

ז' בתשרי, התשע"ו  
20 ספטמבר 2015  
סימוכין: 37447015

## מתוקן סיכום שולחן עגול זיהום אוויר מתחבורה רחוב אלנבי 16.9.15

### רקע

**מיטל להבי** יש נושאים רבים שבהם ניתן לדון בהקשר של אלנבי, אולם היום נתרכז בנושא התחבורה הציבורית. מחקר על כמויות הולכי הרגל בעיר מראה את הנתונים בבירור – זהו רחוב פעיל כל היום, עם שיאים בבוקר ואחר הצהריים. ניתן לראות בהשוואה לרחובות אחרים סמוכים כי יש מיעוט של הולכי רגל ילדים וקשישים ברחוב, למרות שזהו הרחוב עם כמות הולכי הרגל הגדולה ביותר בעיר- כ-19,130 אנשים נספרו בעת המדגם באלנבי 64. לשם השוואה- בדזנגוף נספרו 16 אלף, בבגין 15.5 אלף ובמלך גורגי כ-12 אלף.

**מיכל מילר** בדיקת נפחי תנועת האוטובוסים ברחוב העלה כי נוסעים 23 קווי אוטובוס בכיוון אחד ו-26 קווים בכיוון הנגדי. כ-1500 אוטובוסים נוסעים כל יום דרומה וכ-2000 צפונה. בשעת השיא בין 7-8 בבוקר, נספרו 135 אוטובוסים לדרום ו-172 לצפון.

**בצלאל בוכר** הקטע העמוס ביותר ברחוב הוא באזור גרוזנברג ששם נספרו כ-4000 נסיעות ביום, כ-111,500 נוסעים לפי בערך 28 נוסעים לרכב אוטובוס. בנוסף יש שלושה קווי מוניות שירות 4,5,16 – בהם מבוצעות מעל ל-1000 נסיעות ביום וכעשרת אלפים נוסעים ביום. אין נתונים מוסדרים על מוניות ספיישל. ניתן לקבל את מספרן מתוך ספירות תנועה המבוצעות (בהנחה כמובן שהן נספרו בנפרד).

### מהלך הדיון

**צבי לוטבק** – התובנה שלנו מהרחוב היא שהבעיה מאוד מאוד חמורה, חשוב לנו שפתרונות של אוטובוסים חשמליים שיגיעו לעיר, יעברו איפה שצריך, שזה אצלנו. העירייה צריכה לעזור לנו למנוע מצב של פגיעה ברחוב, בתושביו ובעוברים בו. אפשר היה להפוך את אלנבי לפנינה תיירותית, זהו רחוב מקסים ובמקום זה מדובר בנתיב תחבורה ציבורית סואן. איכות החיים שלנו חשובה לנו, חשובה לעיר כולה – העירייה היא הנציג שלנו מול משרד התחבורה, אנחנו לא רוצים לשמוע שזה לא בסמכות העירייה ואנו רוצים אוזן קשבת. ממה שנודע לנו לא עשו מעולם ניטור אוויר באלנבי, גם אם זה מתחיל עכשיו, חשוב לנו שהנתונים שייאספו יועברו אלינו – אנו נגיע לתביעה ייצוגית, מדובר בעניין של חיים ומוות

**רות לוטבק** - יש תחושה מאוד לא נעימה ברחוב, לא נעים לדבר, לא נעים לנשום. ממי שגר יותר זמן ברחוב אני מבינה שזה מצב שרק הולך ומחמיר. באלנבי 73 למשל ספרתי תחנות עצירה של 32 קווים

**מירי קופרמינץ** – הגענו לכאן בעקבות הידיעה על הרכבים החשמליים שנכנסים לעיר. אנחנו בעד תח"צ ובעד השימוש בה ולכן חשוב לנו להבין את מערך העניינים. שמענו גם את התכניות של הקו הסגול של הרק"ל. זהו רחוב עירוני שוקק ותוסס והוא יכול להפוך למרכז החיוני של לב העיר, הרחובות הצדדים מתפתחים ללא הכר והציר העיקרי פשוט כושל.

**זאב לדרמן** - גרנו בירושלים בעבר ולמדנו מרחוב יפו, זה שהוא היה עורק תחבורה ראשי זה לא עניין חקוק בסלע, ניתן ליצור שינויים אם רוצים



**מיכל ריזל** – אנו נמצאים כיום בשעת רצון, יש לנו צורך בניטור אוויר ברחוב וגם בניטור רעש, הפתרונות מבחינתנו מצויים במשרד התחבורה ואנו רוצים לגשת אליהם ביחד ולהציע את הפתרונות שגיבשנו:

א. תחשיב כלכלי על מעבר לאוטובוסים חשמליים- בהכללת עלויות חיצוניות מקיפות כמו איכות אוויר ואיכות חיים. התחלנו לעשות עבודה כזו עם העמותה לכלכלה בת קיימא, אולם יש צורך בעבודה מקצועית של איסוף נתונים מתוך הנחה שאוטובוס חשמלי ישתלם יותר מאלה המונעים ביוורו 5 או יורו 6. בסיאול הגיעו לביטול אוטוסטרדה ראשית והפיכתה לפארק לאחר תחשיבים כלכליים. עלות תחשיב כלכלי כזה מגיעה לכ-50,000 שקלים.

ב. תכנית הרכבת הקלה המתוכננת לעתיד הרחוב- אנו רוצים שזו תתחיל ב- **BRT** חשמלי אחד על כל הרחוב, אנו רוצים שישתמשו בתכנית של הקו הסגול כדי להכניס רכבים חשמליים

**גיל יעקב**- רחוב אלנבי מוכיח כי אנו נמצאים כיום כבר בקיבולת של מערכת הסעת המונים. מ. התחבורה והמשרד להגנת הסביבה לא עשו עבודה מספיק טובה עד היום ולכן ניתן להציע כמה פתרונות:

- א. צריך לבדוק אפשרות לייצר קווים מקדימים לרכבת הקלה העתידית באלנבי שיחליפו אוטובוסים מזהמים שכבר היום נמצאים בקיבולת גבוהה, למשל קו מכין בתואי הקו הסגול. ניתן להתחיל עם קו מכין (כמו קוים 1 ו 189) ולהמשיך בהקמה מהירה של מערכת BRT באלנבי.
- ב. תזמון הרמזורים ברחוב – יש הצטרבות של אוטובוסים בצמתים לא חשובים, כמו למשל מבלפור. יש מקומות שבהם ניתן להקל את העומס על הציר על ידי תזמון רמזורים שונה.
- ג. הרבה אוטובוסים עושים את הדרך על הציר לעבר נקודת סיום המסלול בכרמלית או בתמח"ת. יש אפשרות לבדוק אם חלקם, שמגיעים כבר ריקים לאלנבי, יכולים לנסוע בדרכים חלופיות.

**רבקה דואני** - יש לנצל את המומנטום של שעת הכושר ולהחיש הכנסת מטרונית חשמליות בקטע הסואן של הרחוב מככר המושבות ועד רח' בן יהודה. מהלך כזה יקל על העומס, על הנגישות ועל הזמינות. למדנו מבעלי הניסיון והוותק- מדינות אירופה ובראשן ברלין!!

**דויד יצחק**- הרבה פעמים אנו רואים שאוטובוסים זהים נוסעים בזה אחר זה על אותו צירו ופוקקים את הרחוב, אולי צריך לחשוב על תדירות שונה באזור.

**יוסף בזיס** – ניטור אוויר נעשה לרוב בחורף קרי, בין נובמבר לפברואר.

**רוני גורל** – אנחנו עושים הכל על מנת להתייעל – הן במעבר ליוורו 6, הן באוטובוס הכתום שכבר נמצא בשימוש כאוטובוס חשמלי. האוטובוסים החשמליים שהולכים להיכנס אל הצי זו סנונית ראשונה. במרץ 2016 עתיד הצי שלנו להתרחב ב-125 אוטובוסים חדישים. אנחנו רוצים להתייעל מבחינת רעש, זיהום אוויר ואנרגיה, אולם יש המון חומות של בירוקרטיה שאנו מתמודדים מולם ונשמח לשלב כוחות על מנת לקדם את הנושא. בימים אלה, לאחר שהתקבלו האישורים המתאימים, חברת דן מתקינה את עמדת הטעינה במסוף רידינג.

**בצלאל בוכר** – יש להדגיש כי בכל המכרזים של אשכולות קווים שמשרד התחבורה מפרסם קיימת דרישה להפעלת השירות באמצעות רכבים בתקן יורו 6- תקן מחמיר מאד מבחינת רמת זיהום אוויר.

- כמות האוטובוסים הגדולה הפועלת לאורך הרחוב היא תוצאה של שלושה גורמים עיקריים: האזור הוא יעד לביקושים גדולים (סיטי של ת"א),
- נימצא בסמוך למסוף כרמלית השואב אליו קווים רבים,
- זהו ציר רחב מערב- מזרח, אחד הבודדים במרכז העיר, כמעט ללא חלופות.

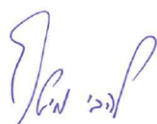


**מיטל להבי** – חשוב להזכיר בהקשר זה שהעירייה נענתה בעבר לדרישת המשרד להגנת הסביבה וכתבה תכנית לצמצום זיהום אוויר- אמרנו מה אנחנו רוצים מבחינת סוג האוטובוסים, המוניות, אזורים מוגבלים לדיזל וכו'. היועצים ייעצו, כתבו תכנית וקיבלו תשלום ובסוף מ. התחבורה פסל את התכנית. המון דברים בתחום העירוני אינם בסמכויותינו למשל איננו יכולים לקבוע מה ייסע בשטח העיר שלנו. יחד עם זאת לעמדתנו איננו יכולים להתנער מהאחריות שלנו לתושבים, לאיכות חייהם ולאיכות האוויר בעיר. המשבר שיוצרת כיום הרכבת הקלה ברחבי העיר הוא הזדמנות לשינוי. כבר כיום אנו מרגישים את האופן בו שיתוף הפעולה עם מ. התחבורה מתהדק ומשתפר. אני מקווה גם כי השר יאשר את הקמת רשויות התחבורה המטרופוליטיות ובכך יאפשר לרשויות המקומיות לקבל יותר סמכויות לניהול תנועה ותחבורה מתוך ראייה מטרופוליטית רחבה. רחוב אלנבי מוכיח לנו ללא ספק כי הזיהום יכול להגיע גם מתחבורה ציבורית ולא רק מפרטית. הזיהום בתל אביב יפו בכלל הוא רק מתחבורה, וזיהום האוויר באלנבי הוא כמעט אך ורק מתח"צ, על כן הפתרון הוא לשלב ידדים עם מ. התחבורה.

### סיכום משימות

1. הח"מ מבקשת לקבל נתונים מדויקים יותר על הקווים, מספר הנוסעים, התדירות וכן נתוני לפי סקרי on board ולנתח התח"צ באלנבי לעומק – באחריות מיכל מילר לרכז הנתונים (כולל מדן, עדליא ומשרד התחבורה)
2. חברת דן רוכשת 125 אוטובוסים חדשים, יש לקבל נתונים על הקווים להם הם מיועדים ולפעול להתאמת הפריסה לצורכים העירוניים ולצורך הפרטני בהפחתת הזיהום באלנבי + בדיקה מול חברת דן כיצד ניתן לסייע לטובת קידום יבוא אוטובוסים חשמליים בהיקף משמעותי - בתיאום עם מתכנני התנועה של חברת דן וכן ע"י הח"מ מול הנהלת דן
3. בדיקה של תזמון הרמזורים באלנבי – ע"י אגף תנועה ואגף הבקרה – באחריות גב' עדה שוורץ
4. **בדיקת** שירות התח"צ בשכונת לב העיר, בדגש על רחוב אלנבי, זאת בשיתוף הפרויקט הקיים של נתיבי איילון – העדפת אזור אלנבי בסדר העבודה הקיים כיום – ע"י מיכל מילר
5. הכנסת מערכת ניטור אוויר וניטור רעש לאלנבי לחורף 2015 – באחריות הרשות לאיכות הסביבה יוסף באזיס ובסיוע נטע דונחין
6. יקבעו ישיבות המשך עם התושבים בתדירות של לפחות פעם בחודשיים והישיבה הבאה תתייחס גם לחזון הרחוב.

ב כ ב ו ד ר ב ,



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

רשמה : נטע דונחין



**העתקים:**

מנכ"ל, עת"א	מנחם לייבה
ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית	מאיר חן
מנהל מחוז ת"א, המשרד להגנת הסביבה	ברוך וובר
מנכ"ל דן	שמואל רפאלי
מנכ"ל קווים	ציון פת
מנכ"ל מטרופולין	אילן קרני
מנהלת מינהל בינוי ותשתיות, עת"א	שרונה הרשקו
ראש הרשות לתחבורה תנועה וחניה, עת"א	אשר בן שושן
מנהלת תכנון אסטרגטי, עת"א	צילי בר-יוסף
מתכנתת בכירה, עת"א	עלמא צור רביבו
מנהלת מחלקת ניהול ובקרת תנועה, עת"א	עדה שוורץ

**נוכחים ומוזמנים**

**נוכחים:**

סגנית ראש העירייה מחזיקת תיק תחבורה	מיטל להבי
מנהל אגף רובעים ושכונות, עת"א	אריק שוע
מנהל הרובע, עת"א	יעקב דרכמן
אחראי משאבי אוויר, הרשות לאיכות סביבה	יוסף באזיס
סגנית מנהל אגף תנועה, עת"א	מיכל מילר
חברת עדליא, מנהלת תחבורה ציבורית.	בצלאל בוכר
דן	רוני גורל
דן	תמיר יפת
יועץ סביבה לחברת דן	זיו וייץ
מוניות קווים 4,5	דויד יצחק
תושב, להציל את אלנבי	גלעד גולדמן
תושב, להציל את אלנבי	זאב לדרמן
תושבת, להציל את אלנבי	גנה לדרמן
תושב, להציל את אלנבי	ד"ר צבי לוטבק
תושב, להציל את אלנבי	עקיבא עליאש
תושבת, להציל את אלנבי	רות לוטבק
תושבת, להציל את אלנבי	מירי קופרמינץ
תושבת, להציל את אלנבי	מיכל ריזל
תושבת, להציל את אלנבי	פטריסיה הורביץ
ארגון נוסעי התחבורה הציבורית	רבקה דואני
ארגון 15 דקות	גיל יעקב
ארגון תחבורה היום ומחר	יפתח שוע
יועצת לענייני תחבורה, עת"א	נטע דונחין

**מוזמנים:**

מנהל אגף בכיר תכנון, תכנון רישוי ותפעול תח"צ, משרד התחבורה	דרור גנון
ממונה תח"צ, מחוז ת"א והמרכז, משרד התחבורה	אסי סוזנה
מנהל תחום תכנון תח"צ, משרד התחבורה	גבי נבון
מפקחת על התעבורה, מחוז ת"א, משרד התחבורה	טופז פלד
ראש מינהל תח"צ, נתיבי איילון	רותי אמיר
ראש תחום זיהום אוויר מתחבורה, המשרד להגנת הסביבה	אמיר זלצברג
ממונה על המערך הארצי לניטור אוויר, המשרד להגנת הסביבה	ד"ר לבנה קורדובה
רכז תח"צ כלל אזורי, עת"א	ליאור ליבלר
מתכנתת תנועה ארוך טווח, עת"א	אירית לב-הר גבאי
המכון לחקר תחבורה, הטכניון	דר רוברט אסחאק
מנכ"ל מוניות קווים 4, 5	אבי גזית

