

ט' בטבת, התשע"ה
31 דצמבר 2014
סימוכין: 51607114

פרוטוקול ועדת תחבורה, בינוי ותשתיות - בנושא בטיחות הולכי הרגל -
14.12.2014

רון חולדאי:

אני מודה על הזכות שניתנה לי לדבר כאן. אין ספק שנושא בטיחות בדרכים, תחבורה ותחבורה ציבורית והשימוש באמצעי תחבורה אלטרנטיביים עומד על הפרק לא רק בתל אביב אלא בכל הערים בארץ. אותם הנושאים מטרידים את כל הערים בעולם ואת כל המטרופולינים, כולנו עוסקים באותן הבעיות ולפעמים יש דרכים אחרות לפתור אותן, אך בסופו של דבר העולם הולך לאורבניזציה, צפיפות יתר והפנמת העובדה שהרכב הפרטי הוא לא האמצעי האידאלי לתחבורה אלא יש למצוא דרכים אחרות להניע בני אדם. כולם נמצאים במצב שאין מציאות אידאלית, אצל כולם יש ליצור מה שניתן במציאות הקיימת. כשאומרים ליצור את המציאות כפי שהיא, יש המון מגבלות - יש מגבלות פוליטיות ומגבלות כספיות, ומגבלות של מציאות שנכפתה ממקודם, כמה זכויות דרך, רוחב המדרכות, ויש גם את המציאות של מדינת ישראל שתל אביב יפו היא מרכז מטרופוליני מבלי אפשרות להשפיע על מה שנמצא מחוץ לה. כמו לראש העיר שאינו יכול להשפיע על מזכירתו שמגיעה מרעננה לתל אביב. ולכן, בסופו של דבר, כשמישהו מסתכל על הנושא של תחבורה ותחבורה ציבורית, צריך לזכור שאנו לא עוסקים ברצונות ערטילאיים, אלא עוסקים במציאות הקיימת וצריכים לראות מה אנו יכולים לעשות ביכולות שלנו. למרות כל הויכוחים וההערות, גם כשמגיעים לבטיחות בדרכים אנו לאורך השנים עושים בדיוק מה שאמרתי - אנו מתייחסים למציאות הקיימת. למרות שבמדינת ישראל לראש העיר אין סמכות, נעשה מה שניתן לעשות בכלים הקיימים. למרות הביקורת שיש היום לגבי חנייה על מדרכות, לפני 16 שנה כשהגעתי לכאן המדרכות היו הפקר בכל העיר. אמרו לנו אז שאי אפשר לחסום את החניות בדיונוף כי העיר תיפקק והמסחר בדיונוף ימות. עשינו את מה שעשינו והמסחר בדיונוף התחיל לחיות. אותו הדבר קרה באלנבי ובשדרות רוטשילד. במבחן הבטיחות, מי שעוקב אחר כל מה שקרה מבחינת התוצאות הבסיסיות של בטיחות בדרכים, יודע שהורדנו בצורה משמעותית את כל המספרים של תאונות, מספר הרוגים וכו', עד כדי 50%. כי עבדנו בצורה שיטתית, חקרנו צמתים שהיו בהם בעיות ושינינו אותם מבנית. הכנסנו ככרות לאורך השנים, חקרנו אזורים שונים, איפה קורה מה ועשינו מה שידענו שאפשר לעשות, וכתוצאה מההצטברות של העשייה הגענו למציאות שלנו היום. עכשיו, הצטברו לנו הרבה בעיות. אחת הבעיות המאוד קשות שיש בעיר תל אביב היא שמספר הילדים הוכפל, מספר גני הילדים הוכפל, מספר המקומות בהם יש בבוקר צפיפות בלתי נסבלת לאורך הכבישים היא הרבה יותר גדולה מלפני 15 שנה כי פשוט יש יותר מקומות שיש בהם גני ילדים בעיר תל אביב יפו, בצורה דרמטית. ולכן צריך לעשות היום הוא את מה שעשינו בעבר, כלומר להסתכל על המציאות, לחקור אותה בצורה מקצועית, לנסות לא להגיע לשמים אלא לארץ, ולעשות את אותם דברים שבתהליך ארוך טווח מייצרים שינוי. בדיוק כמו שעשינו עם האופניים, שבהתחלה לא נסעו פה באופניים והיום נוסעים. ואז נוצרה בעיה של בטיחות בדרכים כי המדרכות נכבשו כי יש כלים לא מורשים כמו אופניים חשמליים ונוצר הברדק שבעקבותיו יש הרבה רעש וקשיים וצריך להתמודד איתם ואנו צריכים להוסיף תשתית ולשכנע את הממשלה שתתן לנו סמכות לאכוף כדי שאנו נוכל לטפל בזה כי אנו לא סומכים על המשטרה שממילא לא עושה את זה. לכל מיני דברים מהסוג הזה צריך לטפל בהם, להתמודד מולם, לעבוד מולם, ולראות איך מתקדמים. ולשם כך, חשוב מאד הדו שיח עם כל מי שנמצא. מצד אחד האזרח שאומר "רק תן לי איפה לשים את האוטו שלי בלילה", ואחד שאומר "לא, בבוקר כשאני קם אני רוצה מקום על המדרכה בשביל לעבור עם הילד שלי בבטחה", אנו צריכים לחיות עם מציאות שבה כולם היו בני, אנו צריכים לספק את השירות לכולם, לכן חשובה מאד ההתדיינות הזו. ודבר אחרון, צריך לזכור - עוצמת הצעקה לא מעידה על עוצמת הכאב. צריך לבדוק באופן ענייני, לראות מהי הבעיה.





מיטל להבי:

במעמד ראש העיר, באכפתיות שגם הוא בהחלט מגלה עם כל המודעות לעניין הזה, אנו מתכנסים הפעם לדבר על הליכה, בפעם הקודמת דיברנו על אופניים, באמצע היה כינוס שמדבר על שותפות מטרופולינית עם שאר הערים במטרופולין. אני מחזיקת תיק התחבורה, וכל פעם אני חושבת שתחבורה זה כלי תחבורה, אמצעי תחבורה, ואני רוצה שזה יהיה תיק התנועה ולא תיק התחבורה, ואז נתחיל לדבר על איך מתניידים בעיר. התנועה אומרת שגם לאנשים יש מקום, ואנו רוצים הפעם להתמקד בנושא הולכי הרגל, נושא סופר מרכזי, למעשה נושא דגל של העירייה ל-2015, אנו רוצים לייצר שינוי משמעותי בנושא הזה, גם בנושא תשתיות, גם בנושא מרחב נעים יותר להליכה, וגם בהטמעת תרבות חדשה של הליכה ברגל, כדי שהיא תהיה מובנת מאליה ותקבל את מלוא הגיבוי ומלוא ההשקעה שצריך בעניין הזה.

אני תמיד אוהבת להתחיל בחזון העיר, לחזור לחזון העיר שאושר ב-2004, הגדיר את העיר כמרחב ציבורי מזמין שתעודד את פעילות הולכי הרגל, ובעצם תל אביב יפו תחזיר את תושביה ומבקריה לרחוב העירוני. זה מפני שאנו אומרים שהליכה ברגל היא יותר בטוחה, היא מביאה חיים לרחוב העירוני, וחיים מוסיפים תחושת בטחון, אנו מדברים על בריאות, על כושר גופני, על לנשום אויר נקי.

לפני כחודש הייתי בכנס במודיעין, ושם סיפרתי בדרך לנעמי שנסעה איתי "תמצאי בנאדם הולך ברחוב". ההבדל בין עיר שיש בה הליכה ברגל לעיר שיש בה הולכים ברגל הוא ניכר. זו מתנה שבתל אביב יש הליכה רגלית וזה יתרון אדיר שיש לשמור עליו, לטפח אותו ולחזק אותו.

אני מציגה נתוני מחקר של היחידה האסטרטגית של תל אביב, שבדקה את מספר הולכי הרגל בתל אביב יפו בכמה נקודות, המספרים הם בלתי רגילים, לא יאומנו, מדובר על מושג של "רכבת הולכי רגל" הולכת ברחובות תל אביב. כמעט 20,000 איש באלנבי ביום אחד, 15,000 במנחם בגין, 8,700 בשינקין, 7,700 בדיזנגוף. בנקודות האדומות יש מעל 15,000 הולכי רגל ובכתומות בין 10,000 ל-15,000. אתמול יואב לרמן פרסם מחקר שנעשה בבת ים על הולכי רגל, אני חושבת שבמספרים הכי גדולים הגיעו ל-500 הולכי רגל במקומות הכי הומים בעיר. להבין שבתל אביב יש כמויות של 20,000 ביום בנקודה בעיר, זה הרבה מאד. הסופרים בדקו איזה סוג אוכלוסיה צועדת ברגל, ואנו רואים באיזה רחובות יש הכי הרבה הולכי רגל ילדים, ובאיזה יש הכי הרבה של קשישים. ופתאום, רואים שהמלך גיורג' הוא המלך של הילדים, ונחלת בנימין היא נחלתם של הקשישים מבחינת הנתונים. בצורה מאד דרמטית רואים שיש רחובות שהם של הולכי רגל צעירים ויש של מבוגרים.

לפני כמעט עשור, החברה להגנת הטבע, יחד עם אדרי' נתן בבצ'יק מהמחלקה האסטרטגית לקיימות, גלית ירושלמי, יערה שרייברמן וסטלה אבידן שהיתה אז רכזת תחבורה בעיריית תל אביב-יפו, חרטו מושג, שהיה בזמנו דמיוני, "מטרו רגל" - ציירו את הרחובות הראשיים בעיר וגילינו שהמושג הוא אמיתי. 20,000 הולכי רגל זה שווה ערך ל-400 אוטובוסים מלאים ו-130 קרונות מטרו ברגליים. עוד אפשר לראות במחקר המלא של היחידה האסטרטגית, שהרחובות ממש מאופיינים. ברח' בגין אנו רואים את השיא בשעות הבוקר כשמגיעים לעבודה ובשעות אחרי הצהריים כשחוזרים מהעבודה. בשד' רוטשילד ובמיוחד בנמל תל אביב, השיא הוא בלילה. ויש רחובות כמו הברזל שלא הולכים בו ברגל אלא בשעות הצהריים כשהולכים לאכול צהריים.

כל המדדים נבדקו גם ביחס לתנועה במהלך היום. מדהים לראות איך שהליכה ברגל מתפרשת על כל שעות היום בתל אביב, אבל שיש רחובות מאופיינים בצורה ברורה, ונוכל להעזר בזה כדי לווסת את התנועה, כי במקומות שאנו מבינים שעיקר התנועה נעשית אחר הצהריים, נוכל לווסת יותר טוב.

יחד עם זאת, מרבית הציבור עדיין מגיע לעבודה ברכב. שיעור ההולכים ברגל לעבודה ירד בהשוואה ל-2007, מ-16% ל-12% אבל אחוז הרוכבים באופניים עלה בצורה דרמטית ומשמעותית, ואלו הם סוגי ההתניידות שאנו רוצים לעודד. עדיין הרוב המוחלט מתנייד ברכב פרטי ואנו שואפים לשנות את המגמה. לא פשוט להיות הולך רגל בתל אביב. אמר את זה ראש העיר, חלקכם נמצאים כאן בגלל הנקודה הזו. יש לנו קשיים וסיכונים כמו צמתים שבהם החיכוך בין הולכי הרגל ליתר משתמשי הדרך, שבהם יש צפיפות, שבהם יש יותר היפגעות של הולכי רגל. תתפלאו, רוב תאונות הדרכים שבהן יש נפגעים הולכי רגל לא קורות בהליכה היומיומית על מדרכה או ברחובות, אלא בצמתים. זהו נתון מובהק ברמה הארצית. אנו שואפים להתמקד בצמתים בעייתיים בהם יש מעברי חציה עתירי ביקוש, ובהם גם אנו צופים ביקושים יותר גדולים של הולכי רגל וגם בעיות של התנגשות וחיכוך גדול בין הולכי רגל לכלי רכב.

חיכוך נוסף שמוכר לכולנו והוזכר קודם ע"י ראש העיר, הוא חיכוך בין הולכי הרגל לרוכבי האופניים. חיכוך שהולך וגדל. הוא אחד מהבעיות הגדולות בעיר, בכל ברכה יש צרה. כ-10% מתושבי תל אביב עושים



שימוש יומיומי באופניים וזה יוצר חיכוכים, אנו רוצים לעודד את השימוש באופניים יותר ויותר וזה אומר שהחיכוך בין משתמשי הדרך המוחלשים, הולכי הרגל, ורוכבי האופניים עומד לגבור.

כל בוקר אני מקבלת תמונות על חוויית ההליכה לבתי הספר. רכבים לסוגיהם חונים על המדרכה וחוסמים את מעבר הולכי הרגל. לא רק רכבים, אלא גם פחי אשפה, מפעל הפיס, מתקני המיחזור, ויש ממשק מסוכן וקשה עם כלי תחבורה גדולים (אוטובוסים) וקטנים (האופנועים), בין אם הם חונים ובין אם הם נוסעים.

כשמסתכלים על אחוזי הרוגים בתאונות דרכים ביחס לאוכלוסיה (שמרוכזים ע"י הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים), רואים שאוכלוסיית הילדים מגיל 0-4 והקשישים מעל 65 - שיעור ההיפגעות שלהם גבוה יותר מאחוזם באוכלוסיה. 40% מהקשישים שנפגעו בתאונות הם הולכי רגל, כלומר שיעור ההיפגעות שלהם באוכלוסיה הוא מאד גבוה. בשנתיים האחרונות בתאונות של 41% במספר הולכי הרגל שנהרגו בתאונות בישראל. בכל המדדים האחרים יש ירידה. זה אומר שגם אם נצמצם את תאונות הדרכים, נושא הולכי הרגל דורש התייחסות מיוחדת.

בתל אביב, בניגוד למגמה הארצית והעולמית, לא רק שיש ירידה בתאונות דרכים, יש גם ירידה של תאונות דרכים של הולכי רגל. נעשית עבודה, ולמרות שהתחושה של הולכי הרגל היא שהבטיחות שלהם הולכת וקטנה, מספרית ועובדתית, אנחנו רואים ירידה בשיעור הולכי הרגל הנפגעים. למרות שהמצב היחסי טוב, רמת המינוע במדינת ישראל היא רמת מינוע נמוכה יחסית לעולם. רמת המינוע של האופניים אמורה לגדול. על פי כל הפרמטרים, אם לא נפעל היום אנו נפגוש אחוז גבוה יותר של נפגעים, וביניהם הולכי רגל. טוב שאנו עושים זאת על רקע נתונים חיוביים יחסית, אבל אנו צריכים לעשות את זה ולהתייחס לזה.

כשאנו מסתכלים בכל זאת על נתוני ההרוגים הולכי הרגל, יש עליה באדם אחד, יחסית לשנה הקודמת, אנו רוצים להסתכל על כל הדברים שאפשר לעשות כדי לצמצם את הסיכון של הולכי הרגל.

האתגר הכי גדול שלנו - איך יוצרים עיר נגישה ובטוחה יותר להולכי הרגל? כמו שבקדנציה הקודמת הנושא היה שבילי האופניים, ונמשיך לעודד את זה, בקדנציה הזו האתגר הוא גם לעודד את התחבורה הציבורית מצד אחד אבל גם להביא לעיר נגישה יותר ובטוחה יותר להולכי רגל.

אז מה אנו מתכוונים ועושים בנושא הליכה ברגל? קודם כל יש מדיניות תכנון. היא הולכת ומגדירה העדפה של הולכי רגל על הרכב הפרטי, יצירת תשתית מתאימה להליכה בטוחה, והעצמה של המרחב הציבורי. כשאנו מתייחסים לדבר הזה צריך להתייחס איך להקטין את הפגעות הולכי הרגל ולהתייחס לשלושה אפיקים אסטרטגיים: ההליכה עדיפה, התשתית של ההליכה, והמרחב הציבורי שצריך להעצים אותו לטובת הליכה.

יש לנו תכנית מתאר שאושרה ע"י הוועדה המקומית, הופקדה במחוז וכעת בשמיעת התנגדויות. אחד העקרונות שלה, הוא התייחסות לשטח מנחל הירקון ועד לרחוב סלמה, כולל נתחים מפלורנטין ויפו העתיקה, כאזור העדפה להולכי רגל, שהיחידה האסטרטגית יחד עם המערכת התכנונית מפתחים את כל העקרונות שיתרגמו את ההגדרה של אזור מוטס הולך רגל לכלים מעשיים. חלק מהכלים זה עידוד תחבורה ציבורית, מיתון תנועה, שיפור תשתיות לאופניים. חלק מהתכנית האסטרטגית הוא ספירת הולכי רגל בתל אביב, שיבוצעו שוב ב-2016 באזורים נוספים בעיר, ואלו כלים שנותנים לנו לתכנן בראייה ארוכת טווח ובצורה מושכלת ברחובות שבהם הולכים ברגל. באלנבי הזדעזעתי מהאוויר שנשמתי, מהמסה של האוטובוסים, שרשרת בלתי פוסקת, לא אויימתי מאופניים.

עוד דברים שקשורים ליחידה האסטרטגית ולמינהל ההנדסה, התכנון ארוך הטווח מייצר לנו את התוצרים שאנו רואים ביומיום. ישנה סדרה של תכניות לחיבור מזרח ומערב תל אביב-יפו. החל מתכנית שאושרה תקציבית לחבר בין חוף הים של יפו לפארק אריאל שרון, כלה בגשר יהודית שמתקצב השנה, גשר בנחלת יצחק שמקודם תכנונית, ואנו לאט לאט מייצרים אצבעות ירוקות בכל מיני מקומות בעיר, כמו למשל בין רח' ראול ולנברג לרח' הברזל לפארק הירקון, שאמורות להוביל את הולכי הרגל שהיא לא מסה תחבורתית אלא תנועתית. ישנה סדרת מחקרים שאנו עורכים באזור פלורנטין, כדי לייצר מסלולי הליכה בתוך תצרות בתים, באזורים המשותפים. חלק מהרעיונות בעלי פוטנציאל יישום יותר רחוק, קשה ותלוי שיתוף פעולה עם אזרחים, וחלק מהם תלוי בקידום התכנון, בקידום משאבים, ובתוצרים כמו בגשר יהודית. יש לנו גם תכניות של שיפור תשתיות ופתרונות לבעיות בטיחות.

בשינקין החשיבה היתה לייצר מיתון תנועה. אותו דבר בנחלת בנימין. זה יותר בטוח, ולא סתם מדרחוב נחלת בנימין אהוב על הקשישים, כי הם מרגישים שהם יכולים ללכת יותר בבטחון.

אלה הם חלק מההסדרים שאנו מייצרים כדי למתן את התנועה. בעקרון אנו הולכים לסדרה שלמה של מיתון תנועה בתל אביב. זה חלק מהעבודה של אגף התנועה של העירייה. אנו מדברים על מהירות של 30 קמ"ש. אנו לא סומכים רק על תימרור במקומות האלה אלא נייצר אמצעים הנדסיים כמו פסי האטה, ככרות ולשוניות שמטרתן למתן תנועה. נמנע תנועה עוברת, הרחובות ייועדו רק למי שאמור לעבור שם. אנו נקשה על הכניסה לאזורים כאלה. ניתן דגש על חניה לתושבי האזור, דגש להולכי רגל, על תימרור מתאים, ויותר גינון, יותר נוף כאמצעים למיתון התנועה. יש שני אזורים שיוצאים למיתון תנועה באמצעים

הנדסיים ושיטות מרחיקות לכת, אחד מהם הוא אזור בצפון הישן - אבן גבירול ארלוזורוב שלמה המלך הדסה, ובאזור רובע 5, נווה צדק ששם יש רחובות מאד צפופים. זה יהיה פילוט ברמה גבוהה יותר מהשילוט 30 קמ"ש, אם נראה שזה עובד, הכוונה היא שבאותו האזור שיוגדר כמוטה הולכי רגל, הדרך להפוך אותו למוטה הולכי רגל זה ע"י מיתון תנועה כי אנו צריכים להוריד את האופניים לכביש ולא רוצים אותם על הכביש, והדרך לעשות זאת היא ע"י עיכוב תנועת כלי הרכב.

עוד דברים שמבוצעים ע"י אגף התנועה - אנו מאתרים צמתים שבהם יש חריגה ויותר תאונות דרכים. באותם מקומות מבוצעים שינויים שהמשמעות שלהם היא ירידה במספר תאונות הדרכים, אפילו עד לאפס בצומת מסויים. אגף התנועה נמצא עם היד על הדופק ואנו מודדים גם נפגעים, וגם הם מקבלים את החשיבות, ובכל מקום שאגף התנועה מגלה שיש עליה, דרך הדוחות של משטרת ישראל והמיון בבתי החולים (אנו לא מגיעים למטופלים בקהילה). במקום שאנו מזהים בעיות אנו מבצעים טיפול נקודתי בתשתיות. זה עובד וזה משפיע. כל פעם שמביאים נתון כזה צריך להשקיע מיליונים בטיפול בצמתים. עושים גם הפרדה פיזית בין הרוכבים להולכי הרגל. בתחילת הדרך, היינו מעבדת ניסוי גדולה - לפעמים שבילי אופניים צויירו על המדרכה. זה לא יקרה יותר. מעכשו שבילי אופניים מבוצעים בהפרדה, בגיבוי מנכ"ל וכל הגורמים המקצועיים. במינימום ע"י במפרים, והאידיאל הוא הפרדה מפלסית. יש הרבה רחובות שנכנסים לעבודה בגלל הרכבת הקלה ובעוד חצי שנה עד שנה יהיו הרבה עבודות. אנו רואים בה הזדמנות לרה-תיכנון ושילוב שבילי אופניים. כל פרויקטי התשתית שמבוצעים היום בעיר יהיו עם שבילי אופניים נפרדים. אנו סוללים באופן יזום 10 ק"מ של שבילי אופניים מדי שנה.

קמפיין להפרדה בין רוכבי אופניים להולכי רגל עומד לצאת, מלשכת הדובר בסיוע הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בינואר 2015. אמנה להורדת האופניים מהמדרכות נמצאת בקידום לינואר, בקידום חגית אוריין וישראל בשביל אופניים אשר גיבשו אותה. אנו נעלה אותה לרשת לפלטפורמה אינטרנטית דוגמת הפלטפורמה של המחאה החברתית שאיפשרה לאנשים להגיב על כל משפט, לנהל הצבעה ולהפוך את זה לדיון ציבורי אינטראקטיבי. לא היה פשוט לייצר את הפלטפורמה הזו, אנו באמצע הבנייה שלה. בסופו של דבר זה יעלה גם לפייסבוק. תודה לרשות הלאומית למניעת תאונות דרכים שתקציבה נמצאים בסכנת קיצוץ. תכנית לרכיבה בטוחה לבתי ספר זה פרויקט שכבר מבוצע בתקציב של מיליון ש"ח. אנו מבצעים הסרה של מפגעים כמו דוכני מפעל הפיס, תוך עשור לא יהיו דוכני מפעל הפיס על המדרכות. כך גם עם מתקני המיחזור של הבקבוקים שאנו מורידים מהמדרכה לכביש, ואנו מקבלים תלונות זועמות על כך שהם תופסים מקומות חנייה. אחד המפגעים שאנו צריכים להתמודד איתו הוא כלי הרכב שחוסמים את המדרכות ומונעים את מעבר הולכי הרגל. עליתי לשידור ב"ייהיה בסדר" רדיו בנושא ואני רוצה להגיד שהתכנסה ישיבה אצל ראש העיר בנושא אכיפת חניה על המדרכות, ויואב ירדני, ראש האכיפה ישב על הנושא הזה על מנת להגדיר אזורים. יש לנו כמות מוגבלת של פקחים. פורום האכיפה העירוני יבדוק את נושא האכיפה גם מההיבט של חסימת המדרכות כדי לייצר אסטרטגיה או המלצה חדשה למדיניות שנוגעת לאזורים גאוגרפים וסדרי הגודל של החסימה. ניסיתי לייצר אבחנה בין חסימה מוחלטת לחניה חלקית, זה לא חוקי כי חניה על מדרכה היא לא חוקית בעקרון, לכן נלך על אזורים, ונגדיר את אזורי האכיפה עם הסתכלות על הרחובות הקטנים ולא רק על הגדולים. החסימה על המדרכות כפי שמוצגת בתמונה היא לא ברשות אלא עבירה מפורשת. פניתי ליואב כי אין מספיק אכיפה בשדרות ירושלים. יואב שלח לי נתונים שניתנים כ-2000 דוחות בחודש.

נפגשתי עם הלובי של כל המפעלים בארץ. בלונדון, כמו בתל אביב ובכל העולם, יש מגמה של עלייה בפגיעות הולכי הרגל ורוכבי האופניים. אחוזים מאד ניכרים עד כדי כך בלונדון היתה מחאה גדולה בנושא וראש עיריית לונדון הכריז על Vision Zero ואימץ טכנולוגיה ישראלית של חברת מובילאיי, והביא להפחתה דרמטית של 80% בהיקף תאונות הדרכים בתוך שלושה חודשים. בתהליכי העבודה, המיסוי הממשלתי מכיר במובילאיי, שיתוף הפעולה עם המפעלים מביא לכך שהם מכירים בצורך הזה. המפעלים מתקינים את המובילאיי באוטובוסים שנוסעים במועצות האזוריות ולא בערים, אנו רוצים להגיע למצב שטכנולוגיה שמנטרת תנועת הולכי רגל ורוכבי אופניים תותקן בכל הרכבים הגדולים והציבוריים, קרי אוטובוסים ומוניות, באוטובוסים במיוחד כי בהם יש זווית ראייה אפס ושטחים מתים רבים, ואז אחוז התאונות הוא גבוה.

מפני שעיריית תל אביב-יפו רוצה להעריך לרגע שבו מדינת ישראל לא רק תאמר שהרכיבה על אופניים צריכה להיות במקום שאין שבילי אופניים הם צריכים לרדת לכביש, ואנו לא רוצים לראות עלייה של תאונות רוכבי אופניים, אמצעי מיתון התנועה והניטור על רכבים הם אלו שיאפשרו סביבה בטוחה לרוכבי האופניים כשהם ירדו לכביש, וימנעו תאונות דרכים עם הולכי רגל. אנו רוצים להטמיע את המערכת בכל האוטובוסים במטרופולין גוש דן והמרכז.

הסברה וחינוך הם חלק מהעבודה השוטפת שלנו לצד תכנון ארוך טווח. יש לנו מרכזי הדרכה לבטיחות בדרכים, יחד עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. יש פרויקט "אופני ערים" שבו אנו משקיעים





450,000 ש"ח לשנה ומלמדים רכיבה נכונה ובטוחה, נכנסים לכל בתי הספר (חטיבות). הילדים מאד אוהבים את הפרוייקט למרות שמלמדים אותם תמרורים וחוקי חציה והליכה בטוחה, כי מתנסים בשטח. אנו מתכוונים להרחיב אותם עם תכנית "מדריכים בדרכים", לייצר מנהיגות בית ספרית לנושאי בטיחות ורכיבה באמצעות שיתוף פעולה עם ארגונים נוספים.

משמרות הזהב - פרוייקט ידוע שצריך להיות מבוצע בכל בתי הספר, אנו בודקים למה יש בתי ספר שלא מרימים את הפרוייקט, לפעמים זה קשור למובילות של מנהלת בית הספר או למועצת ההורים, ליכולת שלהם להרים את הפרוייקט, ואנו רוצים לעודד את זה בכל מקום שצריך. פרוייקט הליכה בטוחה לבתי הספר - יתן לנו מענה לסוגיות של קבלת החלטות ותכנוניות ותפעוליות לרחובות מוטי הליכה של יוממים במסלולים קבועים.

יש מספר מחוללי תנועה קבועים בעיר, כמו תעסוקה ובית ספר. אנחנו היינו רוצים להשתמש בנושא בית הספר כמוקד לשינוי תרבותי בדרך להגעה לבית הספר. אנו מעריכים את אלו שהולכים לבתי הספר ברגל, וחושבים שצריך לעודד את זה ויוצאים לפרוייקט שיעודד את זה בצורה מושכלת. זהו שינוי לא רק התנהגותי אלא שינוי כל התרבות ובחוויה במפגש שנוצר בין הורים, נהגים, ילדים והולכי רגל, בתי הספר הם הדרך הכי טובה להטמעת שינוי גם דרך הילדים, גם דרך ההורים, ואנו משתמשים בו כדי לייצר פרוייקט ליצירת כלים להערכת הסדרי נגישות לבתי ספר.

אנו רוצים לעודד הליכה עם תשתית בטיחותית להליכה, גם תשתית פיזית, גם תפעולית, אכיפה בדרך שיפור וקידום בטיחות הדרכים, הפרעות בדרך כמו חניה וחסיונות, אנו רואים בזה כלי להפחתת הגודש בדרכים ואנו רוצים שהורים יראו ויהיה להם כדאי ללכת ברגל, זה כלי להפחתת זיהום אויר, כמובן שיפור בריאות הילדים. חלק מהטענות על חניה על המדרכה הן בשעות הבוקר ולכן אנו יוצאים לפרוייקט. יבחרו 4 בתי ספר לפיילוט שימפה מאיפה באים הילדים, מהם אזורי הרישום, מסלולי ההליכה. כשאני הייתי אמא צעירה, והלכתי עם הילדים לבתי הספר, הילדים באופן טבעי הלכו במסלול שבו אני נהגתי, לא ייצרנו מסלול הליכה. הם הלכו בדרך הכי קצרה וברורה ולא בדרך הכי בטיחותית. למשל הלכנו על גרוזנברג ולא על נחלת בנימין. היום כשאני מסתכלת על זה מזוית מחזיקת תיק התחבורה, אני אומרת שצריך לייצר את האסטרטגיה להליכה לבית ספר, ואנו מתכוונים להכנס לפרוייקט כזה, אחרי הפיילוט נכנס לשינויים פיזיים ותפעוליים. מבחינת העירייה, היחידה האסטרטגית, מינהל בינוי ותשתיות שאמון על הנושאים הפיזיים, גם אגף התנועה וגם מינהל החינוך והנהלות בית הספר, והרשות לתחבורה תנועה וחניה שהיא הרשות המתכללת, אגף רבעים ושכונות, המרכז למחקר חברתי, אגף הדוברות, אגף התקציבים, חטיבת התפעול שאמונה על הפיקוח והתברואה, על כל העשייה התפעולית שאנו צריכים לעשות כדי לעשות הליכה בטוחה.

הפרוייקט של עיריית בת ים נעשה בשיתוף פעולה עם האוניברסיטה, יואב לרמן, יואב רופא - גם אנו הולכים לפרוייקט משותף עם האקדמיה ועם ארגון "בטרם" שמוביל בנושא הפגעות ילדים, ונציגות ההורים ונציגות התושבים.

מעט ממה שנעשה בשנה הקרובה בנושאי הליכה ברגל: פרוייקט הליכה בטוחה, טיפול באופנועים - התחלנו דיאלוג עם איגוד האופנועים, נעשה כנס במהלך פברואר, אמנה חברתית. רוצים להכנס לתהליכי שיתוף ציבור / שמיעת תלונות. מקווים שמסקנות פורום האכיפה למניעת חניה על מדרכות יתקבלו ונפתח כתוצאה מזה תהליך יישומי, ואם תקום ממשלה חדשה שתתן לנו יכולת אכיפה על כל נושא הנסיעה של רכב דו גלגלי על המדרכה, אנו מקווים שאגף סלע שלנו לא יתעסק רק בהליכי שיטור רגילים אלא יכנס גם לאכיפה מוגברת בנושאי תנועה. אנו קוראים לזה "אכיפה מגינה". להולכי הרגל יש זכות על כלי הרכב על המדרכות. אנו רוצים להגיע לאכיפה על פי מיקום גאוגרפי באזורים בעייתיים, בסמיכות למוסדות חינוך. צריך לעשות את זה בזירות, כי חלק ממה שמחולל את הבעיות באזורי מוסדות חינוך הם ההורים עצמם. אכיפה מוגברת בשעות מסויימות ואכיפה ככלי משלים להגנה על הולכי הרגל. אנו שואפים ביחד לצמצום משמעותי של מספר הנפגעים, שינוי תרבות ההתניידות בעיר, חיזוק הרחוב העירוני, והפיכת תל אביב יפו, דווקא בגלל נתוני הפתיחה שלה, כעיר של "מטרו רגלי", לעיר מודל ארצית להליכה ברגל. עם כל הבעייתיות, זה לא פשוט, זה פרוייקט גדול בפני עצמו. לצד העליה של מספר הולכי הרגל, יש ליצור עיר בטוחה.





ישי שכטר:

האמירה שאנו עוברים מלדבר על תחבורה ללדבר על ניידות הוא מעבר אסטרטגי, מעבר מלדבר על אמצעים ללדבר בשיח של תכליות, לדבר על הזכות לניידות, הזכות להזדמנויות שוות, זכות בסיסית ומניעת זכות ניידות היא דבר מגונה. נושא הבטיחות בהחלט גם נחשב. אנו מדברים על הצורך באיזונים, אין אחד שגובר על השני, אם אחד פגיע יותר אנו מונעים את זכות הניידות.

חגית אוריין, "מחזירים את מדרכות תל אביב להולכי הרגל": שם הדף הוא "מחזירים את מדרכות תל אביב להולכי הרגל". לא לוקחים, לא רוכשים - מחזירים את מה ששיך לנו מלכתחילה, לפי ההגיונות וההגיון. אנו צריכים להאבק כדי להחזיר מה שהיה שייך לנו.

מיתון תנועה מאד חשוב - זה נותן פתח להרבה דברים עד שיהיו שבילי אופניים ופתרונות אחרים. את אומרת שיתקיים פיילוט בנווה צדק ובצפון הישן. מתי זה יעבור למרכז העיר? שהוא בעצם מרכז הבעיה. עוד שאלה - אנו שמים את מבטחנו בסלע. מנכ"ל העירייה מנחם לייבה הבטיח לנו שסיירת סלע, לאחר שתסיים את הפעילות בדרום תל אביב, תתמקד במרכז העיר במוקדי החיכוך. כרגע אני מבינה שזה לא בטוח שזה יקרה, מחכים להעברת סמכויות מהמדינה אליכם. גם אריק שוע ורובי זלוף בסיוור ברובע הבטיחו לי מספר פעמים שסלע תהיה ברובע ותאכוף את כל הבעיות שאפרט להלן.

אתם מדברים על תאונות - כמו שמכון גרטנר אמר, על כל נפגע שמגיע לבית חולים ונכנס לסטטיסטיקה, תשעה מטופלים בקהילה. תכפילו את המספרים בעשר. אתם מדברים על תאונות, לא מדברים על התחושות שלנו, על הפחד, על הרווחה, על הזכויות שלנו. כשאני מפחדת זו גם תאונה.

חסימת כלי רכב - הפתרון הוא פשוט, לאפשר חניה בשני גלגלים.

יש פתרון לילדים בשעות הבוקר. אבל בשעות הצהריים אין פתרון, וגם בערב כשזוג הגמלאים רוצה לצאת לבילוי, גם אחרי שבע בערב הרחוב חסום. לקשישים בבוקר ולנכה שמוציאים אותו לטיול, גם מגיע לעבור ברחוב.

אופנועים זו מכה בעיר, אני תוהה איך הולכים להסיר אותם מהחניות, בכל מקום בעיר הם נוסעים על המדרכות.

אני חוששת שהתכנית לנתיבים בטוחים לילדים בבוקר לא תעבוד.

נועה תורג'מן:

תודה על המצגת המרתקת. אין סיבה שבעולם שבשעה שמונה בבוקר תחנה מכונית על מדרכה, שני גלגלים או ארבעה, בשום מקום בעולם ובטח לא בתל אביב. גם בלי קשר להורות, אני לא רוצה ללכת על מדרכה שחונה עליה רכב, ולהפגע ממראות של מכוניות. אני רואה תופעה בשדרות נורדאו, בשבע וחצי בבוקר אנשים בפיג'מות ממהרים להיזי את המכוניות שלהם, כי אסור לחנות באדום לבן עד שמונה בבוקר, אבל אם תונים על המדרכה מותר להם עד תשע. לאנשים יש בחירה בין שני מקומות חניה - או בכביש או על המדרכה, ויותר מתאים לו לחנות על המדרכה ולחסום 100% ממנה והולכי הרגל צריכים לרדת לכביש. פתרון - אסור לתת לחנות על המדרכות.

ליאת צבי, "דרור רוצה לעבור":

מבקשת לא להרשות חניה על המדרכה עד תשע בבוקר. גם המוקד אומר שמותר, זו מדיניות רשמית של העירייה. צריך לשנות זאת מחר בבוקר.

דוד מיתר, רובע לב העיר:

מציע להקים פורום קבוע של תושבים ואנשי עירייה שיתכנס פעם בחודש-חודשיים וידון בהצעות הרבות שישנן.

מה שהכי מעצבן אותי זה שמוקד 106 מבקש את מספר הרישוי של הרכב או של אופנוע שחונה, מי שנוטה להתלונן זו טרדה מאד גדולה - יש כתובת, שישלחו פקח.

מיכל ריזל, "חבורת רחוב" - אגודת משתמשי הרחוב:

אנו מנסחים אמנה בין המשתמשים השונים, אשר מצביה את הולך הרגל בראש סולם העדיפויות של הרחוב. מהמצגת אמנם מצויים את הולכי הרגל מעל הרכב הפרטי אבל לא ביחס לאופניים. האמנה שואפת להציב את הולך הרגל מעל האופניים. הראייה צריכה להיות מרחבית. למשל באלנבי - הרבה יותר אנשים נהגים מזיהום אויר בגוש דן מאשר פגיעות כאלה ואחרות. נושא התחבורה הוא מורכב מול הרשויות הממשלתיות, אך העירייה יכולה לבצע ניטור שקוף, לשים מוטות שמראים את זיהום האויר - אסור לעשות פעילות אירובית באלנבי. ההעדפה של הולכי הרגל למרחב ייחודית להולכי רגל, תלוי גם באיזה שימושי דופן שמים בו. מיתון תנועה הוא אליה וקוץ בה. אם עושים אותו באופן שבו הוצג מעלים את זיהום האויר והרעש. הפרדה של האופניים מהמיסעה היא גם בעייתית - רוב הרחובות הם ברוחב 12 מטר. השאיפה שלנו היא לסלול רחוב שנותן זכות קדימה לאופניים במיסעה - לא שבילים אלא זכות, ואז אפשר לפנות את המדרכה, להרחיב אותה, לטעת עצי צל שגם הם חלק מסביבה ייחודית להולכי רגל.

ציפי ברנד, חברת מועצת העיר מטעם "שימו לב הורים":

כמה דברים שאפשר לבצע במייד: שאלתי בוועדת הביקורת את יואב ירדני מה עושים עם הרכבים בתשע בבוקר, לדעתי זו החלטה מיידית שאפשר להוציא, לא לאפשר חניה על מדרכות, להעביר את המסר ליואב ירדני. רכבים לא צריכים לחנות על מדרכה בכלל. לא הצלחתי לקבל תשובה ברורה לגבי המדיניות העירונית.

עוד דבר לקיים במייד - פחי אשפה לא צריכים להיות בשום שעה על המדרכות. להעביר החלטה מיידית לאגף התברואה.

שיפוץ ותחזוקת מדרכות - במיוחד ברובע בני דן יש מדרכות ישנות משנות החמישים שלא שופצו. ילדים נופלים, מבוגרים נופלים ואין שום סיבה שזה יקרה. תבדקו את הסטטיסטיקות, יתכן שזה יותר מפגיעות אוטובוס. זה מתקציב התב"ר. יש לעשות מיפוי מהיר ולתקן את המדרכות. לגבי מדיניות העירייה - סיסמאות של הנעה ירוקה, צריך להתייחס למדיניות העירונית של הנגשת גני הילדים לתושבים. אם נשלח תושבים לגנים מרוחקים, אין שום יכולת לתושב לשנע את הילדים שלו שלא ברכב. יש לטפל באזורי הרישום.

אורי הכהן, משרד החינוך (ממונה על התיכונים):

מעלה את נושא האופניים החשמליים. גם אני אופנוען במשטרה ואין לנו מה לעשות חוץ מלהוציא את האויר מהגלגלים. נער בן 16 יכול לרכב על הכביש, זו אחת הבעיות שבתל אביב במיוחד יש בעיה גם מבחינת צפיפות התנועה וגם מבחינה אקולוגית.

דיברתי עם אבא שאמר שזה פתר לו בעיה, פעם הייתי מסיע את הילדים והיום הבן לוקח את הבת לגן, מרכיב אותה מאחור, ונפתרה הבעיה.

עכשיו מועברת תכנית לימודים למנהלי בתי הספר כך שכל מורה יכול להעביר. עדיין חובה לנסוע עם קסדה, חובה עד גיל 18. בבתי הספר לא נותנים להכנס בלי קסדה, אז ראיתי ילד שנכנס עם גלגל עליו, התיק בצד השני, לוקח את המושב ביד ואת הבטריה ביד השניה, בגלל הגניבות.

אליק מינץ, פעיל סביבתי וחבר בוועדת התחבורה:

אני מאשים את עצמי ואת הקהל שאנו ציבור חסר התחשבות שלא נשמע לתקנות וחוקים, והרבה מהדברים שאנו סובלים מהם הוא מאי אכיפה. מדובר על כלי רכב, קטנועים, אופניים חשמליים והולכי רגל. כולנו חוטאים ואנו זקוקים למהפכה אדירה באכיפה. צריך פקחים, צריך שוטרים. בנוה צדק רכבים נוסעים באין כניסה, חניה על מדרכות בכל שעות היממה, צריך לגרור את הרכבים האלה. כלי רכב חונים על שבילי אופניים. קטנועים זו קטסטורפה, הם נוסעים ומתמרנים בין כלי רכב ועל מדרכות. אופניים חשמליים - בעזרת עיריית תל אביב יש תקנה חדשה, אבל אין מי שיאכוף אותה. אופניים צריכים להיות על שביל אופניים, אך גם הולכי רגל הולכים בשבילי אופניים וצריך גם פה פקח כדי שיוזי את האנשים.

חגית אוריין:

צריך לחנך גם את הנהגים, שיחלקו את הכביש.

ישי שכטר:

האמנה היא שינוי תרבותי, לעומת השינוי האינסטרומנטלי באכיפה. אגב חסרים פה לדיון נציגי החוננים שיגידו שאין אפשרות לחנות בעיר. (לכולנו יש מכוניות) - אבל אף אחד לא מעלה את המצוקה הזו.

אסף קראם:

אני רוכב אופניים, ואני גם הולך רגל. גרתי תשע שנים בלונדון ואני רואה את ההבדלים מתל אביב. התשתית הקיימת בתל אביב היא ירודה מאד ביחס לתשתיות אופניים בעולם. מפריע לי איך שאבן גבירול בוצע. בשנת 1997 כשהתחילו את הציורים של האופניים באבן גבירול, היו זוג או שניים בשעה. היום יש עשרים בדקה, וזה הרס את הרחוב. אני נפגע פעמיים, פעם אחת בתור אבא שלא יכול לקחת את הילדים שלו לאבן גבירול כי מישוהו יתוך אותם, ופעם שנייה כאחד שרוכב וזה התייב שלו לעבודה, ולא יכול לנסוע על המסלול הזה, אני רוכב על הכביש. זה לא משנה שלא עושים את זה יותר, צריך לתקן את הטעות הזו. אבן גבירול הוא רק סימפטום. מזמין את מיטל להבי לסיור בעיר על תל אופן.

מירה ברנע, נציגה בוועדת התחבורה:

אני גרה ברחוב בזל, ואני מפחדת ללכת באבן גבירול. כשיורדים מהאוטובוס, שגם הוא חונה בצורה לא נכונה, צריך להסתכל ימינה ושמאלה על המדרכה. גם כשעוברים את הכביש לבזל פתאום יש מעבר של אופניים. בנוסף פחי הזבל, של השגרירות המצרית ברחוב בזל, על המדרכה הצרה.

ד"ר יודן רופא:

כנציג האקדמיה וכתושב - תחום ההתמחות שלי הוא מרחב הולכי הרגל בעיר. אף אחד לא דיבר על הפיל הגדול בחדר, וזה שאנחנו רוצים לתת יותר מרחב בטוח להולכי הרגל, מרחב בטוח לאופניים, עד היום זה נעשה כשמשחק סכום האפס היה בין הולכי הרגל לאופניים, בזכויות הרכב הפרטי במרחב לא נגעו. צריך להבין שאם אנחנו רוצים שמרכז העיר של תל אביב יהיה יותר הולכי רגל, זה חייב ורק יכול לבוא על חשבון המרחב שניתן למכונית, גם בנסיעה וגם בחניה. בקשר לנסיעה זה מאד פשוט. מורידים נתיב אחד מרחובות גדולים ומצרים את נתיבי הנסיעה למינימום. הבעיה היותר קשה פוליטית היא בעיית החניה. הגיע הזמן שתל אביב תבין שאי אפשר לקבל חניה חנם ברחוב לתושבים. אין עיר מתוקנת, בוודאי בצפיפויות שאנו מגיעים אליהן, שמאפשרת חניה חנם לתושבים. בתל אביב יש מצב עוד יותר חמור, שתושבים יכולים לקבל מספר תווים. בערך 30% מתוי החניה הם אלה שמעל הראשון, שני ומעלה. מספיק שבהחלטה מינהלית אומרים שנותנים תו חניה אחד לדירה, וכבר יש פוטנציאלית 30% פחות מכוניות, כי מי שמשתמש ברכב רק בסוף השבוע יחשוב פעמיים אם להחזיק רכב, או שיחזיק אותו בחניון. היום המחיר של חניון פרטי במרכז תל אביב ללילה הוא 300 ש"ח לחדש, וזה מגותך. הבעיה בתל אביב של חניה היא רק בלילה, החניה של התושבים, אין בעית חניה ביום בכחול לבן. אם יחזרו למצב של אזורי חניה אז בכלל לא תהיה בעיה, זה גרם לבעית חניה מוגברת במרכז תל אביב, ואני גר במרכז מרכז תל אביב, רחוב חברון ליד בית הקברות טרומפלדור, ואין לי בעיה למצוא חניה במשך היום, הבעיה היא רק בלילה. הבעיה של החניה היא לא מחוסר חניה אלא מעודף מכוניות, אשר נוצר בראש ובראשונה מדירות של שותפים שלכל אחד מהם יש תו חניה, ואנשים שמחזיקים מכונית שנייה ושלישית.

סטלה אבידן, יו"ר ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל:

לא רק במרכז העיר, גם בשכונות יש בעיות חניה. למשל ליד היכל נוקיה ובלומפילד, זה נורא כאשר יש משחקים והצגות. זו בדיחה לצלצל למוקד שאומר שאם הוא לא חוסם כניסה, פקח לא יגיע. גם ככה עד שיגיע הבנאדם יצא מהמשחק, גם אם הוא חוסם. במקומות כמו בלומפילד ונוקיה חייבים לדאוג לעודד אנשים להגיע בתחבורה ציבורית, חנה וסע, להגביר את עלות החניה, לעשות חקיקה, כך שלא יחנו בתוך החצרות שלנו. לעודד תחבורה ציבורית ולשלב בין הכרטיסים.

מיכל בר דורון, "בטרם":

מייצגת כאן את הילדים. התכנית שמיטל הציגה היא אחת מתוך אסטרטגיה. אני עובדת עם 28 רשויות בישראל, ואין עוד רשות שלקחה על עצמה בעוצמות האלה. נכון שאין עיר עשירה כמו עיריית תל אביב שמסוגלת. צריך לחלק בין פעולות של הטוות הקצר לבין הטוות הארוך, ואם בטווח הארוך לילדים



ולקשישים תהיה דרך ללכת אז גם לרוכבי האופניים תהיה דרך לנסוע. צריך לברך על העשייה ולהפריד בין מה שעושים עכשיו לבין מה שיעשו במשך קדנציה. מעבר ללהגביל, צריך לעשות דרכים ידידותיות יותר.

רונן, ועדת בינוי ותשתיות:

לגבי זמני רמזורים, הולכי רגל צריכים תיזמון סביר. בצומת בית מעריב אם לא חוצים בתזמון מדוייק מחכים שלושה מחזורים. דבר נוסף, יש מעט מאד הפרדות מפלסיות של הולכי רגל. מעברים תת קרקעיים, פשוטים וזולים. זה עובד טוב באזור תחנת הרכבת ארלוזורוב.

חגית אוריין:

הבעיה העיקרית בתל אביב היא רכיבה של בגירים על אופניים חשמליים.

אייל, פעיל ציבורי בענייני אופניים:

הפתרון הכי טוב לאופניים הוא מיתון תנועה ויצירה של שבילי אופניים על הכביש, מופרדים בפלסטיק. זה בא על חשבון נתיב של מכוניות. מאד קל פשוט וזול ליישום. אנו נשמח מאד לרדת מהמדרכות ולרכב על הכביש בנתיב כזה.

אסף קראם:

העירייה חינכה במשך השנים את הציבור לרכב על המדרכות. עכשיו כשכמות הרכיבה על האופניים גדלה כל כך יש לחנך חזרה לרכב על הכביש.

מיכל טאוביג, היחידה לתכנון אסטרטגי:

אנחנו עומדים להתחיל עכשיו תכנית לאזור שבתכנית המתאר הוגדר כאזור להעדפת הולכי רגל. תכנית המתאר קבעה הנחיות כלליות, לא נכנסה באופן גורף למושגים, הם מפותחים במסגרת תכניות מדיניות שמתוכננות בהמשך. יש שלושה אפיקי תכנון: ביסוס העדפה של הולכי רגל על חשבון רכב פרטי, ובניגוד למה שיוזן אמר, הרבה נתיבי אופניים הם על חשבון רכב פרטי, לא תמיד בסכום אפס עם הולכי רגל, והמגמה הזו הולכת ומשתרשת ואנו נבסס אותה בתכנית המדיניות; האפיק השני הוא תשתית הליכה נוחה, כלומר שהתשתית שיש תהיה פנויה ממחסומים ככל האפשר, העדפה ברמזורים, והאפיק השלישי הוא העצמת המרחב הציבורי. מרחב הולכי הרגל הוא לא רק מרחב תנועה אלא מרחב של החיים העירוניים. זה המרחב שבו אפשר לעצור, לשבת, להפגש, לייצר קהילתיות, ככרות, חזיתות פעילות, (פארקים), וננסה להעצים גם את הרוב הזה.

מיכל, האחראית על הבטיחות:

כמו שנאמר כאן, לאורך השנים אנו בוחנים את הדברים, נכון שאנו מתבססים על מקור הנתונים של המשטרה אך אנו בוחנים מגמות לאורך שנים. אגף התנועה ערוך מקצועית לתת מענה גם בהיבט התשתיתי וגם בהיבט הסברתי. החזון הוא חזון לאפס אך העיר פעילה, יש דיירים חדשים ונקודות חיכוך חדשות שפעם היו פחות מועצמות, אנו מכניסים דברים לאורך השנים כמו מיתון התנועה.

נועה תורג'מן:

העניין של חניה על המדרכות עד תשע בבוקר זה משהו שהחמיר וצריך לבטלו מיידית.

מיטל להבי:

מודה לכל מי שבא. תחבורה זה לא זבנג וגמרנו. אני מאד מסכימה עם מה שאמר יודן. חלק מהעניין זו ראייה ארוכת טווח ולכן אנו בונים עכשיו פורום מוניציפלי של כל מחוזיקי התיקים במטרופולין, כדי לעבוד מול הממשלה בצורה אחודה, בדרישות שלנו לייעול התחבורה הציבורית, כי לצד זה שאנו רוצים להפחית את השימוש ברכב הפרטי באמצעות מגבלות על חניה אנו רוצים לייעל את התחבורה הציבורית כדי שבכלל תהיה אלטרנטיבה. בלונדון יש תחבורה ציבורית בכל ימות השבוע 24/7, ואצלנו הרכבת התחתית מתוכננת במיליארדים לא לנסוע בשבת, ולא לנסוע בלילות, ומאד קשה לנו מול כל הדברים האלה. אני רואה בכס את הגורם שמאיר את עינינו בבעיות, כי זה לא המכוניות שזורמות בורידים של העיר אלא האנשים. כל מילה שנאמרה פה תזכה לסופר תשומת לב.





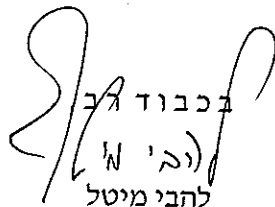
תל אביב-יפו
עיריית תל-אביב-יפו

להבי מיטל

סגנית ראש העירייה ויו"ר סיעת מרצ

מי שמחכה לנסים בתחבורה, זה לא יקרה, לא בשנה אחת של קדנציה, אני מקווה שבחמש. היתרון פה הוא שהשלטון המקומי הוא הרבה יותר יציב מהשלטון הממלכתי. למרות שזה לא בסמכותנו זה באחריותנו, כי אתם התושבים שלנו להוביל מהלכים. הדברים האלה נידונים גם בלשכת ראש העיר, זה נוגע בנו ונוגע לנו

וזה אכפת וזה אחד הנושאים הכי מרכזיים שנמצאים על תהליכי תכניות העבודה. פורום האכיפה קיבל הוראה מראש העיר לבדוק את הנושא הזה ולהציע מדיניות חלופית. כמו שטיפלנו במפעל הפיס נטפל גם בפחי האשפה, אנו עובדים מול ענף התברואה. אבל אגיד כשאנו חיים ביחד, אפשר לפעול ולא רק לצלם את הפח אלא גם להזיז אותו הצידה. עיר זה מקום שנהדר לחיות בו, הוא של כולנו. צריך להבין שאנו צריכים לחיות ביחד. בגלל זה האמנה שעבדנו עליה חשוב לי שהיא תנוסח עם הציבור, וכל מילה שאמרתם חשובה, לא רק נרשמה אלא גם צולמה, תועדה, תועלה לפרוטוקול ותזכה להתייחסות.



בכבוד רב
(יג'י ג'ון)
להבי מיטל

סגנית ראש העירייה
לתחבורה, בינוי ותשתיות
עיריית תל-אביב יפו

