של התחבורה הציבורית. מה שמופיע כאן על גבי השקף- זה לא סתם צבעים, הכוונה היא שהאוטובוסים יהיו בצבעים, ואם לא כל האוטובוסים- לפחות בחלקם, דבר שיצביע על ההיררכיה של שרות בין-עירוני, שרות של כל המטרופולין- נתניה אשדוד- שזה 53 קוויים. שרות הגוש המרכזי, שזה כל הגוש המרכזי של פתח-תקווה, רמת-גן, בני ברק, גוש דן, ו-16 קוויים שכונתיים שישלימו את הרשת, וברור שאנו מדברים על רכב קטן, מיניבוסים ומידיבוסים. נכון להיום, ואני לא מדבר על הרשת הבינעירונית, במצב הקיים יש בתוך העיר- ברשת הפנימית – 20 קוויים, הכוונה היא להפוך את זה ל-16 קוויים. בגוש המרכזי שזה גוש דן, היום יש 41 קוויים- הכוונה היא להפוך את זה ל-17 קוויים. בכל המטרופולין, קרי נתניה-אשדוד, במקום 94 קוויים יהיו 53 קוויים. מה המשמעות של המספרים האלה? המשמעות היא שהתחבורה הציבורית פשוט לא יעילה. נוסעים הרבה מאוד אוטובוסים, בחלקם ריקים, נוסעים כמה קוויים על מסלול אחד, הכוונה היא לייעל את כל זה. אנו מדברים על מספר קוויים בתדירות יותר גבוהה, היום יש קוויים שנוסעים גם אחת לשעה או אחת לשעתיים, מתוך תקווה שכל זה יתן שרות הרבה יותר טוב. אבל זה גם יתרום דבר נוסף, זה גם ישפר את כל איכות החיים, יוריד זיהום אוויר, POLOTION- שהם פועל יוצא מזה. כל השינויים האלה יחייבו גם החלפת צי הרכב- לפחות בחלקו, לגבי שכונות – רכב קטן וכו', ואנו מקוויים שזה ישפר בהרבה את המצב. אני כבר אומר: מה שקרה במדינת ישראל בעשור האחרון הוא, שיש ירידה של כ-10% בשימוש באוטובוסים בתוך מדינת ישראל. כל שנה 1% פחות.

מר חולדאי-ראש העירייה

זה באחוזים או במספרים מוחלטים?

מר טיומקין

גם וגם.

מר חולדאי-ראש העירייה

לא יכול להיות.

מר טיומקין

זה באחוזים, אבל זה בא לידי ביטוי גם במספרים.

יש לזה הרבה סיבות:

1. תחבורה לא יעילה.
2. תחבורה לא מסבירת פנים לנוסע.
3. חלק מהאוטובוסים ישנים.
4. מונופולים- שלא כל כך מחייכים.
5. גם נושא בטחוני, פשוט אנשים פוחדים לנסוע באוטובוסים בגלל פיגועים וכל מה שקשור בזה. והוא אומר לך: גם האוטובוס עומד בפקק, ולכן עדיף כבר לנסוע ברכב הפרטי שלי. זו תמונת המצב המספרית, ואנו רוצים לשנות אותה.

מר דרורי

כאשר אתה אומר- אנחנו, זה כולל גם את משרד התחבורה?

מר טיומקין

אנחנו, אני מדבר על שלושה גורמים: אני מדבר על משרד התחבורה כגורם הראשי, אני מדבר על חברת "נתיבי איילון"- האגף לתחבורה ציבורית- שהוקם לצורך זה, ועיריית תל-אביב, שפועלים יחד כל הזמן לגבי כל סקר, כל קו, כל הזנת מחשב, כל תוצאה וכו'. היות שדיברנו על איכות חיים, במסגרת התכנית האסטרטגית יש שורה של צירים ירוקים. אני לא אתייחס אליה, עוסק בזה בעיקר מינהל ההנדסה, אבל הם צריכים להשלים את הקווים והמסלולים של הולכי רגל ואופניים, ולחתוך את העיר לאורכה ולרוחבה. מפה לשבילי אופניים: אני מודה שאני מתגאה בעניין הזה, וכל פעם שאני מדבר על הנושא הזה אני עושה זאת בהתלהבות, אני חושב שזה השג בכמה תחומים: לא רק במספר הק"מ, זה הישג תודעתי. אני יכול לומר לכם: אנו קבענו לעצמנו יעד של-100 שנות תל-אביב יהיו 100 ק"מ של שבילי אופניים. אני מקווה שיהיו יותר, אבל מינימום – 100 ק"מ של שבילי אופניים. מרחק הנסיעה של אדם הוא 5 ק"מ. 5 ק"מ זה בדיוק בשביל אופניים. אנו עיר שטוחה. אמנם ביולי- אוגוסט מזיעים, אבל אנו עיר שטוחה ואפשר להגיע לכל מקום. בסקר שעשינו על ידי גורם מקצועי –חיצוני, על 1,015 מרואיינים- ראשי משפחה, הגענו למסקנה ש-5% מתושבי תל-אביב נוסעים לעבודה באופניים. אם לחזור למספר שצינתי קודם, מתוך 360,000 עובדים בתל-אביב- 1/3 הם תושבי תל-אביב, 120,000 הם תושבי תל-אביב. מתוך זה 5% זה 6,000 זוגות אופניים. על פי אותו סקר הגענו למסקנה שכ-6% נוסעים ללימודים באופניים.

אנו עושים את ההפנינג השנתי בסוכות כדי לעודד את השימוש.

הוצאנו מפה לשבילי אופניים.

יש וועדת היגוי.

אנו מנסים בכל מקום שרק ניתן- לקדם את העניין הזה. אני רשמתי פה 10%, זה יומרני אולי מייד, אנו עוד לא הולנד- שם זה 27%-28%, אם אנו נסתובב סביב 9%-10% בשנת 2009- ל-100 שנות תל-אביב, אני חושב שזה יהיה הישג בלתי רגיל.

יש פה על גבי השקף טבלה שיש לה משמעות מרחיקת לכת. יש פה שתי תקופות- 1995 ו-2004. עשינו פילוח איך אנשים מגיעים לעבודה בתל-אביב יפו: ברכב פרטי יש עלייה ל-44%, כלומר רוב הציבור נוסע לעבודה ברכב פרטי, ואני לא מדבר על אלה שמגיעים מחוץ לתל-אביב, אני מדבר על תושבי תל-אביב.

באוטובוסים יש ירידה מ- 32.8% ל-22.8% בעשור- בין 1995 ל-2004. ברגל הולכים 10%-13%.

באופניים- בשנת 1995 נסעו פחות מ-4% ללימודים ובשנת 2004 – 6.6%. נסיעה באופניים לעבודה קפצה מ-2% ל-5%.

בבית מסתבר שעובדים כ-3.5%, והיתר.

זו תמונת המצב. הלחץ של הרכב הפרטי הוא מאוד מאוד בעייתי- בתוך תל-אביב, של תושבי תל-אביב, ואני כבר לא מדבר על אלה שמגיעים מחוץ לתל-אביב, שוודאי וודאי לא מגיעים באופניים, הם באים או באוטובוס או ברכב פרטי.

אני רוצה להוסיף פה עוד נתון אחד שהוא חשוב מאוד: רבותי, רמת המינוע, ותקשיבו למספר הזה: בארץ יש כ-260-270 כלי רכב ל-1,000 תושבים, זה הממוצע הארצי של מדינת ישראל. בתל-אביב זה כפול. רמת המינוע של אירופה היא בסביבות 500-550, אני לא מדבר על ארה"ב. כלומר, מידי שנה בשנה יש תוספת של כ-100,000 כלי רכב נטו לכבישי מדינת ישראל, 80% מזה זה תושבי גוש דן, כל זה זורם בצורה זו או אחרת לתוך העיר תל-אביב.

אנו רואים כאן על גבי השקף את רשת שבילי האופניים – 67 ק"מ, ואנו נמשיך את זה.

גב' להבי

מה זה?

מר טיומקין

שבילי אופניים: 65 ק"מ קיימים ובתוכם 21 ק"מ בתוך פארק הירקון.

גב' להבי

איפה נמצאים- שבילים בטוחים לבתי ספר?

מר טיומקין

אנו בשלב זה עובדים על 4 בתי-ספר תיכוניים: אליאנס בצפון, בית ספר בדרום, בית ספר ביד אליהו, ובית ספר במרכז העיר. אגב, אנו העיר היחידה שיצרנו ספר מערכי שיעור, שלאחר הרבה הרבה הרבה דיונים קיבל אישור של משרד החנוך- שזה מה שמותר ללמד את הילדים- איך לרכב

על אופניים. ואני מתרוצץ בין בתי ספר כדי לשכנע מנהלים להכניס את זה כנושא- בשביל לעודד ילדים להשתמש באופניים.

במסגרת תכנונים יש 4 מעברים נוספים להולכי רגל.

מרכז רבין- לכיוון הפארק.

2 מעברים בשד' יהודית והשלושה.

יש מעבר תת-קרקעי בוולפסון- מבית החולים לחניון "וולפסון".

ומרכבת בני ברק לכיוון רח' הברזל וכל אזור התעסוקה שבאזור הזה.

רבותי, אני יודע שיהיה פה ויכוח, אני מכיר את הויכוח. כל שיפור בתחבורה ובמערכת הדרכים מוסיף כלי רכב לעיר תל-אביב, למה אתם עושים את זה וכו'. לא סתם הראתי לכם את ההתפלגות של ההגעה לעבודה יום-יום. אנו לא יכולים לשקוד על השמרים, יש מציאות ישראלית. במציאות הישראלית אנו חייבים לשפר את הקיים, ובמקום שיש פקקים רציניים מאוד, בעיות קשות- עד כמה שאפשר- לפתור אותם. לכן אנו עובדים כיום על מספר מחלפים סביב תל-אביב, שלדעתי בטווח של שנתיים ישפרו את המצב במידה רבה מאוד, לפחות לכל אלה שמגיעים העירה ויוצאים ממנה.

בצפון אנו עושים רמפה לפי-גלילות, שתשחרר את הצומת הנוראית הזאת מהפקקים הנוראיים שישנם שם יום יום- בפנייה מצפון- מזרחה וממזרח לכיוון צפון, אבל גם דרום - צפון ישתחרר. אנו עובדים על רמפה – יציאה מנתיבי איילון, מה שנקרא 5/20, יציאה מנתיבי איילון לכיוון צפון. אנו עובדים על מחלף הפיל- שיאפשר תנועה יותר טובה לכיוון רמת השרון, בני אפרים, ולכיוון רמת-גן.

מר דרורי

מה יהיה שם?

מר טיומקין

מחלף, כולל מעבר תת-קרקעי מקורה.

אנו מדברים על פרוייקט – מעבר תת-קרקעי- שטרית וולנברג.

כל הגישור שהולך ממשנה סנה, פנחס רוזן לכיוון רמת-גן, כאשר היום כל מעבר רכבת שם עוצר את כל הכביש ונוצרים פקקים. גישור שעובר מעל הירקון ומעל מסילת הברזל. אחרי שימור של בתי הטמפלרים בקפלן, אנו משפרים את כל רח' קפלן- מדרך בגין עד אבן גבירול. אנו מדברים על צומת חדשה לגמרי בלה-גארדיה, כולל מעבר תת-קרקעי מרחוב הרכבת מזרחה, לכיוון לה-גארדיה, כולל כניסה תת-קרקעית, השתזרות לתוך "נתיבי איילון".

מר דרורי

הפסיקו את העבודה שם.

מר חולדאי-ראש העירייה

לא הפסיקו. אין הפסקה ולא היתה הפסקה.

מר טיומקין

ואנו עובדים על גשר בקיבוץ גלויות- שיחבר את רכבת ישראל שנעה בנתיבי-איילון מכיוון דרום. גשר שיוביל את הרכבת לכיוון אשדוד. זה פרוייקט כבד מאוד, אבל הוא יוסיף לתל-אביב בצורה חשובה ביותר, מבחינת כמות אנשים שיגיעו מדרום לתל-אביב עם רכבת. פה אנו רואים מספר פרוייקטים להמחשה. אנו רואים כאן את צומת פי גלילות- מצב קיים, וזו הרמפה שתנוע מכיוון כביש חיפה לכיוון מזרח, והיא תשחרר את כל הצומת הזאת. כאן אנו רואים את המצב היום ביציאה מנתיבי איילון לכיוון צפון, וכאן אנו רואים מה שיהיה בעתיד. אנו נבטל פה את הרמזור, ותהיה פה פנייה עם רמפה לכיוון צפון, תוך השתזרות לתוך כביש מס' 2- לכיוון צפון. מחלף הפיל- כאן אנו רואים את המצב היום, וזה המצב העתידי, לכיוון הכפר הירוק, לכיוון שד' רוקח, רחוב משה סנה, ופה שמאלה- לקרית שאול. אני מזכיר לכם שרמת השרון בונה פה שכונה של 1,500 יח"ד שנקראת נווה גנים, וזה חלק מהפתרון התחבורתי.

גב' להבי

הכביש הזה משוקע בסוף, או לא?

מר טיומקין

כן. כאן את רואה את השיקוע שעובר מלמטה. כאן אנו רואים את גשר מבצע קדש, זה קירווי הגשר שעובר מעל מסילת הברזל לכיוון קניון רמת-גן. צומת וולנברג- שטרית. כך זה ייראה בעתיד, עם מעבר תת-קרקעי מכיוון שטרית לכיוון וולנברג, כאשר התנועה פה נוסעת ישר.

מר חולדאי-ראש העירייה

זה לא בעתיד, זה גמור בעוד חודש וחצי.

מר דרורי

מה באמת לגבי לוחות הזמנים?

מר טיומקין

אמרתי: כל היתר פרט למעבר התת-קרקעי של וולנברג, זה בטווחים של שנתיים-גמר הפרוייקטים. לגבי הפרוייקט הזה, כפי שאמר ראש-העיר, אנו נרגיש את זה תוך חודשיים-שלושה. כאן אנו רואים תמונה יפה מאוד של בנייני הטמפלרים ברח' קפלן לפני ההזזה. כאן אנו רואים איך זה ייראה בעתיד: שבילי אופניים, כביש, גינון, כניסות תת-קרקעיות וכו'. על זה עובדים היום. צומת לה-גארדיה המסגר כפי שהיא נראית היום, וכפי שהיא תראה בעתיד. רח' המסגר, רח' לה-גארדיה, רח' הרכבת, מעבר תת-קרקעי מרח' הרכבת לכיוון לה-גארדייה, כאן אנו רואים את

רמפות העלייה לכיוון התמח"ת, ראש פינה. זה ייראה אחרת לגמרי, הרבה יותר ירוק, הרבה יותר יפה, הרבה יותר יעיל.

פה אנו רואים את גשר חיל-השריון, קיבוץ גלויות. נתיבי איילון. כאן הכוונה היא להעלות את המשך הרכבת לכיוון דרום, פרויקט ממלכתי גדול, להערכתי מבחינת תל-אביב זה יוסיף אחוזים רבים מאוד של שימוש ברכבת.

מספר מילים לגבי מיתון תנועה: אנו עוסקים זה מספר שנים במיתון תנועה. אני מקווה שיש הסכמה כללית על הנושא של מיתון תנועה, לפחות בעולם, וגם אני מאמין בזה, שזה גם מרגיע תנועה, גם מוריד את כמות תאונות הדרכים, וכן מוריד זיהום אוויר. אחת הבעיות- כאשר אתה עומד בצומת- ברמזור ומתחלף האור, יש זינוק ויש פליטה חזקה מאוד של חמרי בעירה. פה אי התנועה בחלקו הוא ירוק, בחלקו-עם פרחים, יש תנועה שוטפת, ואני כבר לא מדבר על כך שתנועתית היא מאפשרת תנועה 360° . היא מרגיעה, מורידה את מספר תאונות הדרכים, אנו הגענו בעיר ל-56 מעגלי תנועה.

מספר מילים על מרכז הבקרה: כפי שאמרנו, יש לנו 411 צמתים מרומזרים, צריך לשלוט על זה, את זה עושה מרכז הבקרה. אני כבר רוצה לומר פה משפט אחד לגבי ארוע הזיקוקים, כי זה מתקשר אחד לשני. במרכז הבקרה יש לנו עשרות תכניות תנועה, לכל מיני שעות, לכל מיני זמנים וכו', זה לא עזר לנו. מסתבר שבארוע כמו זיקוקים- שהיה סה"כ 20 דקות, חצי מדינת ישראל היתה תקופה בפקק.

שאלה

כמה מכוניות הגיעו להערכתך?

מר טיומקין

אני לא יודע מה לומר, אני רק יכול לומר דבר אחד: מנתב"ג ועד תל-אביב היה פקק אחד גדול, לא זזו. מנווה אילן אנשים לא הצליחו לצאת. אני עמדתי בפקק בוינגייט בצפון שעה וחצי- עד שהגעתי לתל-אביב, ולכן לא הצלחתי להגיע לארוע. ההערכה היא שהיו מאות אלפים שהתכוונו להגיע. ברור שקיימנו כבר מספר דיונים איך מפיקים מזה לקחים. בכל אופן, מרכז הבקרה שלנו לא עזר, הכל עמד בצורה טוטאלית, כל העיר, זו היתה מדינה של כלל מדינת ישראל.

בחיי היום-יום מרכז הבקרה הזה מנווט את כל התנועה בעיר ושולט בה. אנו מפרטים כאן על גבי השקף את הפרמטרים בהם צריך מרכז הבקרה לעסוק. אנו נמצאים בשלבים ראשוניים של תכנון מרכז בקרה חדש, שישלב בתוכו גם את הרכבת- את הקו האדום. יש פה בעיה של מעברים, של צמתים. מרכז הבקרה בעתיד יעבור יותר קרוב לארלוזורוב, ישנה גם מבנה, ויהיה הרבה יותר מודרני מכפי שהוא היום. כאחד הלקחים מהארוע הנוכחי- אנו נבדוק את עצמנו מבחינת תכניות תנועה שלנו, האם לא צריך לעשות שינויים במספר תכניות תנועה- כתוצאה מהארוע הזיקוקים שהיה.

נושא החנייה הוא נושא רגיש- שכולם רגישים לו מאוד.

המדיניות שלנו היא- שיש ביקוש של חניה, והשאלה היא- איך מצד שני לספק לו היצע. אנו רוצים מצד אחד לתת עדיפות לתושבי העיר, אנו רוצים לשפר את איכות החיים, אבל אנו חייבים לשמור על הפעילות של העיר הזאת. ראיתם ש-50% מתושבי תל-אביב משתמשים בתחבורה פרטית, ולכן יש גם בעיה של איך לא מפריעים לעורקי התנועה. אני חושב שאחת ההצלחות שלנו בתחום זה

היא- הנושא של הציר המהיר בשעות הבוקר ואחר-הצהרים במספר צירים, בעיקר באבן-גבירול, דבר שתרם הרבה מאוד למניעת הפרעות בעורקי תנועה חשובים בכניסה העירה. כפי שאמרת- המדיניות היא עדיפות לתושבים באזורי מגורים בפרט. עידוד חנייה קצרת מועד.

הגדלת מצאי חנייה.

לגבי עידוד חנייה קצרת מועד, אנו בקרוב עומדים להכנס לנושא המדחנים- דבר שכבר אישרנו, וזה נמצא בתהליך סופי של עבודה.

אסור לברוח ממספר נתונים בסיסיים: במרכז העיר, כלומר הירקון בצפון, הים במערב, נתיבי איילון במזרח ואזור סלמה בדרום, זה מרכז העיר, יש לנו 32,000 מקומות חנייה ברחובות- מה שנקרא כחול לבן, וכ-60,000 מקומות חנייה בחניונים.

כפי שאמרת, אנו עומדים להכניס את המדחנים- מתוך כוונה שזה ימחזר את מספר מקומות החנייה על אותו שטח. אנו עומדים להכניס את החנייה הסלולרית, דבר שיתן אפשרות של חנייה ביתר קלות. לא יהיו טיעונים- לא מצאתי קיוסק לקנות איזי-פארק, או לקנות כרטיס חנייה. כל האמצעים יהיו: כרטיס חנייה, איזי-פארק, חנייה סלולרית, פלאפון- כל האמצעים יהיו נגישים. אנו מדברים על בניית חניונים תת-קרקעיים, ואני מדגיש- תת-קרקעיים. אנו מדברים עכשיו על הבימה, על קצה השדרה, על בוגרשוב, על ביאליק- אני יודע בדיוק את הויכוחים שישנם, הרי כולנו מכירים את כל הדיונים והויכוחים שישנם, אבל יש פער גדול בין מה שאנו יכולים להציע מול הביקוש שקיים.

לגבי אזורי החנייה שקיימים בעיר: כאשר החלפנו את התווים- אני מאוד רציתי לבטל את אזור 5 ו-9 ולעשות את זה לאזור אחד, אבל לשנות דבר שאנו רגילים לו זה קריעת ים-סוף. אין שום הצדקה היום למצב הזה, ואני מקווה שבפעם הבאה בכל זאת נעשה את זה. יש פה ויכוח. כל פעם באים אלי עם הצעות משני סוגים:

1. תעשה את כל העיר אזור חנייה אחד. אני מודיע לכם שדבר כזה הוא לרעת התושבים.
 2. או כיוון הפוך- חלק את זה לתאים נוספים. גם כך יש לנו בעיה- עד שאנו כל כמה שנים מחליפים את התווים. ומה קורה כאשר מישהו גר בפניה של רחוב א' או בפניה של רחוב ב', ואני גר בצד אחד של הרחוב, אין לזה סוף. ולכן הגענו לאיזהשהו מודוס-וויונדי- שנדמה לי שנותן את התשובה הבסיסית לתושבי העיר.
- האכיפה שמתבצעת: אני יודע שיש על זה ביקורת, אבל אני רוצה לומר שבלי אכיפה מסיבית אי אפשר יהיה לחיות בעיר הזאת, יהיה כאוס תחבורתי טוטאלי. אי אכיפה מסיבית של שמירה על החוק, תיפגע בראש ובראשונה בתושבי תל-אביב.

מר ויסנר

בשעה 03.00 לפנות בוקר!:

מר טיומקין

זה יפגע בתושבי תל-אביב. ברחובות בהם יש מגורים של תושבים, משעה 17.00 עד הבוקר- צד אחד הוא בלעדי לתושבים, עם עדיפות ברורה לגמרי, גם זה חלק מהאכיפה. כאן אנו רואים את מספרי הדוחות שניתנו בשנת 2005: מליון דוחות חנייה, מתוך זה 104,000 לחנייה על מדרכות. בנוסף לזה כ-90,000 גרירות. אני רוצה לומר פה שני דברים, ויכולים להתווכח

איתי אבל אני אגיד את דעתי, ובנושא זה אני נחרץ. מי שחונה על המדרכות- בעיני הוא לא רק מפר חוק, אני לא רוצה להתבטא במילים יותר בוטות. הוא לוקח את זכותו של הולך הרגל. המדרכה נועדה להולכי רגל, לאמהות, לזקנים, לילדים, ולא למכוניות, ושוב הסבר שאין מקום חנייה- איננו מקובל עלי. ולכן בנושא זה- אני לפחות נחרץ לגמרי. זו המדיניות, ואני חושב שהיא ברורה לכל אחד שמסתובב בעולם הגדול, והיא צריכה להיות ברורה גם לתושבי תל-אביב. משפט אחד לגבי הגרירות: אנו גוררים רק במקומות שיש בהם סיכון לקהל, בחנייה באדום לבן, במעברי חצייה, בסתימה של מדרכות, מהמקומות האלה אנו גוררים בעיקר. אנו לא גוררים בכחול לבן. אנו כבר מצלמים את הגרירות, וזה הוריד את תלונות הציבור בצורה דרסטית. כאשר אתה מקבל הביתה דו"ח עם תמונה- בדיוק איך חניה, יש הרבה פחות ויכוחים. בזמן הקרוב הפקחים יצויידו במסופונים, וגם בחנייה יהיה צילום. אני מקווה שגם זה יוריד קצת את תלונות הציבור, כי אנשים בדיוק יראו את מצבם כאשר הם יקבלו את הדו"ח.

גב' להבי

יש לי שאלה: 896,000 דוחות בחנייה מוסדרת, כמה מתוכם הם של תושבים וכמה של חיצוניים? כי זה עיקר הדוחות.

מר טיומקין

אין לי על זה נתון. אני רק יכול להגיד, ואני אומר את זה בזהירות כי אני זוכר את זה בעל-פה. במקומות שמיועדים רק לחניית תושבים משעה 17.00 בערב, כלומר מקומות שיש בהם עדיפות ברורה לתושבים, לטובת התושבים נדמה לי שבשנת 2005 נכתבו במקומות האלה בסביבות 170,000-180,000 דוחות.

מר לייבה-המנכ"ל

נדמה לי ששליש זה תושבי תל-אביב.

מר טיומקין

אני אומר את הדברים האלה בזהירות, אם אני לא טועה במספר- כי אני זוכר אותו בעל-פה.

גב' להבי

אני חושבת שזה נתון חשוב, אם תוכל להשלים לנו אותו במהלך השבועות הקרובים.

מר טיומקין

בשמחה, אין שום בעיה.

מספר מילים לגבי איכות הסביבה:

אנו רוצים להתחשב ככל שניתן ולהוריד את זיהום הסביבה. אני חושב שעיריית תל-אביב בנושא זה, למרות המצב המיוחד של העיר תל-אביב, עשתה מספר דברים.

תל-אביב היתה הראשונה שהביאה את המדינה לידי זה שעברו לדלק דל גופרית – 50 P.P.M.

אנחנו עושים מאמץ שלקראת השנה הבאה- אנו נחייב את כל המדינה לעבור ל-10 P.P.M. זה לא

פשוט, זה אומר תעשייה שלמה, תקנות, משרד התחבורה, תעשייה פטרו-כימית וכל מה שקשור בזה. אני מקווה שנצליח.
היום ראיתי איזושהי כתבה שאומרת, שלמרות שסגרנו את "רדינג" זה לא משפיע בכלל על איכות הסביבה.

מר ויסנר

את זה חברת החשמל אומרת.

מר טיומקין

אני לא יודע, אבל לפחות מהנקודות הלבנות על גג האוטו, אני יודע שכנראה זה כן משפיע. בכל אופן "רדינג" נסגרה.
אני רוצה להעלות פה איזושהי בעיה: אנו העברנו את כל הרכב הכבד של העירייה לממירים קטליטיים, ופה אני רוצה לבוא בטרוניה, בכאב לב גדול מאוד.

מר ויסנר

הותקנו הממירים?

מר טיומקין

כן.

מר ויסנר

על כל המשאיות?

מר לייבה - המנכ"ל

כן.

מר טיומקין

רצינו לעשות PILOT, ואנו עוד משתעשעים במחשבה שנעשה אותו, במרכז העיר, ולמנוע במרכז העיר כניסה של מכוניות דיזל, ולאפשר כניסה רק עם ממיר קטליטי או עם מנוע "יורו 3", למרות שבאירופה יש כבר "יורו-4".

לצערי הרב, ואני אומר את זה לצערי הרב, אני חושב שאני הקדשתי לזה 100 שעות לפחות של ישיבות ודיונים מול כל הגורמים, אנו לא מצליחים להגיע לידי זה, ומדוע? כי בשביל למנוע כניסה של רכב צריך תמרורים, תמרורים זו סמכות, והסמכות היא רק של משרד התחבורה. צריך לגרום לכך שיהיו גם נייודות לאכיפה, צריך לגרום לזה שגם המשטרה תקבל הוראות לאכוף את זה, צריך לגרום לזה שכל קווי האוטובוסים שנכנסים לשם יהיה מנוע "יורו". אבל מה לעשות שחברת "דן", בשביל להכנס לאזור - צריכה 350 אוטובוסים "יורו 3" אבל יש לה רק 250. בנושא זה הגענו לדיונים בכל הרמות, עד שר התחבורה הקודם, לא הנוכחי, כולל דיונים משפטיים וכל מה שאתם

רק רוצים, נכון לרגע זה אני כולי אכזבה אחת גדולה- שלא הצלחנו לבצע את זה, אני עדיין מקווה שנצליח.

גב' להבי

יו"ר הוועדה להפחתת זיהום אוויר מרכב זו הגב' הדס, וזו המטרה העיקרית שהיא שמה לנגד עיניה.

מר טיומקין

אנו עשינו דבר נוסף בנושא זה של איכות הסביבה: הצירים הראשיים רובדו באספלט שקט. אנו הסדרנו 2,000 מקומות חנייה לאופנועים, ופה אני רוצה להגיד מילה- כי כל הזמן תוקפים אותי: אתה שם מקומות חנייה לאופנועים במקום חנייה למכוניות. התשובה היא לא.

מר חולדאי-ראש העירייה

ואם כן, אז מה?

מר טיומקין

אנו שמים את מקומות החנייה לאופנועים בשני מקומות:

1. לפני צומת אתה צריך 12 מ' כדי לאפשר פנייה ימינה ושדה ראייה, ועל מנת שזה יהיה שטח ריק- אני מנצל את זה לחנייה לאופנועים.
 2. לפני מעבר חצייה, אתה צריך מרחק של 10-12 מ' ריק, שיהיה שדה ראייה, אני מנצל את זה לחנייה על אופנועים. אנו לא מחנים אופנועים במקום כלי רכב, אבל אנשים לא מבינים את זה. ראיתם בתמונה הקודמת את הנושא של הנגשה לנכים. אני חושב שכעיר אנו יכולים להתגאות בעובדה שכמעט בכל מעברי החצייה יש הנמכות להנגשה לנכים.
- בטיחות: כפי שאתם רואים, עיקר הגורמים לתאונות דרכים הם גם גורמים שנובעים מרכב, אבל בעיקר התנהגות של בני אדם. ברור שחלק מהדברים קשורים גם בתשתית. על התשתית יש לנו שליטה, על התנהגותם של בני אדם- פחות, על התנהגותם של כלי הרכב, תיקונים וכו'- וודאי שפחות.

כפי שאמרתי, יש 56 ככרות שתורמים.

אנו מקיימים מערכת הסברה עניפה מאוד מגן הילדים, דרך כל מערכת החינוך, שנה בשנה, על פי תכנית מובנית, כולל מגרשי הדרכה. אבל לנו יש שליטה רק על תושבי תל-אביב. דעו לכם ש-60% מהמעורבים בתאונות דרכים בעיר תל-אביב יפו הם לא תושבי תל-אביב, ועליהם וודאי אין לנו שליטה. ואחד הגורמים המרכזיים לתאונות דרכים זה הדו-גלגלי, 35% מהתאונות בעיר זה דו-גלגלי.

אנו מציגים פה טבלה, ואני מבקש מכל הפסימיסטים להסתכל עליה טוב. אני מתגאה בה. במשך 8-9 שנים אנו הצלחנו להוריד את עקומת תאונות הדרכים בעיר תל-אביב בשיעור של מעל 40%, זו עובדה. אני לא רוצה לפרט את כל הפעולות שאנו עושים בחיי היום-יום אבל זו עובדה, אלה מספרים עובדתיים. זה לא רק מספר תאונות הדרכים, זה גם מספר הנפגעים כפועל יוצא מזה.

מר מזרחי

מה שאנו רואים כאן על גבי השקף- זה תאונות עם נפגעים?

מר טיומקין

אני מדבר רק על תאונות עם נפגעים. הדיווח שיש למשטרה הוא רק על תאונות עם נפגעים. תאונות ללא נפגעים, נזק בלבד, בכלל לא מגיע למשטרה. לכן זה הכל תאונות עם נפגעים. אני יודע שזה נושא רגיש, אני יודע שעל כל נושא אפשר להתווכח ובצדק, ברור לי שלא חייבת להיות הסכמה. אני רק יכול להגיד לכם כאחד שעוסק בזה 8 שנים יום יום, מבוקר עד ערב, אנחנו הולכים על חבל דק. אנו הולכים על חבל דק, כי מצד אחד אנו רוצים באמת להוריד את עקומת תאונות הדרכים ומספר הנפגעים, אנו רוצים שאיכות החיים של תושבי העיר תהיה מה שיותר גבוהה, יחד עם זאת אנו צריכים לשמור על המציאות, כך שהעיר הזאת תמשיך לתפקד. יושב פה המנכ"ל והוא אולי יתקן אותי לגבי המספרים: עדיין מי שמחזיק את העיר תל-אביב יפו, עם כל הכבוד לתושבים- שאני חלק מהם, זה בעיקר המסחר והפעילות הכלכלית. כי 80% מאחזקת העיר הזאת הם על ידי המגזר העיסקי, ורק 20% על ידי התושבים, למרות שתשומת הלב היא כולה לכיוון התושבים. וחשוב מאוד לזכור את זה. זה נושא רגיש. זה נושא שכל אחד מאתנו מבין. כאשר אתה עומד פעם אחת בפקק- יש לך טענות מפה ועד השמיים. אם פעם אחת גוררים אותך, אתה מקלל את כולם. יחד עם זאת- זו המציאות של מדינת ישראל, וקחו בחשבון שיש מספר דברים שהם לא בסמכותנו. על הקטע של סמכויות אני לא דיברתי, אבל אני הרבה שנים הלכתי במדים, ואני מכיר משוואה אחת פשוטה: אפשר לדרוש ממך אחריות אם נותנים לך סמכות, אם אין סמכות-אין אחריות. לצערי הרב, הרבה מאוד מהאחריות כלפי התושבים היא עלינו, עם מעט מאוד סמכויות. רוב הסמכויות- בירושלים. חלק מעיסוקי זה לרוץ לירושלים על תקן של שתדלן, וזו אחת הבעיות של השלטון של מדינת ישראל בהרבה תחומים, אני מדבר על התחום הזה שהוא מאוד מאוד בעייתי. אני מודה לכם, ואני מקווה שתשובה כללית של הצגת הנושא קיבלתם, גם אם לא הסכמתם. תודה.

(מחיאות כפיים)

תושב

ברכות על הפעילות שאתם כן עושים, בנושא איכות הסביבה, מניעת רעש וכו'. אני רוצה לשאול לגבי התכנית העצומה שאתם מתכננים לחניוני העיר.

מר לייבה- המנכ"ל

קודם כל זכותה של הגב' להבי- חברת המועצה, להציג את דבריה.

גב' להבי

המטרה היא שתקבלו תשובות בסופו של יום.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים) הנושא זה, כפי שאמר מר חולדאי בתחילת הארוע, הועלה על ידי כנושא למועצת העיר, כנושא לדיון, והסיבה היא פשוטה: אנו בוועדה המקומית מידי פעם מקבלים לאשר,

קריאה מהקהל

נמצאים פה תלמידי בתי ספר מתל-אביב, תציגי מי את.

גב' להבי

הדף הראשון של המצגת אומר: מיטל להבי, יו"ר הוועדה לאיכות סביבה בתל-אביב, וגם חברת מועצה, ויושבת בוועדה לבניין עיר. המצגת הזאת אגב, הוכנה בסיוע החברה להגנת הטבע. אני אמרתי שהעלתי את הנושא למועצת העיר, כי קלטתי שמידי פעם אנו מאשרים כבישים, ואנו מאשרים חלקים, לא תפסנו את התמונה הכללית. יש חלק מהחניונים, חניון ביאליק למשל, מעולם לא הועלה לוועדה המקומית, שמעתי עליו מהעתונות.

מר לייבה - המנכ"ל

מעולם עוד לא הוחלט על חניון כזה.

גב' להבי

אבל הוא מופיע גם במצגת של ראש תנועה ותחבורה.

מר ויסנר

עתון "העיר" קבע שיש חניון.

מר לייבה - המנכ"ל

עתונים לא קובעים חניונים.

גב' להבי

אין לי שום בעיה, אני שמחה לשמוע, אבל זו מצגת פורמלית. אני הראשונה ששמתי ליד חניון ביאליק- סימני שאלה. אני שמחה לשמוע, אני רק אומרת שיש דברים שאני כבר לא יודעת מאיפה אני שומעת, ופעם אחת לתמיד, מאחר שזה נושא מהותי לעתיד העיר, ומאחר שאני תושבת העיר, חשבתי שפעם אחת ולתמיד צריך לעשות מצגת כוללת. אני לא מתיימרת חלילה לעמוד במקומו של מר טיומקין- שהוא אחראי על תחום התחבורה, אני קטונתי, אני מעלה שאלות על בסיס נתונים שאספתי.

אנו יודעים שעיקר הזיהום מקורו מתחבורה. אנו יודעים את זה גם אחרי ש"רדינג" כבה, וכמות הזיהום בתל-אביב לא ירדה, ואין ויכוח על העניין שרמת הזיהום הגבוהה בתל-אביב באה מכלי רכב בעיקר. מדברים על 1,100 איש שמתים מידי שנה כתוצאה מזיהום האוויר.

מר טיומקין

לא בתל-אביב אלא בגוש דן.

גב' להבי

בגוש תל-אביב.

שאלה

מאיפה נלקח הנתון הזה?

גב' להבי

הנתון הזה נלקח משני מקורות מרכזיים: אני חשבת שזו פנטזיה של פאר ויסנר בקמפיין האחרון שלו, אבל מסתבר שזה מבוסס על מחקרים ועל נתונים של "אדם, טבע ודין", והמשרד.

מר מזרחי

דווקא מזיהום אוויר?

גב' להבי

כן.

אני אחפש את המקורות, יש לי את "סימני חיים" ואני אביא אותם. כ-28,000 ילדים סובלים מסימפטומים נשימתיים כתוצאה מזיהום אוויר, זכיתי להיות אמא של אחד מהם.

שאלה

מאיפה זה בא?

גב' להבי

זה בא מחדר מיון, מנתוני התחלואה של בית חולים "דנה".

מר ויסנר

רק באנגליה מתים 22,000 ילדים בשנה מזיהום אוויר.

גב' להבי

זיהום האוויר גורם נזק כלכלי בסך 77.4 מליון דולר בשנה, בשל הוצאות טיפול באותם חולים, ומוות בטרם עת, וגם זה מבוסס על מחקר בין תחומי שנערך באוניברסיטת חיפה, בשיתוף עם הטכניון ואוניברסיטת תל-אביב.

נתונים על תחבורה, מר טיומקין נתן אותם ואני לא רוצה לחזור עליהם, אבל אנו יודעים שהמטרופולין מהווה אחוז קטן משטח המדינה, רוב האוכלוסיה מצטופפת בשטח הזה, בכל יום נכנסים לשטח הזה, מר טיומקין דיבר על 450,000 נסיעות, אני כתבתי 670,000, $\frac{1}{2}$ מליון במוצע-זו בערך הנטייה. קיימת מגמת פירבור, אנשים בורחים מהעיר, מחפשים לגור מחוץ לעיר, בפרדס-חנה, בכרכור, מחפשים את השקט. היום- לא רק בגלל זיהום אוויר, גם בגלל זיהום הים אני

שומעת אנשים שאומרים לי: אין לי כבר איפה להתרחץ, אני עוזב את העיר הזאת. והתחזית של האוכלוסיה ל-2020 מראה גידול של 25% באוכלוסית המטרופולין. לכאורה סתירה בין מגמת הפירבור לבין מגמת הגידול במטרופולין, אבל התושבים הקבועים עוזבים ובאורח טבעי, בגלל גידול באוכלוסיה באופן כללי- המטרופולין יגדל.

מסקנה, כולכם הייתם בפקק של הזיקוקים, זה הפקק שמחכה לנו. העתיד בפקק. ההשלכות: אנו מדברים על זה שהעיר הזאת היא מרכז עסקים ראשי, שהעסקים פה מכניסים 80% מההכנסות של העיר, שהיא צריכה להיות מרכז עסקים. אני אומרת שמה שמחזיק את העסקים פה זה גם התושבים, לא רק החיצוניים שבאים לעיר הזו, ואני חושבת שאם לא יהיו פתרונות תחבורתיים גם לתושבים, גם העסקים יסבלו מזה. כלומר, יהיה איום על תיפקוד העיר, ואנו נזכה לכך שעסקים גדולים וגם קטנים יברחו מהעיר, לא רק בגלל ארנונה, אלא גם בגלל שלא תהיה חנייה, לא יהיו פתרונות וכו'.

המשך המגמה של יציאה מהעיר. כל חבר שעוזב לי את העיר, אני בוכה. ועושים את זה לצערי יותר ויותר.

והמשך הירידה באיכות החיים שלנו. יש לנו זיהום אוויר, יש לנו בעיה של רעש, בטיחות, ומה לעשות- גם פחות שטחים פתוחים ויותר חניונים, אנו רואים את זה ואנו נראה את זה יותר ויותר, ואת ההשלכות של התופעה הזאת.

מה קורה בעולם: אני שמעתי את מר טיומקין, ואני מאוד מכבדת עבודה של 8 שנים. לפעמים אני אומרת שכאשר ניגשים לבעיה – צריך לשים את העבר בעבר, ולהסתכל על העתיד מנקודת מבט חדשה. ואני לא יודעת מר טיומקין, אני תוהה, ובאמת- אם אני חוטאת אני מתנצלת, אני שואלת את עצמי- אם באיזהשהו מקום שמנו את מה שאנו יודעים ומה שאנו מכירים בצד, וניסינו לפתוח את ההסתכלות על הנושא הזה מנקודת מבט חדשה. כי מה שלי נראה, שלקחנו את מה שקיים אצלנו בעיר, ואנו מנסים לשפר ולתקן. וכשמשפרים ומתקנים את הקיים- לא יוצרים עתיד קיים, יוצרים MORE OF THE SAME. וזו השאלה שלי, אם אנו ב- MORE OF THE SAME, או במקום של יצירת עתיד חדש. ככל שהתעמקתי יותר במצגת הזאת, גם הבנתי שזו בעיה מורכבת, ושהפתרון הוא לא יש מאין ולא בהנף יד. אני גם מהטיפוסים שנוסעים ברכב, ואני לא באה ושוללת את כל מה שנעשה ונהיה, אבל השאלה היא- מאיזו נקודת מבט אנו באים לפתור את הבעיה.

העיר קורטיבה, אני לא זכיתי לפגוש את ראש העיר, אני יודעת שהוא היה כאן בסיור. הדבר שהכי מדבר אלי בתוך הסיפור של העיר הזאת זה- שהתכנון בעיר מתבסס על העדפה ברורה לנושא של תחבורה ציבורית. אצלנו ישנו הרה-ארגון, ואני מקווה שכאשר נזכה בסוף השנה הבאה לראות את התכנית- גם נראה אם אנו נותנים העדפה, אבל היום אנו קובעים נת"צים לא במקום שהוא ללא פקק. למשל באזור קפלן- הנת"צים הם בשולי הדרך. יש בקורטיבה העדפה לתחבורה ציבורית. זו עיר אגב שאין לה רכבת והיא מתבססת רק על תחבורה ציבורית, התחבורה היא כל כך אמינה שאין צורך בכלל בעיר הזו ברכבת.

רשתות לשיתוף רכבים: רכבים שנמצאים בשולי הדרכים. אנשים משתמשים בכרטיס, כרטיס אשראי, כרטיס רכב שיתופי, ובאותו כלי רכב שעומד ליד מדרכה- יכול להשתמש כל אדם שיש לו את הכרטיס הזה של שיתוף ברכב. הוא משלם פר התקופה והזמן שהוא משתמש. הוא מחנה את האוטו באיזהשהו מקום, זה לא אוטו שלו, זה אותו של ציבור, של חברה, מישהו אחר בא

ומשתמש באותו אוטו. זה חוסך למעשה את השימוש ברכבים פרטיים, לא צריך גם חנייה, החנייה היא קיצרת טווח- מה שאנו רוצים כל הזמן לעשות, ומצד שני- לציבור שמורגל ברכב פרטי זה כאילו רכב פרטי, רק בשימוש משותף.

אמסטרדם: מי שהיה בעיר המקסימה הזאת, פיתוח מרחב ציבורי לטובת הולכי רגל ורוכבי אופניים. אני חייבת להגיד: אני גרה 500 מ' מהים. אני היתי מאוד מבקשת פעם אחת שהמועצה הזאת תעשה את הדרך מהבית שלי עד היום. אין ציר הליכה. אני גרה ליד הים, ולא יכולה לשלוח ילד בן 13 לבד, שלא לדבר שאני מסכנת את עצמי כשאני הולכת לחוף הים, כי אין צירים. מה שנקרא- אנו לא מוטים הולכי רגל. למרות המרחק הקצר, למרות היכולת להנות מהדבר הזה, המסלולים הבטוחים לכאורה להולכי רגל ולרוכבי אופניים- באזורים מסויימים בכלל לא קיימים, וצריך להתייחס לזה.

ישנו הנושא של אגרות גודש בכניסה למרכזי ערים- לרכב פרטי, זה עוד דברים שעושים בעולם. דיברו על זה גם בתחילת המערכה, היו מי שהציעו את ההצעות האלה. זה רק כדי להראות שיש כל מיני פתרונות שהם פתרונות דרמטיים, שמטרתם שינוי קיצוני במה שקיים.

מר טיומקין נכנס למה שקורה ולנושא של הקו. אני מר טיומקין, לא התייחסתי לגמר התכנון, התייחסתי לאינשאללה- יום יבוא ויש רכבת – 2012, אתה דיברת על 2007 גמר תכנון. אני רוצה להגיד שזכיתי לעבוד במינהלת מטרופולין תל-אביב וזכיתי לראות את המכתב המקורי שכתבה גב' גולדה מאיר ז"ל- ראש הממשלה, לשמעון פרס בהיותו שר התחבורה, ובו היא ביקשה ממנו להקים רכבת, ואני ממש מקווה שהקו האדום צפוי ב-2012 והוא יהיה. הקו הירוק, כמו ששמענו- אנו לא יודעים עדיין מה עתידו הסופי, אנו גם לא יודעים אם הוא בתוואי עילי או בתוואי תחתית, ואני מקווה שהסוגיה הזאת של הויכוח בין עילי לתחתית תיפתר ויהיה לנו קו, לא על הנייר.

אני עבדתי בתקופה של מינהלת המטרופולין ועשיתי את הכנס הראשון של ראשי ערים למען תחבורה ציבורית. אני השארתי את הקווים כדי להראות לכם כמה זמן מתכננים אותם, משנת 1967, אז נכתב המכתב.

מר וירשובסקי

יש גם מסמך משנת 1964.

גב' להבי

את זה אני לא מכירה.

בואו נראה עכשיו מה קורה בתל-אביב לעומת מה שקורה בעולם. את התמונה הזאת הראה גם מר טיומקין, וזו אותה תמונה- התמונה של מחלף קפלן, תמונה שמראה מחלף גדול שמאפשר באמת נסיעה שוטפת על הכביש. אני משתמשת בתמונה הזאת כדי להראות שהנתיב המהיר של הנת"צ היה מתחת למינהרה, כדי שהם לא יצטרכו לעצור, והנתיב המהיר עבר לצדדים. כלומר, מה שקורה היום עם האוטובוסים, בגלל הבעיה שהם צריכים לעצור, להוריד נוסעים וכי, הם למעשה נוסעים בנתיב הלא מהיר, הם נוסעים בנתיב האיטי, הם נוסעים בנתיב שיש בו פקקים, שיש בו

עצירות. לכאורה רצינו לחסוך ולתת להם עדיפות באמצעות נת"צ, רק שהוא ממוקם בצורה שפוקקת את הנסיעה שלו.

מר חולדאי-ראש העירייה

ומאפשרת לנוסעים לרדת.

גב' להבי

מאפשרת לנוסעים לרדת, כן.

מר חולדאי-ראש העירייה

אני לא אתערב יותר. יש דרך להראות דברים. היה ויכוח גדול מאוד על הסיפור הזה. אי אפשר לבוא ולדבר על הולכי הרגל ולא לדבר עליהם. כל הסיפור היה- לקחת את האוטובוסים- שקודם- כדי להגיע אליהם היה צריך לחצות ברגל כביש מהיר, להכנס למרכז הכביש, להסתכן. מה שהיה בעבר, באמצע הכביש היה נת"צ, ובנת"צ הזה היו תחנות הולכי הרגל, והיו צריכים לעבור את הכביש כדי להגיע לתחנות, ולהסתכן בחציית הכביש. כאשר הלכו לתכנן את המחלף, עצם האמירה- ללכת ולשים את הנתבי המהיר- להכניס אותו פנימה, המשמעות היא שבני אדם שצריכים לעלות על האוטובוס- היו צריכים להכנס אל התעלה, כאשר יש בעיה איך הם יגיעו אליה. ולכן, הושמו האוטובוסים בנת"צים לאורך המדרכות, כדי ליצור נוחיות להולך הרגל. יצרו את הנת"צ- שהוא נתיב מהיר לתחבורה ציבורית, אבל הולך הרגל לא צריך עכשיו לרדת לשם, והיו 1,001 סימולציות כדי להראות את זה. ולכן הוחלט על הדבר הזה. אין שם את הנת"צ במובן של מהירות הנסיעה יותר מאשר כאן, וכל האוטובוסים עוצרים, כולם צריכים לעמוד ליד המדרכה, וזו הסיבה מדוע הנת"צ נמצא במקום ליד המדרכה.

גב' להבי

אני לא אנהל ויכוח, אנו תכף נראה את אותה תמונה מזווית אחרת- של מסלול הליכה של הולכים רגל, ונבין גם את המשמעות.

אנו רואים כאן את המצב הקודם שראש העירייה דיבר עליו, שבאמת העצירה היתה במרכז הכביש, ואז ממרכז הכביש היו הולכים- או לקניון עזריאלי, או לקריה שאז לא היתה בנויה, היו מתפזרים לכל הכיוונים.

מה שקורה היום בתחבורה ציבורית באופן כללי, יש לנו את העליה בשימוש ברכב פרטי, זה קורה כל זמן, ראינו את זה גם בגרפים שהציג מר טיומקין, וראינו בגרפים שלו גם את הירידה בשימוש בתחבורה הציבורית. אנו מדברים על רמת השרות הנמוכה, על מהירות הנסיעה הנמוכה, ועל דמוי עצמי נמוך.

לגבי הרה-ארגון אני תוהה: היות שהזכרת ש"נתיבי איילון" שותפים בזה, משרד התחבורה ועיריית תל-אביב, האם גם הקואופרטיבים שותפים לו?

מר לייבה- המנכ"ל

כן.

מר מזרחי

ומה עם התושבים?

מר חולדאי-ראש העירייה

אתה לא תושב?

גב' להבי

אני מניחה שבסקרים שהוא עשה הוא התבסס גם על סקרים של תושבים ושל משתמשים, אבל זה לא תפקידי לשאול עכשיו- אלא להציג.

אני רוצה להראות שוב את אותה תמונה, הנושא של העדפת השימוש בכלי הרכב על פני הולכי הרגל. אנו רואים פה את הדרך שאותו אדם שיורד מהאוטובוס ורוצה להגיע לקניון עזריאלי- צריך לעשות. אפשר להתווכח אם אמצע הדרך ואמצע הכביש זה הכי טוב או לא הכי טוב, אבל העובדה היא, ואני לצערי משתמשת בתמונה הזאת, אני רציתי תמונה שמראה מסלול הליכה של בני לבית ספר, או מסלול שלי לחוף הים, אבל גם זה מראה. זה אפילו לא במרכז העיר במובן של מה קורה בתוך שכונה, זה על צמתים מרכזיים. מה שאנו רואים הוא- שהדרך שהולך הרגל צריך לעשות היא מאוד ארוכה, והוא מחכה.

מר חולדאי-ראש העירייה

מה את מציעה?

מר מזרחי

זה לא בריא ללכת?

גב' להבי

ללכת זה מצויין.

מר חולדאי-ראש העירייה

אחרת הוא היה צריך להיות בתוך הבור, וכדי להגיע למעלה הוא היה צריך לטפס מדרגות.

מר ויסנר

אגב, מתחנת האוטובוס יש גשר לעזריאלי.

מר לייבה- המנכ"ל

מי שיורד בתחנה שאת הצילום שלה את מראה, הולך לממשלה. מי שהולך לעזריאלי- יורד בתחנה אחרת.

גב' להבי

לא, הוא לא בהכרח הולך לממשלה.

בואו נמשיך, אנו לא מתכנני תנועה.

הזכרתי את הנושא של הכבישים שמתוכננים. אני מתייחסת לציר שלבים שכבר הובא לוועדה. אנו מדברים על 4-9 מסלולים, אנו מדברים על כביש שעובר דרך יפו ד', נווה עופר, יפו ג' ובהמשך מגיע עד נווה צדק, הופך לכביש המסילה ונכנס שם לנווה צדק.

כאן אנו רואים את כביש המסילה, המשך ציר שלבים, והוא אמור להוביל למעשה את התנועה לתוך מרכז העיר. יש פה כביש אחד שלא מוזכר, וזה החיבור של כביש המסילה- ציר שלבים- קויפמן בעצם מתחבר ליצחק אלחנן- שהובא לאישור בוועדה במסגרת כמה פרויקטי בנייה, והוא גם כן כביש שהופך להיות 4-6 מסלולים, ובעצם הקצה שלו הוא בקיר הלבן של כלבו שלם, בתוך שכונת לב העיר. והשאלה היא-לאן כל זה נוסע?

מר חולדאי-ראש העירייה

מה נוסע?

גב' להבי

התחבורה.

מכביש שלבים נוסע לתוך המסילה, נכון? המסילה מגיע לקויפמן?

מר חולדאי-ראש העירייה

כאשר לוקחים מצגת של מישהו אחר, כדאי ללמוד אותה יותר טוב. זה מתוכנן להיות במינהרה. המיפלס של הכביש אמור להיות בתוך מינהרה.

גב' להבי

המסילה מתוכננת להיות במינהרה?

קריאה

קויפמן אלנבי גם ככה פקוק, אז מה זה משנה אם זה יהיה בתוך גג?

גב' להבי

אנו מדברים על המוצא של הכביש רון. אני אמרתי שכביש המסילה מגיע לקויפמן ומקויפמן הוא יוצא לתוך יצחק אלחנן, וגם את יצחק אלחנן מרחיבים.

מר חולדאי-ראש העירייה

מה הקשר בין יצחק אלחנן לקויפמן, לא הבנתי.

גב' להבי

הוא מתחבר לקויפמן? קויפמן מתרחב ליד בית גיבור?

קריאה

מדוע אנו טובעים בפרטים? צריך לראות את הדברים במבט על.

גב' להבי

בואו נעבור למבט על. אנו מסתכלים כאן על הסה"כ של תכניות כבישים - שחלק מהן אפילו לא קיימות. בחלק מהכבישים - עיריית תל-אביב הופיעה כמתנגדת בוועדה המחוזית והיא בעצמה לא מקדמת. הכבישים שמסומנים באדום הם הכבישים שמקודמים בעיקר ומעוניינים לקדם אותם. בתוך התמונה הזאת של תל-אביב כמרכז אני מתייחסת גם לתחנה המרכזית - שבתכניות התחבורה צריך להתייחס אליה ולשאול את עצמנו מה אנו עושים אתה, מאחר שהיא ממוקמת במרכז אורבני, מאחר שהיא מהווה מיפגע. הסתנו את השוק הסיטונאי החוצה מהעיר, אולי הגיע הזמן לשאול את עצמנו את השאלה - מה מקומה ותפקידה של התחנה המרכזית בתל-אביב. שם אגב יש מעבר ממונהר שסגור ולא נמצא בשימוש, אפרופו המעברים הממונהרים שהזכרת קודם בוולפסון וכו'.

כאן אנו רואים תמונה שלילדים שעוברים את הכביש בדרך לה-גארדיה. אני לא מבקרת מר חולדאי, אני מראה תמונת מצב קיים. אנו רק שואלים את עצמנו פה כמועצה - איך מתמודדים עם זה יחד. יש פה מוחות חושבים. אני לא מתכננת תחבורה, אני לא מתיימרת לדעת מה שהאדון הנכבד הזה שב-8 שנים עוסק בנושא הזה יודע. אני מעלה את השאלות שמפעפות בי על העניין הזה.

מר מזרחי

אין בעיה. בכל כביש נעשה מדרחוב.

מר חולדאי-ראש העירייה

זה מכובד מאוד וזה בסדר גמור להעלות את הדברים. אגב, לא צריך להגיד - אדון נכבד, קוראים לו טיומקין. צריך רק שני דברים: 1. לדייק בנתונים 2. אם את מראה תמונה של מעבר חצייה, אני רוצה להבין מה הבעיה. זה שיש מעברי חצייה בעיר אני יודע, ואני גם הייתי מנהל בית ספר ואני יודע שילדים חוצים במעברי חצייה, ובכל העולם ילדים חוצים במעבר חצייה. אני לא רוצה לפגוע באנשים, אני רוצה להבין באמת, בתום לב.

גב' להבי

מה שאני אומרת - שאנו חיים באזורים ששרותי הקהילה שלנו הרבה פעמים נמצאים מחוץ לאזור המגורים שלנו, וזה בגלל שיקולים כאלה ואחרים. המרחקים שהילדים שלנו צריכים לעשות לפעמים כדי להגיע למתני"ס, לבית ספר, ועוד מעט לתיכון - הם מרחקים די גדולים. השאלה היא שאלה פשוטה: הולכים בדרך בטוחה או לא הולכים בדרך בטוחה.

מר חולדאי-ראש העירייה

השאלה היא לא - האם הם הולכים בדרך בטוחה או לא, אלא האם יש למישהו הצעה טובה כדי לעזור לנו.

קריאה מהקהל

יש פתרונות. הזכירו כאן את אמסטרדם. באמסטרדם מכסימום מישהו יצפץ לך עם האופניים.

מר חולדאי-ראש העירייה

כאשר מיטל הראתה לי את זה, ביקשתי ממנה לדעת מה היא רוצה. כאשר אתה תדבר אחר כך- תגיד מה שאתה רוצה לצורך העניין, וזה בסדר גמור. אלא מה? זה שיש בעיות- כולנו יודעים. אנו מתמודדים עם הצורך לקבל פתרונות, אבל פתרונות לא ברמה של זעקות אלא ברמה הפרקטית. הפתרונות הם שונים, ולכן אני שואל אותה- מדוע היא מראה לנו את התמונה הזאת.

קריאה

היא מראה שיש בעיר יותר מידי מכוניות.

גב' להבי

לא. אל תדברו בשמי.

אני אומרת כך: יש בעיר מכוניות ויש בעיר אופניים ויש בעיר חיים של תושבים. ואני אומרת שאנו צריכים לתכנן את התחבורה כך שהיא תהיה מוטה לטובת הולכי הרגל, זה מה שאני אומרת. אני מראה גם מה שקורה מבחינת כבישים באזור רמת החיל, באזור צפון העיר, אני לא אכנס לזה, רק אומר שהכבישים החדשים בתוך התמ"מ שהעירייה מקדמת אותם- זה כביש הנופש שמקביל לכביש 5, וההגדרה של דרך נמיר כדרך ראשית.

לגבי החניונים: לגבי חניון ביאליק אני ניהונתי מהעתונות.

תחליף גינת שינקין. לא רשמתי את בוגרשוב, לא רשמתי את קצה השדרה, לא ידעתי את הנתונים, ובדיקו בשביל זה רציתי את הדיון- כדי שתהיה לנו תמונה פעם אחת של מה שמתוכנן. אני רוצה להראות מה קורה בגינות שמתחתן יש חניונים. אנו מעלים את הסוגיה הזאת לפעמים, אנו שואלים את עצמנו את השאלה. מצד אחד זה חיוני לתיפקוד העיר, מצד שני אנו צריכים לזכור שזה לא יכול להחשב בריאה ירוקה, זה יכול להחשב כשטח פתוח, לא כריאה ירוקה, כי בתוך החניונים האלה למעשה מדברים על שתילים ירוקים בתוך עציצים, בתוך בתי גידול. יש פה יותר אקרשטיין ופחות דשא.

הערה לגבי הנושא של חנייה: אחת הנקודות שעולה במסמך פרופיל העיר, והוא קצת ישן ויכול להיות שאתה תעדכן שזה מטופל, וזה בטח מטופל על ידך מר טיומקין, זה הנושא של השימוש הממחזר במקומות חנייה בבתי עסק. כל הנושא הזה של מקומות שסגורים בלילה כעסקים, יכולים לפתוח את החנייה שלהם לטובת הציבור במשך הזמן שהם סגורים. הסיסמא הזאת של להקים מינהלת תחבורה עלתה וחזרה, והיא חוזרת, ומעבר לסיסמא היא גם מתייחסת לעובדה שאתה אומר-כשאני אסיים לתכנן את הנושא של רה-אורגניזציה נצטרך להביא את זה הלאה והלאה. וכל פעם שצריך להביא את זה הלאה והלאה, זה אולי בגלל שהגופים האלה לא היו מלכתחילה בתוך המערך, צריך לבדוק את העניין.

תכנית אב מטרופולינית תעודד תחבורה אלטרנטיבית, תציב יעדים להפחתת זיהום אוויר. בחינת סדרי עדיפויות בקידום התכניות. עוד פעם- האם אנו הולכים על עדיפות להולכי רגל? למי יש את העדיפות ברחובות עירנו.

ובחינת התכניות להרחבת כבישים והחלפת המחלפים בשכונות מגורים, כשזה נוגע בשכונות. זהו. עיר של אנשים, וצריך למצוא את האיזון בין פיתוח ואיכות חיים. זה אפשרי. אני חושבת שיש פה צוות מצויין, ושזו סוגיה שצריך לדון בה ולראות איך עושים אותה. תודה.

אני רוצה להודות גם לשירלי גלעד וגם לסטלה אבידן- על העבודה איתי.

מר טיומקין

א. תודה רבה למיטל.

יש פה הרבה אנשים שרצו לשאול שאלות. אני רשמתי את ההערות שמיטל העלתה, ולא זה המקום להתחיל להכנס לויכוח ולהתמודדות ולכל מה שקשור בזה. אני בכל זאת רוצה לומר משפט אחד: יש פה כמה דברים שהם פשוט לא נכונים, עובדתית. יש פה כמה דברים שיש לי סימן שאלה לגבי ההתייחסות, אבל זה לא מכן, לא פה. אני יודע שבאו שני ילדים שרצו לשאול, ואני אשמח מהם שהם ישאלו. קודם כל ניתן להם זכות ראשונים.

איתי – ילד מבית ספר "ארזים"

שלום, שמי איתי, אני מבית ספר "ארזים" שהוא ברמת אביב. יכול להיות שאני מייצג בעיה של עוד בתי ספר בעיר.

רח' לויטן בו נמצא בית הספר-הוא רחוב חד סטרי, ללא מוצא. הורים מורידים ואוספים את הילדים משם. מצב זה יוצר פקק תנועה וחוסר בטיחות לילדים, וכמו כן המצב פוגע בשכנים. מה עיריית תל-אביב יכולה לעשות בנוגע לרחוב זה כדי להבטיח את בטחון העלאת והורדת הילדים? כמו כן יש לנו גם מפה שיכולה להראות את המצב שלנו.

ילד ב'

(מציג מפה) יש לנו כאן מפה קטנה, ואם אתם מצליחים לראות, כאן נמצא בית הספר שלנו, זה רח' לויטן, יש כאן הרבה בניינים שהרעשים מפריעים להם, ויש כאן הרבה פקקי תנועה.

(מחיאות כפיים)

אלעד – ילד מבית ספר "אביב"

שמי אלעד מבית ספר "אביב". לפני שבוע נפגע ילד מבית הספר ממכונית שנסעה במדרחוב. בעית הבטיחות בדרך לבית הספר משותפת להרבה בתי ספר, והשאלה שאני רוצה לשאול היא- איך העירייה יכולה לעזור לנו לפתור בעיה זו.

מר טיומקין

בית הספר נמצא בשיכון ל'?

קריאה

ברמת אביב החדשה.

מר טיומקין

הכוונה היא לחצייה של לוי אשכול שם.

קריאה

יש שם כביש גישה במדרחוב, שהמכוניות עוברות בו.

מר גלעדי

זה כך גם בבית הספר של בני.

גב' להבי

גם אצל בני.

גב' אלינה

שמי אלינה ואני חיה בשכנות עם עיריית תל-אביב כבר 25 שנה, בככר ביאליק. הבית שלי גובל בעירייה מצד שמאל, ואנו חיים יפה מאוד- עם כל הטקסים ועם כל הארועים, ולא מפריעים אחד לשני, להפך- חיים בשכנות מאוד טובה.

אני לא יודעת למה אנו בתור תושבים של ככר ביאליק הינו צריכים לשמוע על בניית החניון מהעתונות, וכל הפניות שלנו לראש העיר, למהנדס העיר, בפקסים, בטלפונים, לא נענים. לא מודיעים לנו תשובה ברורה אם יש חניון או אין, הדבר היחיד שאנו ניזונים ממנו זה המודדים של העירייה שבאים למדוד בככר ודחפורים שבאים לבדוק את מצב השטח. אין לנו שום תשובה לעניין ואין שום התחשבות בדעה שלנו- מה אנו חושבים בתור תושבי האזור. זה פשוט לא ברור לי והיתי שמחה לקבל תשובה.

מר חולדאי-ראש העירייה

קודם כל- אני לא אחראי על מה שכותבים בעתון, כבר מזמן הפסיקו לשאול אותי מה לכתוב.

מר ויסנר

צריך לשאול את העתון למה הוא כותב כפי שהוא כותב.

גב' אלינה

אף אחד גם לא אמר לנו לא.

מר חולדאי-ראש העירייה

תקבלו את כל התשובה מא' ועד ת', דבר דבור על אופניו. אני לא מסתיר ולא מתחמק. זה גם לא נכון שלא עמדו אתכם בקשר ולא העבירו לכם מידע, עם נציגים שלכם, רק שאי אפשר לעמוד עם כולם, ודיברו ואמרו. אמרו לכם דבר מאוד פשוט: שאין תשובה ברורה והעניין בבדיקה. העניין בבדיקה, ובמסגרת הבדיקה יש לנו בעיות. יש לנו בעיות למשל-שאם אנו רוצים לעשות כמה וכמה דברים – אנו גם צריכים לפתור חלק מהבעיות, ואנו בודקים גם את העניין של האפשרויות לחנייה. מסתמן שבכלל אפשר לוותר על החניון הזה, וכנראה שאנו הולכים לפתרון של הוספת כ-100-150 מקומות חנייה בפרוייקט של רח' בצלאל, שם בפרוייקט הגדול.

(מחיאות כפיים)

קריאה

כל הכבוד.

מר חולדאי-ראש העירייה

מסתמן. אז אני אומר שכל זמן שאני בבדיקה, אני לא יכול לתת תשובות על מה שנמצא בבדיקה, חוץ מאשר להגיד שזה בבדיקה. אבל כולם רוצים תשובה עכשיו, שאני אגיד להם- שמה שהם רוצים זה נכון.

מר ויסנר

העתונות שכותבת-שתתנצל פעם אחת.

מר חולדאי-ראש העירייה

היות שאני לא אחראי על מה שכתוב בעתון, ואני אפילו לא אחראי על המקורות של העתון.

גב' אלינה

זה היה במצגת של מר טיומקין.

מר חולדאי-ראש העירייה

אני מסביר עוד פעם: זה נכון, את צודקת גבירתי, אבל גם את לפעמים- כשאת הולכת למכולת, את רושמת רשימות ארוכות מאוד- של דברים שאולי תצטרכי, ובסוף את מוחקת: לא את זה, לא את זה, לא את זה. זה שזה היה, זה לא אומר. לכן אני מבקש: אנו עובדים כמו שאת הולכת למכולת. לכן אני אומר עוד פעם: אין לנו ברירה. כאשר אנו עושים בדיקה, מופיעות בתוך הבדיקה כל האפשרויות, כל האלטרנטיבות, אנו עושים את הבדיקה ובסוף יוצא: זה כן, זה לא, מ-1,001 סיבות, חלקן- ההתנהלות מול התושבים שלי, חלקן- בעיות טכניות, חלקן- כאלה ואחרות. לכן אני אומר עוד פעם: זה לא נכון שלא מדברים. מדברים ועונים, ואני יודע שעוזרי הנאמן מר מאור עמד בקשר עם כל מי שפנה- גם ללשכה, גם דרך בעלים של נשים שלא הסכימו שמדברים אתן. והיות שאני גם מכיר שמות ויודע- אני יכול לתת את התיעוד והזמנים על כל התקשורת, לבוא ולהגיד שלא עונים ולא אומרים, זה קצת, כאזרח העיר הזאת אני מרגיש לא נוח, כי כן מתקשרים עם התושבים וכן מדברים עם התושבים, ומנהלים אתם דו שיח על כל עניין ודבר. אני לא יודע מה זה ה-תושבים, כי גם אני תושב וגם לי מותר.

תושב

אני חושב שמיטל סיכמה את הדברים יפה, ואני רוצה לחזק את מה שהיא אמרה בסוף דבריה- שהעיר הזאת תעדיף את האנשים, ופחות את המנועים ואת המכונניות שלה. אני הסתובבתי בשדרוטשילד לפני כמה זמן, ופתאום נפל לי האסימון על מה שאתה עשית שם: אתה החזרת את הרחוב לעיר- שלדעתך 20 שנה לא היה בה רחוב. כלומר, אנשים לא הלכו בה, נפגשו, עצרו רגע,

שתו קפה, אמרו שלום, ראו חבר, היה להם איפה לשבת, וזה מה שעשית. תחזיר את כל העיר ל-PILOT הזה של שלושת השדרות שהרמת. כל הכבוד על מה שעשית, אבל זה זרע, תעשה מזה חורשה. עיר לאנשים.
תודה.

(מחיאות כפיים)

מר חולדאי-ראש העירייה

תודה רבה.

תושב

רון, משה, תודה על המצגת.

אני לא מקנא בכם על העבודה שאתם עושים, היא קשה. אני ניסיתי לשחק במשחק מחשב שנקרא: SIM-CITY, כדי להבין מה זה ראש עיר, מה זה ראש אגף תנועה. אתה מקבל שטח, לא כמו בתל-אביב שקיבלתם את הכל כבר די בצורה מתקדמת, אתם מקבלים שטח, מחליטים איפה תעשייה, איפה תעסוקה, איפה בתים, איפה רכבת, תחבורה, קשר גומלין עם ערים אחרות, ובסופו של דבר אתם מקבלים בראש הפגנות וכתבות בעתוננים שמראים לכם: יש יותר מידי זיהום אוויר, יש פקקי תנועה, חסר תעסוקה, הפיד-בק הוא כזה, וכך זה גם במציאות- אני מניח.
דבר אחד אני חייב לציין- על החזון של התנועה. כאשר אנו פותחים ומרחיבים כבישים כדי להקל במקום אחד, זה יבוא אלינו במקום אחר. יש צווארי בקבוק, זה פיזיקה מאוד פשוטה, ואם אנו מרחיבים במקום אחד- נצטרך כנראה בסופו של דבר להרחיב את כל דרך העיר, כי אם הפקק לא יהיה בחוף הוא יהיה בפנים.
אז הפתרון צריך להיות כנראה אחר, וצריך מאוד מאוד להתאמץ לזרז אותנו ולהשתמש בו- שזה מתן אלטרנטיבה מצד אחד, שזה הרכבות. וההתעקשות על לעשות את זה כמו שצריך, למטה, ביוקר, היה צריך לבוא מלכתחילה, על חשבון המכוניות. זה דבר שחייבים לשקול אותו, לפחות לעשות על זה איזהשהו TEST, לראות איך זה עובד, לקחת מהמכוניות נתיב, לעשות משהו באופן מהיר, ולראות איך זה עובד, ואני משוכנע שזה יעבוד בצורה מציינת. חייבים לתת אלטרנטיבה, ולקחת מהמכוניות איזהשהו זכויות.
אני רוצה לציין שהקהל, רובנו- חזירים, נותנים- רוצים יותר. תן לי את האפשרות- אני אחנה על החנות, על המסעדה, אני אחסום דלת. אתם חייבים לאכוף, אתם בהחלט צודקים בנסיון האכיפה, אבל זה לא מתחיל ונגמר אך ורק בחנייה, זה גם הכניסה לעיר, זה גם הגודש שאני עושה כנהג, אנו פשוט מתנהגים בחזירות ואתם צריכים לשלוט בנו, לתת לנו אופציות אחרות ולכוון אותנו. ככה זה אנחנו.
כמו שאתם רואים אותי כך, אני ליצן בוגר על רולר-בליידס, מנסה לחנך דור של אנשים לנוע על הכביש, להנות, להציג עובדה של שימוש אלטרנטיבי בדרכים, מניעת זיהום אוויר, אוטו אחד פחות, כל הסיסמאות האלה. נקווה שאני אצליח, נקווה שאתם תצליחו, ביחד.

(מחיאות כפיים)

גב' סטלה

קודם כל אני רוצה להמשיך את הקו של אליק, כי האמת היא שאנו טיפוסים אורבאניים, ואנו מאמינים ומבינים שצריך להיות פיתוח בעיר. ופיתוח דורש בנייה וכל מה שמשמע. אבל אנו מאמינים גם שקיים איזון בין איכות החיים לפיתוח, ויש 1,001 שיטות, חלקם – אתם מיישמים, וחלקם לצערנו אנו מפגרים מול העולם המערבי ב-30-20 שנה בכל הנוגע למסקנות שהם הגיעו. הרי בעולם המערבי כבר הגיעו למסקנות- שהיצע וביקוש בנושא תחבורה אינו מתנהג כהיצע וביקוש רגיל- של עודף חדרים לנופש, ביקוש בכיוון השני ונקודת איזון. בנושא תחבורה זה לא מתנהל כך. בנושא תחבורה, כל מי שלומד בטכניון יודע וגם אנשים שלכם יודעים- שככל שיש יותר היצע של תשתיות, כבישים וחניות, הביקוש הולך וגדל, עד שלא ניתן יותר וזה מתפוצץ. זה לא מגיע לנקודת איזון של דו קיום. למה? מכיוון שיש גידול אוכלוסייה, מכיוון שהמצב הכלכלי של חלק מהחברה הולך ועולה, ואנו רואים את נתוני הגידול ברכישת מכוניות מידי שנה, ו-1,001 סיבות אחרות.

לכן אנו אומרים שהמדיניות צריכה לבוא יחד עם מדיניות נוספת. כאשר אנו הבאנו את קפלן אדוני ראש העיר, המינהור, המחלפונים, המושג היפה שתמ"מ/5 מציג לאחרונה, ושעיריית תל-אביב מנסה שלא יהיה רק אחד בקפלן, אלא יהיו כמה וכמה לאורך דרך בגין, וכך גם בעוד כמה מקומות, גורם להגדלת תשתיות לטובת רכב פרטי בלבד. כי מה בעצם עשינו, בגלל האילוצים הגיאומטריים- שאזרח לא צריך לרדת מתחת לקרקע, ואני מקבלת את זה, וכל מה שמשמע. נתנו ללא רמזורים העדפה לכל הרכבים הפרטיים- במינהרה, ונת"צ עליון ללא העדפה של רמזור וללא כלום בעצם, ממשיך להיתקע בכל הפקקים, לא בדיוק בקפלן, אבל תופעת הדומיננטיות או הפסיקה עליה דיבר אליק, שאם זה לא שם- זה בדרך השלום, באלוף שדה, משה דיין, לכל מיני כיוונים. ואלה דברים ידועים, זו לא המצאה, אף אחד לא המציא את הגלגל. לכן זו היתה הכוונה, שכל נושא המחלפונים מביאים לכמות יותר גדולה של כלי רכב.

עכשיו בלה-גרדיה אנו לא התנגדנו, הסכמנו למחלפון שאתם עושים בלה-גרדיה, בכניסה, אבל תראו בסרטון כמה קשה היום לחצות את הכביש, וזה לא היה בשעות של פקקים, ותארו לעצמכם מה יקרה כאשר תיכנס עוד ועוד תנועה. לכן צריך לתת העדפה לתחבורה ציבורית.

הקו האדום והקו הירוק זה לא הוקוס פוקוס, הם לבד לא יפתרו בעיות, ואתם צודקים. זה בסדר, אבל זה נת"צים, זה אמצעים נוספים של החלפת שיא וכו'.

כמה מילים לגבי הרה-ארגון של התחבורה הציבורית שמר טיומקין הציג. לנו היה התענוג לקבל כבר הרצאה על הקונצפט של הרה-ארגון של התחבורה הציבורית ש"נתבי איילון" מארגנים ביחד אתכם. הפורום ברך את הקונצפט. התכנית עקרונית מבורכת, כפי שאמרת- היא צריכה חיזוקים תחבורתיים של זכויות שטח ותשתיות. הבעיה היחידה שיש, והיא לא נובעת מהבעיה שלכם, היא בכך שבעצם הרה-ארגון קיבל מנדט רק על בסיס בדיקת נתונים של אנשים המשתמשים היום בתחבורה ציבורית, הוא לא לקח את הצרכים של כלל האזורים בתל-אביב יפו, או צרכים עתידיים כתוצאה מפיתוח. ואתם חייבים לבקש ממשרד התחבורה דחוף לתת את המנדט הזה, כי הוא פותר נקודתית את רמת השרות הקיימת היום, למשתמשים היום.

תודה.

מר טיומקין

תרשו לי לסכם בקצרה :

קודם כל לילדים. שמחתי מאוד שאמרתם את דברכם. בשבילי זה יפה, מרענן, נחמד, רק בשביל זה היה כדאי לקיים פורום מועצה. זה העתיד של העיר הזאת, והם גם לומדים דמוקרטיה בהזדמנות זו.

לעצם העניין: תוך כדי קיבלתי פתק ממנהל אגף התנועה- שהוא ניפגש בבית ספר "אביב" עם מנהלת בית הספר, ובדקו אפשרויות לשפר את נושא ההגעה. אני מתחייב שגם בבית ספר "אביב" וגם בבית ספר "ארזים" אני אערוך סיור, ונראה מה ניתן לשפר. ברור שאני לא יכול להתחייב כרגע פה לאיזהשהם פתרונות, אבל אנו נחפש כל דרך- מה ניתן לשפר.

(מחיאות כפיים)

מר טיומקין

אני רוצה להעיר שתי הערות, ואני רוצה לחזור על המשפט- סמכות ואחריות. לצערי הרב לעיר תל-אביב – אין לה את הסמכויות לנהוג כפי שהיא מבינה שנכון לה. רוב הסמכויות הן לא בידינו, הן בידי משרד התחבורה. חשוב לזכור את העניין הזה, בעיקר לגבי הצירים המרכזיים. זו הערה אחת.

הערה שניה: גב' להבי, אני בשמחה אשב אתך ואענה לך על כל השאלות. אני לא אומר שיש לי תשובות להכל, אבל לחלק מזה יש לי תשובות. וזה לא נכון קונצפטואלית- שאנו מסתכלים רק על מה שהיה ואיך לשפר את זה, יש לנו גם ראייה גם לגבי העתיד. אבל יש רק הבדל אחד: שלא מספיק שאתה חושב איך דברים צריכים להראות, השאלה היא- איך אתה חי את המציאות היומיומית ומה היכולות שלך לשנות את פני הדברים. ורק פרט קטן: הויכוח סביב הקו הירוק או הויכוח סביב הקו האדום- שנמשך כבר שנים. בעל הבית זה לא אנחנו- זה משרד האוצר, הסמכויות זה לא אנחנו- זה משרד התחבורה, כלומר זה לא כל כך פשוט.

לגבי סטלה, בכל מה שקשור לרה-ארגון של התחבורה הציבורית אני אתן רק מספר אחד, שנוגע לנושא איכות הסביבה- שאתם דיברתם עליו. כאשר אנו נבצע את הרה-ארגון, אני לא יודע אם אתם יודעים, היום לתמח"ת נכנסים כל יום 6,500 אוטובוסים. אני מקווה שאחרי הרה-ארגון יכנסו רק 4,000, ואנו נוריד 2,500 אוטובוסים. אני לא יודע אם אתם יודעים- שבכרמלית- שאנו רוצים לחסל אתה, לסגור אותה, היום נכנסים כל יום 4,500 אוטובוסים, לאחר הרה-ארגון יכנס רק שלישי, ואני מקווה שגם זה לא. כלומר, אנו פה גם נשפיע על איכות הסביבה ולא רק על היעילות של התחבורה הציבורית.

רבותי, אני שמעתי את כל ההערות, רשמתי.

אני חייב לסיים.

אני מודה לכם מאוד.

הנושא מעניין ומרתק, אבל אי אפשר לכסות תוך זמן קצר את כל הבעיות.

תודה.

הישיבה נעולה

מנחם לייבה
מנכ"ל העירייה

גלילה בן חורין
מזכירת המועצה
וע' מנכ"ל העירייה