

כ"ג בכסלו, התשע"ח
 11 דצמבר 2017
 סימוכין : 55094617

הנדון : סיכום ועדת תחבורה- יפו

נושא הדיון: קידום מערכת תחבורה עירונית וניידות בת קיימא ליצירת חלופות לרכב הפרטי באזור יפו			
110	המישלמה ליפו, שד' ירושלים תל אביב-יפו	מיקום	7.12.17 17:30-20:00
<ul style="list-style-type: none"> • מיטל להבי - סגנית ראש העירייה וממונה על תיק התחבורה, בינוי ותשתיות • עו"ד אמיר בדראן – חבר מועצת העיר • עמי כץ - מנכ"ל המישלמה ליפו • אשר בן שושן - מנהל הרשות לתחבורה תנועה וחניה • חזי שוורצמן - מנהל אגף התנועה • מיכל גרוס – מנהלת מחלקת מידע הדרכה ובטיחות בדרכה • איציק שפק - מנהל פרויקטים בכיר • טלי לוי - מנהלת מחלקת תכנון • חגי ירון - מנהל מינהלת הרכבת הקלה • הדר לוי אליוף- מתכנתת תנועה אזורית • ד"ר רוברט אסחק - המכון לחקר תחבורה, הטכניון • שבי גטניו- מנהל לשכה, סגנית ראש העירייה • בר לביא- עוזר אישי לסגנית ראש העירייה 			משתתפים (מטעם העירייה)
מיטל להבי- סגנית ראש עיריית תל אביב-יפו			מנחה
יפתח שוע			סיכום

רשימת המשתתפים:

מהלך הישיבה:



עמי כץ: אני שמח לארח את המפגש הזה. המישלמה היא לא גוף מתכנן או מבצע בנושאי תנועה, חניה ותחבורה. יחד עם זאת, אנחנו פה כדי לחבר בין צרכי התושבים שמגיעים אלינו לבין אנשי המקצוע, ומסייעים לקדם נושאים ולהביא את הצרכים בפני הגורמים הרלוונטיים. מיטל יזמה פה כנס חשוב מאוד ליפו, וזו רק התחלה של סדרת מפגשים ושולחנות עגולים שיעסקו בצורה יותר עמוקה בנושאים נוספים.

מיטל להבי: יש לנו מטרה עירונית לקדם מערכת תחבורה וניידות בת קיימא - כזו שלא מבוססת על רכב פרטי. אני יודעת שכרגע צריך רכב פרטי, אין לנו תחבורה 24/7, יש מגבלות מיסוי, אבל אנחנו שואפים להתקדם לכיוון תחבורה בת קיימא ולתת למענה לצרכים שלכם כתושבי האזור.

הקו האדום של הרכבת הקלה – מדובר בפרויקט לאומי שמנוהל על ידי חברה ממשלתית (נ.ת.ע). העבודות יתחילו ב-2019 בצורה מובהקת יותר בשדרות ירושלים. בתהליך שמתחיל עכשיו ועד תחילת העבודות, נ.ת.ע צריכה להיות מודעת לבעיות שלכם ולרצונות שלכם כדי להביא פתרונות יעילים לתושבי יפו. אנחנו נמצאים בכל מיני בדיקות סביב קווי הזנה וצירי תנועה מול נ.ת.ע, וכל השאלות שתעלו בעניין זה יועברו לנ.ת.ע עם בקשה לקיים עמכם מפגש שיתוף וידוע.

נושא מרכזי מאוד ביפו: תחבורה ציבורית - אנחנו נמצאים בשלב של מיפוי הקיים והצרכים של תושבי יפו: הקווים, מספר יורדים ועולים, איפה חסר שירות, קיבולת האוטובוסים שעובר ביפו. הפרויקטים בתחום התח"צ הם מאוד מעובים – קווים משלימים לקו האדום, שיפור רמת השירות ברובעים ובשכונות (פרויקט שנכנס עכשיו ליפו), שיפור הנגישות למכללה האקדמית, נתיבי עדיפות לתח"צ במסגרת פרויקט "מהיר לעיר". אנחנו מתניעים תכנית עירונית לתחבורה ציבורית, ויש לנו לראשונה מזה שנים יחידה לתחבורה ציבורית בעירייה בראשות ד"ר נדב לוי. יש לנו פרטנרים לעבוד איתם שמחויבים רק לנושא זה.

הדוגמה של מה שבוצע ברובעים אחרים בעיר – התחלנו עם דרום ומזרח העיר משום שמצאנו כי במקומות שבהם האוכלוסייה חלשה יותר ומשתמשת יותר בתח"צ, דווקא שם רמת השירות נמוכה יותר. העבודה נעשתה ותיעשה בשיתוף ציבור מלא - מלאו את הפרטים ברשימה שלנו כדי שנוכל להזמין אתכם למפגש על פי תחומי העניין שלכם. המפגשים ייערכו על פי הנושאים השונים. לגבי נושא התחבורה הציבורית, יהיה מיפוי יחד עם התושבים - הצרכים, הרגלי הנסיעות וכדומה. כל מי שיירשם יקרא לדיון במסגרת שולחנות עגולים.

בקדנציה הקודמת נאבקנו יחד תושבי תל אביב-יפו ובתים ועם אחמד משראוי על קו 46. חמש שנים אחרי המאבק הצליח. המשמעות היא שיש לכם כעת חיבור לתחנות הרכבת ההגנה והשלום. הקו



הזה גם מייתר את ה"אקדמבוס" – השאטל המיוחד מתחנת רכבת ההגנה למכללה האקדמית מתחנת הרכבת. כעת, אם נגיע לסיכום עם הרכבת נרצה להסיט את התשומות של השאטל הזה עבור מסלול מתחנת וולפסון.

מוניות שירות – בוועדת התחבורה חברים גם מנהלי קווי השירות בעיר, מוניות 4-5, ונוכחים גם כאן. היו מספר פניות של עיריית ת"א-יפו למשרד התחבורה להפעלת מוניות שירות ביפו, על בסיס תקנות שיכול לתקן השר להפעלת תחבורה ציבורית לבתי חולים ועבור אוכלוסייה שאינה יהודית שחיה פה וזכאית לקבל שירות. אנחנו עובדים בכמה מישורים, אין תוצאות עדיין לבקשה אך אנו מודעים לצורך. מעבר להצעות ששמנו על שולחן משרד החברה, יש קווים שקיבלו רישיון הפעלה ואינם פעילים מאחר שאין סבסוד ציבורי וזה יוצא לא משתלם מבחינה כלכלית למפעילי מוניות השירות. אם הממשלה תאפשר רב קו או סבסוד ושיפוי למוניות, ייתכן ונצליח להרים קו ראוי.

אוטותל – אחד מהפתרונות לתחבורה בת קיימה של העירייה. ה'אוטותל' נוצר על בסיס תפיסת עולם חשובה שיש צורך במעבר לתחבורה שיתופית. לא כל אחד צריך להיות בעלים של רכב, ומי שיכול משתתף ברכב. בפרויקט הזה, יש דגש על פריסה רחבה ביפו שבה יש רמת שימוש גבוהה.

תל אופן - תחנות תל אופן פזורות בכל העיר, וגם ביפו ניתנת האלטרנטיבה הזאת של תחבורה שיתופית כאפשרות נוספת להתניידות.

שבילי אופניים - אחד הדברים החשובים גם ביפו זה הצורך בעוד שבילים והצורך בחיבור של השבילים הקיימים זה לזה. אי אפשר לחבר שביל דרך מעבר חציה ל"אין שביל". לעומת זאת, בשדרות ירושלים כן צריכים לייצר מעברי חציה תקינים לאופניים. פרויקט סימון המעברים נמצא כרגע בתכנון על ידי אגף התנועה, ובזמן הקרוב יתבצע בפועל חיבור של חלקי השדרה במעברי חציה לאופניים, כמו בשדרות רוטשילד. תהיה רציפות של השבילים דרך מעברי החציה.

בנוסף, בביצוע מתקדם ציר קדרון ("מים עד ים") - יוצא מאזור חוף הים בקדם, דרך הבעל שם טוב, ומתחבר לפארק אריאל שרון באמצעות שבילי אופני-דן, משם ללטרון ועם תכנון נכון נגיע עד ירושלים. יש גם רחובות עם מיתון תנועה עד 30 קמ"ש וזכות דרך לאופניים. חלק מהתפיסה צריכה להיות גם העלאת נורמות ההתנהגות בטיחות ושיפור תרבות הנהיגה ביפו.

חזי שוורצמן: בעניין חיבור שכונות הדרום עם מרכז תל אביב בשבילי אופניים - בכל מקום שחתך הכביש מאפשר אנחנו שואפים לסלול שביל. אנחנו עושים זאת במגבלות המצב הקיים. מתוכננים גם מעברי חציה להולכי רגל וגם מעברים לאופניים בשדרות ירושלים. כרגע מתוכננים לביצוע שבילים בבעל שם טוב, שמחה הולצברג, שלבים, מתוכנן בנחל הבשור לכיוון רחוב עזה ולכיוון מרכז העיר.



תהיה רציפות של השבילים - אם שביל לא מתחבר לשביל, החיבור יהיה דרך אזור ממותן תנועה, שם האופניים רוכבים על הכביש ותנועת המכוניות מוגבלת ל-30 קמ"ש. הרעיון שהיו שבילים שמקושרים ביניהם גם באמצעות אזורים ממותני תנועה.

מיטל להבי: בסוף ינואר נקיים ועדה לנושא האופניים. בעיקרון, כל חודש מתחילים בסלילת שבילים חדשים בשני רחובות, ובכל רחוב יש מי שמברך ויש מי שמקלל וזאת משום שלא כולם מבינים את מערך השיקולים – תשתיות קיימות, בעלות על קרקעות, פרויקטים עתידיים, מקומות חניה וכו'. זה לא יקרה בבת אחת משום שאנחנו עושים השתלה של נתיב חדש ברחוב קיים. אנחנו מנסים לשנות את התרבות וזה לוקח זמן.

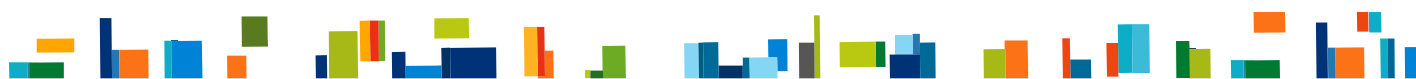
רחובות ממותני תנועה – רחובות בהם התנועה ממותנת ורוכבי האופניים נוסעים בהם על הכביש. מותקנים בהם גם באמפרים להאטת התנועה. זה לא פתרון קסם לוויסות התנועה, במיוחד ביפו, אנחנו צריך לשנות את התרבות וזה לא קורה ביום אחד.

יש כמה פרויקטים מאוד גדולים ביפו - ציר שלבים בראשם, כרגע נמצא מקטע אחד בביצוע. זה לא סוד שדרך שלבים לדעתי צריכה להיות רחוב עירוני ולא ציר מטרופוליני. לצערי התכנון הוא ישן ועל פי עקרונות תכנון ישנים. אנחנו מנסים לעשות את המקסימום כדי לחבר בצורה טובה בין דפנות הרחוב. שלב א' יצא לעבודה, ובשלב ב' ו-ג' נצטרך להיות מאוד רגישים כי אלו אזורים צפופים יותר מבחינת אוכלוסייה. מתקיים שיח חזק כדי לייצר את הדברים האלה. יש תכנון שבדוק את האפשרות לעשות מעברי חציה במקום הגשר המתוכנן להולכי רגל כדי ליצור אזור ממותן תנועה. גם למשרד התחבורה יש מה לומר משום שהוא מממן את הפרויקט וזה נמצא בבחינה.

בטיחות - יפו מככבת בנושא הנפגעים בתאונות דרכים. בנושא הבטיחות צריך לטפל גם באמצעות תשתיות וגם באמצעות חינוך והטמעת נורמות חדשות. ברחוב יפת התקיים סיור של אנשי מקצוע בעקבות בקשות חוזרות של תושבים, והמסקנות היו שיש לבצע חידוש תמרור, שינויים גיאומטריים, פסי האטה ועוד. יש תכנית עבודה מפורטת על מה שנדרש לעשות ברחוב יפת, והיא עומדת לצאת לפועל.

עמי כץ: יש תכנית מפורטת לביצוע שעומדת לצאת לפועל במרץ, יחד עם שיפור של מקטע הרחוב מקורצ'ק עד רחוב הגבול.

מיטל להבי: יש פיילוט של תכנית "זזים לבית הספר" – אנחנו בודקים מאיפה הילדים מגיעים לבית הספר ובאילו דרכים הם עוברים. אחד מבתי הספר בפיילוט הוא חסן עראפה. יש שם בעיית בטיחות קשה, בעיקר בדרכים המובילות אליו. התקיים סיור בשטח, והתווינו תכנית עבודה מסודרת לבית



הספר, כולל הסדרת שטח להעלאה והורדת הילדים שמגיעים בהיסעים. אנחנו רוצים לא רק לחנך את התלמידים להתנהגות נכונה בדרך, אלא גם להבין מה המכשלות בדרך ומה הבעיות - לחבר בין חינוך לבין תשתיות. הדברים לא תמיד פשוטים - לפעמים הקרקע לא שלנו, צריך אישורים, תקציבים וכו'. למישלמה יש חלק מאוד גדול בכך שחלק מהפרויקטים כבר בוצעו.

חניה – יש לא מעט בעיות חניה, מהן סביב המכללה בגלל בניית המעונות, ובעיות שעולות מתושבים שאין להם חניה בלילה בגלל משאיות מבת ים שחונות בלילה ביפו. אנחנו מטפלים למרות שלעיתים מדובר בנושא מורכב ולא פשוט.

עמי כץ: חניה זה דבר שמציק לכל תושבי הארץ וגם בתל אביב-יפו. אין בשורות בעניין זה - יש יותר רכבים ואין תח"צ והמצוקה עוד תגדל. החניה לא תפתור את בעיות התנועה והתחבורה. למרות זאת, אנחנו מנסים למצוא איך להקל עם מצוקת החניה לתושבים. מכשירים שני חניונים קטנים על קרקע פרטית - בחבר הלאומים ובשארית ישראל - עד שהקרקע תופשר לבנייה, מכשירים את האזור באופן זמני לכמה מאות כלי רכב.

אמיר בדראן: אני הנציג היחיד של יפו במועצה, וחבל שהייצוג של האוכלוסייה הערבית ביפו לא מספיק גדול כאן כי זה חשוב. תודה למיטל על המצגת ועל הרעיון להביא את הוועדה ליפו. ביפו יש הרבה בעיות, אני מסכים עם הרבה מדברים שעלו פה מהקהל. צריך לתת מקום לביטוי ולדרישות התושבים כי הם יודעים הכי טוב מה כואב להם. צריך פתרונות נקודתיים. יש לנו בתוך השכונות בעיות בסיסיות של תשתיות - מדרכות שבורות, בחלק מהמקומות אין מדרכות כלל ואין תכנון למדרכות, חונים על מדרכות. אני אסייע ככל שאני יכול כחבר מועצה לסייע.

דבר התושבים: (לפי נושאים)

אכיפה ובטיחות בדרכים:

- רוב הילדים רוכבים על אופניים ואלו התאונות הכי קשות. חסרה אכיפה.
- קיים מחסור באכיפה בנתיבי תח"צ - רואים משטרה עומדת כל בוקר ונותנת דוחות לאופניים ועל זוטות לרכבים. עבירות חמורות יותר לא נאכפות, ובכלל זה נסיעה בנתיבי תחבורה



ציבורית. אכיפה זה פתרון שניתן לתת באופן מידי, זה לא רכבת קלה או ציר שלבים שדורשים תכנון וביצוע ארוכי טווח.

- הגישה של העירייה היא בעייתית. אי אפשר להדוף את הטענות על חוסר אכיפה ולומר שזה לא קשור אלינו. בנוסף, ביפו יש את סל"ע שעושה 80% מתפקידי השיטור ביפו. הם לא משטרה ואין להם סמכויות של משטרה. יש פה עניין של אי-אכיפה בצורה הכי בוטה שיש. דבר שני, אני גר מעל צומת שלפחות פעם בשבוע יש בה תאונה. ניסיתי לפנות לכל מי שרק אפשר, והעירייה מזלזלת. הצומת היא ניצקביץ'/שד' ירושלים. כמעט דרסו אותי ואת הילדים שלי, ולא קיבלתי את התמונות מהמקום למרות שיש שם מצלמות.
- יש בעיה של אכיפה של חפצים ודברים שמצויים ברחוב. אנשים ממש מפחדים להזיז דברים מחשש שיפגעו בהם, רק המשטרה וסל"ע יכולים לטפל בזה.
- המשטרה לא מגיעים למפגשים איתנו באופן קבוע. אני לא אוהב שאומרים שאין פיקוח. המשטרה אוהבת לומר שהפשע ביפו יורד, ובגלל זה היא לא יכולה לדרוש תקציבים נוספים. המשטרה ניכסה לעצמה את המשטרה העירונית, מעל 80% מהפעילות של המשטרה העירונית היא עבור המשטרה. מספיקה ניידת אחת כדי לעשות סדר. יש פה וונדליזם בלתי נתפס, אנשים לוקחים אופניים של תל-אופן וזורקים אותך ברחוב, כולנו משלמים על זה. אנשים שומרים לעצמם חניות במרחב הציבורי ואין אכיפה על זה. מול ביה"ס שאני מלמד בו יש תחנת סמים.
- רוב היום שדרות ירושלים היא חניה. חייבים לטפל בזה ולאנוף את העצירה בנתיבים. צריך להבין שאם אנשים חונים על המדרכות אנשים הולכים על הכביש, וזה לא בסדר.
- ברחוב יפת/שערי ניקנור נהגים משתוללים ויש שם המון תאונות. אני לא רוצה להיות אחד מאלה שנפגע מזה.
- הולכי רגל ואופניים ביחד זה לא הולך.

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה: אני מבינה שיש בעיה חמורה בנושא הפיקוח והביטחון האישי. אנחנו נייצר שולחן עגול לדיון בנושא הבטיחות בתחבורה. המשטרה לא הגיעה לצערי אבל נעשה דיון מיוחד איתם.



חזי שורצמן, מנהל אגף התנועה: אנחנו משפרים כל הזמן, עושים מה שאפשר. איפה שאפשר סוללים כביש, איפה שלא - נעשה מיתון תנועה. אנחנו יושבים עם המשטרה, עם כל הגורמים. אנחנו עובדים על התמרורים המוארים, תמרורים רגילים, פסי האטה.

תחבורה ציבורית:

- צריך לקשר בין ת"א ליפו והשכונות הדרומיות שלה באמצעות תחבורה ציבורית, לא מדובר ביחידה נפרדת. לבני הנוער אין מה לעשות בסופי שבוע והם הולכים לבת ים ומקומות אחרים. יש לנו את הכוח, יחד עם העירייה לבוא ולשנות.

- **אייל דהרי ממוניות שירות 4-5:** יש לנו רישיון להפעלת קו עד בת ים דרך יפו, אבל הוא לא פועל בגלל חוסר כדאיות. הוכנה הצעה למוניות 24/7 ואנחנו במגעים עם העירייה ואם זה יבשיל נוכל לתת לכם שירות. הציר המתוכנן - מגבול בת ים, יפת, מרגוזה, מתחבר לשדרות ירושלים, דרך יפו, אלנבי, בן יהודה ועד הנמל. לא אני קובע את המסלול - זה מה שאושר לנו.

מיטל להבי: אני פניתי לכל מי שאפשר במשרד התחבורה בעניין הפעלת מסלולים נוספים, כולל בסופי שבוע. אני עולה לכנסת לכל דיון רלוונטי. פניתי למוניות השירות והטענה שלהם שאי אפשר לעבוד בקו שאין בו פרנסה. ביקשתי מהם הערכה של עלות כדי שאולי העירייה תוכל לסבסד בעצמה ולתת הצדקה כלכלית לקו. זה בבחינה.

קו 46 לא עוצר ברחוב יהודה הימית ותחנה שבוטלה ביפת 46.

- בתקופת עבודות הרק"ל מתוכננת הסטה של קווים, בעיקר 18 ו-25, משדרות ירושלים שלא נותנת לנו מענה לצפון ת"א.
- אין תחבורה ציבורית לחולון, יש המון לבת ים, ואף לא אחד לחולון. יש עצומה של מעל 250 איש בשדרות ים-שדורשים תחבורה לעיר חולון.
- אין דרך להגיע לרחוב שלבים משד' ירושלים. קווי רחוב שחוצים את השדרה.
- האוטובוסים לא עוצרים בתחנות, הם מגיעים מלאים ולא עוצרים כבר בשעות הבוקר המוקדמות. בנוסף, שילוט אוטובוסים אלקטרוני - אין קשר בין מה שכתוב בשילוט לבין מה שקורה בשטח.



- תחבורה ציבורית מרחוב סומקן לכיוון שד' ירושלים - היום צריך להחליף 2 קווים וזה קשה מאוד לאנשים מבוגרים.
- בקווים 240, 40, 1, 10 ו-18 אין מקום לנשום, ופעמים רבות מגיע אוטובוס קטן ולא מפרקי. בשעות העומס חייבים לתגבר את כמות האוטובוסים.
- בנוסף, צריך לדעתי להאריך את שעות הפעילות של קו 46.
- לפני כמה שנים שמענו שמשד התחבורה השקיע סכום עתק ברפורמה בתח"צ בגוש דן. איפה הכסף?
- קו 46 לא מגיע לרחוב יפת כפי שהיה בעבר.

גיל יעקב, 15 דקות:

צריך לשים את הדברים על השולחן. יפו מקבלת את השירות הגרוע ביותר בעיר תל אביב יפו. התוצאה היא מצוקת חניה כי כולם מגיעים לפה ברכב פרטי. אין מספיק מסופים ותחנות קצה, אנחנו העברנו לעירייה כמה הצעות, והתפקיד של העירייה הוא למצוא נקודות כאלה. חיבורי מזרח-מערב לשכונות דרום ת"א ויפו - כיום אין חיבור מתאים. קו 46 הוא מבורך אבל זה לא מספיק. התדירות נמוכה מדי והוא לא תואם את הסטנדרטים להפעלת קו. בנוסף, עיריית חולון ועיריית הרצליה מסבסדות שאטל בסופי שבוע, ואין סיבה שעיריית ת"א לא תעשה כן עבור תושבי יפו. אני חושב שכל המהלכים הנדרשים צריכים להיות בשיתוף הציבור. אני קורא לכולכם להצטרף למפגש במרכז קהילתי בני ברית ב-26/12 בשעה 19:30.

אופניים :

- רוב היום שדרות ירושלים היא חניה. חייבים לטפל בזה ולאכוף את העצירה בנתיבים. צריך להבין שאם אנשים חונים על המדרכות אנשים הולכים על הכביש, וזה לא בסדר.
- הבעיה היא ששבילי האופניים מובילים משום מקום לשום מקום. לא ברור לי איך אני אמורה להגיע למשל מיפו לדיזינגוף סנטר. המפה של העירייה לא מעודכנת.
- אשמח לקבל תכנית מסודרת להקמת שבילי אופניים ביפו. בנוסף, התחזוקה של השבילים הקיימים לא מספיקה, ואין אכיפה מספקת על מכוניות שחונות על שבילי אופניים.



- קיים מחסור בשבילים מצפון לדרום שמקשרים את יפו לנקודות מרכזיות בעיר. נושא האופניים צריך להיות בעדיפות ראשונה ולקבל משאבים הולמים. פתרון כמו ביהודה הימית (ציור השביל על הכביש) לא עוזר. קרה לי שמישהו פתח לי דלת בפרצוף. חייבת להיות הפרדה פיזית בין הולכי רגל, אופניים וכלי רכב.

הרכבת הקלה ושד' י-ם:

- בפגישה עם נת"ע נאמר לנו שהם לא מעוניינים בתחרות. התכנית של נת"ע תפגע בשירות האוטובוסים. נת"ע רוצים בלעדיות על שדרות ירושלים, לא תותר נסיעה למכוניות ואוטובוסים, לרבות סופי שבוע.
- חגי ירון, מנהלת הרכבת הקלה: בנושא זה, כשהרכבת תעבוד נכון לעכשיו לא תותר נסיעה על גבי מסילות הרכבת. אולי זה ייבחן בעתיד. באותו קטע כביש גם לא יסעו אוטובוסים - המדרכות צרות מידי ואין להם איפה לעצור בבטחה.
- השדרה פה לא מספיק רחבה לאופניים. הולכי רגל ותחנות רכבת מתוכננות שיבואו על חשבון העצים בשדרה. המקטע שבין 'אילת' לארליך' יהיה עם מעט מאוד תנועה. אני לא מבין למה נת"ע לא נמצאת פה, וגם בישיבה הקודמת הם לא הגיעו. אי אפשר לדבר איתם ישירות, אלא רק בדרך עקיפה.
- הכניסה של הרק"ל והסגירה של שלישי או יותר של השדרה לתנועה מוטורית עומדת לגרום לכניסה של אלפי רכבים לתוך הרחובות הקטנים וההיסטוריים של יפו. זיהום אוויר וסכנה מתאונות הם רק חלק מהרשימה, אתם יכולים לדמיין מה עומד לקרות.
- כולם מדברים על עצים ושבילים ושוכחים שאנשים צריכים לחיות. אחרי השעה 17:00 הכל פה מוזנח, אין תאורה והכל מלא זבל. מעבר לכך, את העבירות החמורות ביותר על הכביש מבצעות משאיות זבל.
- אני שותף גם למה שאמרו פה על נת"ע, מדובר בגוף כוחני שבא לדרוס את יפו. מה שחגי אמר פה (מפורט לעיל) מנוגד למה שהם אמרו לי בפגישה. אני לא מבין איך אנשים יתפרנסו בשדרות ירושלים. אני לא רוצה לעזוב את העיר כי אשתי מפחדת ללכת ברחוב כי אנשים נוסעים פה ב"אין כניסה". לכם, העירייה, יש כוח על המשטרה ועל נת"ע שלנו אין.



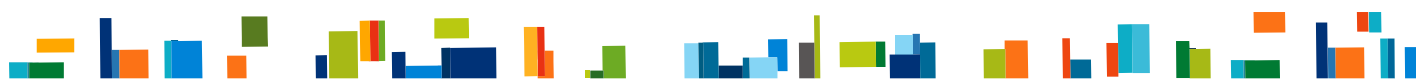
- איך אתם מתכוונים לפנות אשפה בשד' ירושלים בזמן העבודות על הקו האדום ואחריהם?
 - האם מתוכננות הקלות על רכב דו גלגלי?
- מיטל להבי: אנחנו מנסים להיות עירייה יוזמת ולא מגיבה. זה לא קל לשנות את הדיסקט ביום אחד, ולא קל ליצור מערך שלם שלא היה קיים. לעניין דו גלגלי מתאפשרת נסיעה של רכבים דו גלגליים בנת"צים בכל העיר אולם אין עדיין תמרור מתאים שאושר על ידי משרד התחבורה ולכן הניסוי לא הוגדר. אני חוששת לגורל הניסוי בהיעדר תמיכה ממשרד התחבורה ולאור עזיבתו של מאיר חן, ראש הרשות הארצית לתח"צ, את התפקיד.

1. גיל יעקב, 15 דקות:

מה יקרה לתחבורה הציבורית בזמן עבודות הרק"ל? צריך לעשות זאת בשת"פ עם התושבים ולא לעשות כן בחדרים סגורים. כל הסיפור של לסגור את שד' ירושלים לתנועת אוטובוסים לא נכון. אנחנו הראנו איך במקומות אחרים בעולם יש תנועה מצומצמת של אוטובוסים על המסילה. אנחנו הצענו מתכונת מרוככת. חשוב שהתושבים ידעו שמי שמתנגד לזה הוא ראש העיר והדרגים מתחתיו, ובכך מסיתים את האש לנת"ע.

חניה :

- חניה בבנינים - נכנסות משאיות ענקיות שלוקחות לנו את כל החניה ברובינשטיין 33, יפו ד'. אני נכת צה"ל ואני לא יכולה להיכנס לחניה שלי.
- חניונים - יש פה בעיה, אני רוצה לציין שיש פה הרבה אנשים עובדי כפיים שחייבים את הרכב הפרטי, ואין להם מקומות חניה. ההתחדשות העירונית והרק"ל הולכים להחמיר את המצב עוד יותר.
- אצלנו ברחוב סומקן אין סימון כחול לבן. אנשים באים לתחנת הרכבת וחונים אצלנו בחניה. לקחו לנו חניות נוספות בשביל אוטותל. אנחנו מבקשים סימון כחול לבן.
- מה קורה במרחב שוק הפשפשים עם חניה לתושבים? המקום הפך לאזור בילוי ארצי.
- בחניון אחוזת החוף מול בית החולים וולפסון יש הרבה חניה, ולמרות זאת לקחו לנו 3 מקומות חניה שיקרים לנו מאוד לטובת 'אוטותל'.



כללי:

- אנחנו רוצים לראות לוחות זמנים של כל התכניות שהוצגו כאן. יש קטסטרופה ברחובות וכל מי שגר ביפו יודע את זה.
- למה אישרתם למכללה לבנות את כל הבנייה המאסיבית על מגרש החניה שקיים היום? הם חונים אצלנו במקום לבנות חניון תת קרקעי.
- מדוע אושר מרכז מסחרי למכללה?
- אתם השופר שלנו. אם אתם לא תובילו את הדרישות שלנו מול המשטרה ונת"ע כלום לא יקרה. אני רוצה לקבל מסגרת זמנים לתשובות, ובזמן סביר.
- באשר לשוק הפשפשים - אני רוצה להתנייד בתוך השכונה שלי ולא יכול, בעיקר בסופי שבוע.

דברי סיכום- מיטל להבי: מודה לכל מי שהגיעו ונשארו להקשיב ולשתף. ייצא סיכום למפגש וממנו נגזור משימות לנושאים שיטופלו בצורה ממוקדת, כל נושא לגופו. המצגת ורשימת הקשר יישלחו לכולכם.

בכבוד רב,

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