

ועדת תחבורה בינוי ותשתיות – עיריית תל אביב-יפו, 1.8.2018

נושא: תחבורה ציבורית

מיקום: אולם ההנהלה, עיריית תל אביב-יפו, קומה 12

תחילת הישיבה: 16:45

נוכחים/ות:

מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל אביב-יפו ומחזיקת תיק התחבורה בינוי ותשתיות – יו"ר הוועדה; **נדב לוי**, מנהל יחידת תחבורה ציבורית, עיריית תל אביב-יפו; **מיכל מילר**, סגנית מנהלת אגף תנועה, עיריית תל אביב-יפו; **אירית לבהר-גבאי**, רכזת היחידה לתכנון ארוך טווח באגף התנועה, עיריית תל אביב-יפו; **טלי לוי**, מנהלת מחלקת תכנון באגף התנועה, עיריית תל אביב-יפו; **חגי ירון**, מנהל מינהלת הרכבת הקלה, עיריית תל אביב-יפו; **גיל יעקב** – מנכ"ל ארגון 15 דקות; **חגית אוריין** – מחזירים את הבטיחות להולכי הרגל; **סיגל ויצמן** – פעילה בשכונת נופי ים.

מיטל להבי: אנחנו נציג היום את פעילות הוועדה לאורך הקדנציה האחרונה בנושא תחבורה ציבורית. מה שתראו כאן אלו חלקיקים מתוך פרויקטים שמקודמים כעת ברחבי העיר. לכל דבר כזה יש משמעות כבדה. בעיני, אם יש ביטוי לדמוקרטיה במרחב הציבורי, זה התיעדוף שצריך לתת לתחבורה הציבורית על פני הרכב הפרטי שצריך להידחף אחורה, אחרי הולכי הרגל, רוכבי האופניים והתחבורה הפרטית.

הצגת מצגת

נדב לוי: המטרה העירונית היא לקדם תחבורה עירונית שיותר עובדת ולהתחיל עידן של תחבורה אלטרנטיבית. גם מנכ"ל העירייה כבר מדבר על מותו של הרכב הפרטי. השלב הראשון היה הקמת היחידה לתח"צ שתהפוך את העירייה ממגיבה ליוזמות של משרד התחבורה, לעירייה יוזמת שפונה בעצמה למשרד התחבורה עם הנתונים והמצב הקיים, מבינה מה הדרישות ויוזמת. זאת מתוך ההבנה שמשרד התחבורה לא מבין בדיוק את הצרכים בשכונות השונות. מטרתו היא לשרת את האזרחים, אבל חסר משהו בצד השני עם הידע והניסיון שיודע את הצרכים.

אנחנו עובדים בתוך טווח זמן, כאשר האירוע המשמעותי הבא צפוי בשנת 2021 – הפעלת הקו האדום. השלב הבא הוא שנת 2025 – הפעלת הקווים הירוק והסגול, ולטווח הארוך, בשנת 2040 אנחנו צפויים להפעלת קווי מטרו. אנחנו מתייחסים לנקודות אלה כנקודות זמן שלאורם אנחנו מדרגים את הפרויקטים.

המבנה הארגוני של יחידת התחבורה הציבורית – נמצאת באגף התנועה, יחד עם היחידה לתכנון ארוך טווח. יש עוד ארבע מחלקות: ניהול ובקרת תנועה, תכנון, ביצוע ואחזקת אביזרי תנועה, מידע הדרכה ובטיחות בדרכים.

לגבי מטרת היחידה – כפי שאמרתי צריך קצת להפוך את העירייה ליוזמת...

מיטל להבי: לא רק קצת – מעירייה נגרת לעירייה מובילה. מעירייה מגיבה לעירייה יוזמת. לא רוצה לתקן. צריך לדעת מה לבקש מראש.

נדב לוי: בראש ובראשונה המטרה היא עידוד התחבורה הציבורית בהתאם לצרכים העירוניים, וזה כולל גם את המבקרים והעובדים בעיר. מטרת נוספות – מתן מענה וייצוג האגף מול גופים שונים, אזרחיים וממשלתיים; הערכות חיזוי וביקושים; בקרה ופיקוח על התחבורה הציבורית בעיר.

המשימות השוטפות שלנו הן כל מה שקשור לנת"צים, בדיקות, תחנות אוטובוס, מיקומים, הסדרי תנועה זמניים, דיבור עם המפעילים, אישור ההסדרים הנ"ל, מסופי תחבורה ציבורית, מהיר לעיר – פרויקט דגל של משרד התחבורה ונתיבי איילון.

פרויקטים יותר ייחודיים שאנחנו מתעסקים בהם: תח"צ באירועים – כיום כל מה שקשור בזה הוא די תקוע. מתחילה חשיבה קצת אחרת על איך להביא את האנשים לאן שהם רוצים ולא רק לומר להם איפה הם לא יכולים לעבור; פיתוח מערכת בקרה – איזה אוטובוסים נוסעים בעיר, איפה הם נוסעים, לאן וכמה. מפתחים כרגע מערכת חדשה עם אגף המחשוב במטרה לשפר את השירות; נתיבים מהירים – עוד פרויקט דגל של נתיבי איילון. הקדשת נתיב באיילון לתח"צ ותחבורה רבת קיבולת. מתוכננים שאטלים משלימים שהתכנון שלהם נמצא בעבודה: מסלולים, תדירות וכו'; העדפה ברמזורים לתח"צ – נושא שבארץ עוד לא תפס כל כך...

מיטל להבי: יש לנו מרכז בקרה עירוני מתקדם שדרכו אנחנו שולטים על כל הצמתים והרמזורים. אנחנו רוצים להגיע למצב שבו אנחנו מתעדפים אוטובוס על פני תחבורה אחרת.

אם יש משהו שהיה בעיניי חשוב מאין כמותו זה היה נושא מוניות השירות. אני מחפשת את הפתרונות לא בהתנגחות אלא מתוך מה שאפשרי. למדתי את החקיקה, עליתי לכנסת לכל דיון בנושא. מצאתי במפעילים שותפים, היתה כאן ועדה על נושא הרב-קו ואחד ההישגים שהגיע מפה היה ההכללה של הרב-קו ברפורמה במוניות השירות. הרפורמה הזו היתה צריכה לקרות ב-2016 ואני דפקתי אז על השולחן ושאלתי מה קורה. המהפך קורה, יכול היה לקרות יותר מהר. שמתו על שולחן העירייה מספר הצעות להפעלת מספר קווים שיש עליהם רישוי בסבסוד העירייה, לא קיבלתי תקציבים לדבר הזה. אני עדיין חושבת שזה נושא שיש להתעסק בו. כרגע הפתרון שמקודם זה הפתרון שהוסכם בכנסת בדחיפה שלנו. בסוף 2018 יצאו המכרזים ובתחילת 2019 מהפך – יהיו יותר קווים ויותר מסלולים. אני צריכה להיות שמחה אבל אני לא, כי משרד התחבורה קבע את המסלולים לפי ההיגיון שלו ולא שלנו.

נדב לוי: המצב הקיים: המוניות פועלות היום גם בשבת, יש את קו 4, 4א, 5, 16 ועוד 14 קווים בינעירוניים שעוברים בעיר.

מיטל להבי: - קו נוסף שאתם רואים בצבע חום זה קו שיש לו רישיון אבל לא מופעל כי אין לו כדאיות כלכלית מצד המפעילים. יש עוד קווים כאלה שלא מופעלים כי המפעילים לא מסובסדים וקשה להם כלכלית להרים קווים. על זה התבססה ההצעה שלי במועצה – לקחת קווים שיש עליהם רישיון הפעלה ולסבסד אותם לשנה כדי לייצר ביקושים שיאפשרו כדאיות כלכלית.

נדב לוי: הפריסה הקיימת לוקה בחסר מבחינת שירות.

מיטל להבי: ההצעות שלי התבססו על הרעיון להנגיש בתי חולים וכך נולד קו שמחבר את וולפסון, איכילוב ואסותא למרכז העיר. הצעה אחרת התבססה על מגזר מיעוטים כדי לשרת את יפו... בכל רגע נתון ניסינו שתהיה הצעה שלנו על השולחן כדי לחייב אותם לדון בה.

נדב לוי: הלחץ עשה את שלו, ואת יכולה לזקוף את זה לזכותך. משרד התחבורה הכריז על רפורמה בענף כולל הכנסה של רב-קו למוניות השירות. זה שינוי משמעותי כי המוניות לא תחרותיות היום בגלל שאין שילוב עם רב-קו. יהיו 100 קווים חדשים שישולב בהם הרב-קו. בתל אביב יהיו 6 קווים חדשים, יחד עם עוד הרבה קווים מערים שכנות שייכנסו לתוך תל אביב ועוד 11 קווים בינעירוניים שגם ייכנסו לתל אביב.

מיטל להבי: זה לא אופטימלי ואני אסביר – משרד התחבורה הכין את התכנית על בסיס נקודות מוצא ויעד של מסופים. אנחנו סבורים שצריך לתכנן תחבורה על פי הצרכים, ושניתן לתת מענה למוניות שירות בחניונים עירוניים או בחניון של דיזנגוף סנטר. יש הרבה שיהיו מוכנים לקחת על עצמם את החניה. יכולנו לתכנן את זה טוב יותר, ואלו הם בעצם הפערים בתכנון שעליהם אנחנו מבססים את הדרישה לשנות את הקווים בהתאם. את הצרכים האלה אנחנו מצליחים להגדיר בצורה טובה בזכות העובדה שיש יחידה לתחבורה ציבורית בעירייה.

נדב לוי: הרפורמה טובה אבל רחוקה מלהיות מושלמת ומפספסת הרבה מהעקרונות שלאורם עיריית תל אביב הציעה את ההצעות. זה נובע מהריכוזיות ומחוסר היכולת של משרד התחבורה להבין את יכולות העירייה ולהכיר את הצרכים של התושבים. למוניות יש יתרון משמעותי משום שהן נוסעות בשבת וגם כי הן מופעלות על ידי רכבים קטנים שיכולים להיכנס לשכונות.

פרויקט נוסף שמיכל תציג: שיפור רמת שירות בתח"צ ברובעים ובשכונות.

מיכל מילר: זה פרויקט שנולד בשיתוף של העירייה עם נתיבי איילון ומשרד התחבורה. המטרה היתה לבחון את רמת השירות הקיימת ולנסות לשפר אותה בשיתוף עם התושבים עצמם. לא רצינו לעשות מהפכות, אלא לראות אם יש מקומות שצריך לשנות מסלול, לשנות תדירות, שעות פעילות, שטחים תפעוליים, קווים חדשים. זה פרויקט לטווח קצת שתפקידו לשפר תוך כדי תנועה את הדברים. המהלך הכי גדול של הפרויקט היה כל השותפים לדרך שיושבים סביב שולחן אחד: משרד התחבורה, התושבים, חברות התח"צ וגיל יעקב מ-15 דקות שליווה אותנו.

האזורים בעיר שנגענו בהם, על פי הסדר: צפון וצפון מזרח, דרום ודרום מזרח, יפו וצפון מערב העיר. בנינו סוג של "ארגז כלים" שבעצם בדק בכלים אקדמיים מה קורה מבחינת רשת התח"צ במצב הקיים. יש טרמינולוגיות מקצועיות שבחנות שעות פעילות, נגישות ופרמטרים נוספים. באמצעים אלה זיהינו את הפערים, ישבנו עם התושבים עם הממצאים וגילינו שהתושבים מבינים הכי טוב את הצרכים ומכירים הכי טוב את השטח.

מה יושם? קו 9 הוא שינוי שנעשה ועלה לגמרי מצרכי התושבים. על רחוב אבן גבירול יש את מגדל המאה שמרכז שירותי בריאות שונים של קופות החולים. אנחנו לא שמנו אותו כיעד בבדיקה האקדמית, אבל מהתושבים עלה שאין שירות שמביא את התושבים למגדל המאה. בעקבות כך ביצענו שינוי במסלול הקו כך שתהיה לו תחנה ליד מגדל המאה.

עוד שינויים במסגרת הפרויקט: קו 11 שנכנס כיום לרחוב ישראל גורי; קו 289 שנכנס היום לתוך שכונת שפירא והשינוי הקל הזה הניב עליה של 1,000 נוסעים ליום; קו 91 וקו 279 אלה קווים שנוסעים בגזע שלהם במקביל ואז מתפצלים. ביצענו סנכרון בתדירויות שלהם על מנת לשפר את התדירות בקטע המשותף; עוד קו שנוסף באוקטובר שעבר זה קו 46 שמחבר את ים עם יפו ורכבת ההגנה...

מיטל להבי: לא היה חיבור בין תחנת רכבת ההגנה ליפו. הקו הזה מחבר את יפו מזרחה והוא נלקח מתושבי יפו בזמנו (היה נקרא 41) ונאבקו לקבל אותו בחזרה. בשביל לקבל אותו היינו צריכים לבטל שני קווים עם ביקושים נמוכים. ויתרנו על קו 20 ו-21. כל שינוי כאן מתבצע בחריש עמוק. אנחנו חושבים על טווח ארוך ושינויים גדולים, אבל לשינויים מינוריים אין מספיק נהגים, אין מסופים, ולכן קשה מאוד להכניס תשומות. נדרשת הרבה מאוד עבודה מול משרד התחבורה.

אני רוצה לתת קרדיט לארגון 15 דקות, שהציגו לי בתחילת הקדנציה מפה שמראה את רמת השירות של האוטובוסים בתל אביב. במפה ראיתי שבדרום יש הכי פחות אוטובוסים, ושם בעצם הכי צריך תח"צ. לכן יצאנו לפרויקט הזה. השינויים המינוריים האלה, לפעמים של תחנה אחת, יכולים לעשות שינוי גדול. אלה דברים שלמדנו מהשטח, מהתושבים. הדיאלוג עם התושבים הוא זה שמביא את הפתרון.

עשינו גם קו לנכים לבית הלוחם – אחרי 30 שנה של בקשות מצד הנכים, הכנסנו מיניבוס לבית הלוחם ונכים ללא רכב יכולים להגיע בתח"צ לבית הלוחם. אלה אולי שינויים מינוריים, אבל כשמסתכלים על החיים של האנשים, יש אנשים שעבורם העשייה הזו היא שינוי. הדבר המרכזי שאנחנו צריכים לזכור ביחס לתח"צ זה שהיא בסיס לשוויון הזדמנויות בנגישות להשכלה, לבריאות ולתעסוקה. זה מה שהנחה את כל התכנית שהיא של שינויים קטנים, אבל מאוד גדולים.

מיכל מילר: כבר בשבוע הראשון של הפעלת קו 46 היו בו 5,000 נוסעים. יש פה עוד שורה של שינויים שעובדים עליהם יחד עם משרד התחבורה. הם יתבצעו לאורך זמן.

מיטל להבי: עדיין לא הגענו למרכז העיר, משום שזה האזור הכי משורת כרגע. אפיינו את כל הבעיות אבל עדיין לא קיבלנו רבע ממה שצריך. זה הולך לאט וצריך התמדה ונחישות. לפעמים צריך להפוך שולחן.

חגית אוריין: אני שמחה שהתחלתם בשכונות דרום ומזרח. תודה וזה נהדר שהתחלתם שם. יש הרבה שעובדים במרכז העיר ומגיעים מהדרום ומהמזרח. שאלה: מה עושים תושבים שגרים במרכז העיר וצריכים להגיע לעתידים ובית חולים אסותא? יש קווים ארוכים שלא נגמרים.

מיטל להבי: אני מקווה שחלק מהקווים האלה יפתרו באמצעות מוניות שירות. אני מאמינה שהרפורמה במוניות השירות תתבצע הרבה לפני רפורמה נוספת בתח"צ. אני מבינה כמה זמן לוקח למשרד התחבורה לתת לנו קו חדש מבלי לוותר על תשומות, כמה זמן לוקח מכרז ורישיון הפעלה... ואז אין לו מספיק נהגים או שאין לי מסופים לתת לו והכל נשאר על הנייר.

איריס טרי: אפשר להגביר תדירות של קו 22.

מיטל להבי: במסגרת התוספות שביקשנו, רצינו קווים רבים לחיבור בין מזרח ומערב, כולל קרית עתידים, משום שהוא מוקד של תעסוקה, בילוי ובריאות.

מיכל מילר: יש גם פתרון שהוצע במסגרת דרום מזרח (שכונות עזרא והארגזים), בגלל ששם יש גיאומטריה בעייתית למעבר תח"צ. אי אפשר להכניס לשם אוטובוסים אז הצענו שירות שכונתי והכנסת רכבים קטנים יותר לשכונות. אנחנו עובדים על זה מול משרד התחבורה. נבחנת גם אפשרות של תח"צ על פי דרישה. אנחנו צריכים להתאים לכך את התשתיות. הדברים לוקחים זמן אבל הם מתחילים לחלחל.

סיגל וייצמן: פורום התחבורה שעשיתם מבורך. בנו שכונות חדשות בצפון העיר עם המון משפחות וילדים, אבל האוטובוס לא מגיע. בנופי ים אין קווי אוטובוס ומורים לא רוצים להגיע ללמד בבתי הספר. ההנהלה העלתה את זה על השולחן ושנת הלימודים בסכנה. היו צריכים לפני שהקימו את השכונה לחשוב על איזה קווים מגיעים לשכונה הזו.

מיכל מילר: השכונות בנויות באזור הזה כיחידות נפרדות ולכן קשה להגיע לשם בתח"צ. עוד דבר שעולה ממפגשים עם תושבים זה שלא תמיד אנשים מודעים לשינויים בתח"צ.

נושא מסופי תחבורה ציבורית – היום משרד התחבורה מבין את הצורך והחשיבות בתח"צ, אך דורש שטחים תפעוליים. למרות שאנחנו בעידן של הסעת המונים, האוטובוסים לא הולכים להיעלם גם כשתהיה פה רכבת קלה. על פי תכנית המתאר העירונית מתוכננים שני מתחמי תחבורה משולבים (מתח"מ): בארלוזורוב ובצומת חולון (תכנית מע"ר בן צבי).

יש הבדל בין שעות שיא לשעות שפל: בשעות שיא מופעל כל צי האוטובוסים, בשעות השפל צריך להחנות אותם לכמה שעות. לכל קו צריך מסוף קצה תפעולי. מבחינתנו החוסר העיקרי בעיר הוא במסופי קצה תפעוליים. כרמלית, עתידים והטייסים הם המסופים האינטנסיביים ביותר. יחס היציאות מהם ביחס לגודל הוא מטורף. כל המסופים האלה נמצאים בתפוסת יתר, אין מספיק עמדות לשירות. משרד התחבורה מוכן להוסיף שירות אבל אין מקום במסופים הקיימים.

מיטל להבי: אם תיפתר בעיית המסופים תהיה בעיית נהגים, אבל קודם כל צריך למצוא פתרון למסופים. יש בעיה שחלק גדול מהמסופים הם בשימוש חורג, ואינם סטטוטוריים. במהלך הקדנציה מסוף הכרמלית היה בסכנה, יש עליו תכנית למסחר שמניב יותר רווחים, והקרע כמעט יצאה לשיווק, היה קרב לא פשוט. מצב המסופים בתל אביב הוא לא טוב ולכן נכנסנו לעבודה משמעותית שרוצה לשנות את תפיסת העולם ביחס למסופים. על איך אפשר להפוך את המסוף הכל כך נחוץ ממטרד למשאב.

מיכל מילר: זיהינו מקומות למסופים התפעוליים, אנחנו מאתרים שטחים לטווח הקצר וגם לטווחים הארוכים. לטווח הקצר אפשר להכשיר חניונים קיימים למשך מספר שנים. אנחנו פועלים עכשיו לטווח הרחוק יותר כדי שלא ניזכר מאוחר יותר לכבות שריפות.

מיטל להבי: במקביל לכל העבודה שעושים פה בעיר ובהתחשב בכך שלא מאפשרים לנו להציע הצעות מחוץ לגבולות העיר, אני פועלת בכנסת. בכל דיון שאני נמצאת בו אני אומרת שלא יתכן שאין תכנית מתאר ארצית לתח"צ או למסופים וחניוני לילה כמו שיש למדגרות ומטילות ביצים. היום כבר משרד התחבורה אומר שיש תכנית בהכנה.

עודד בלאו: אפשר לעשות קווים קצרים במעגלים ולחסוך במסופים. מסופים בקומות אפשר להחריג בוועדה המקומית.

מיטל להבי: אנחנו רוצים להפוך את זה למשאב ולא למטרד. אם יהיה לך חניון בקומות ליד הבית זה יהיה מטרד. חניון זה מטרד, חניון בקומות זה מטרד גדול יותר. לכן אנחנו צריכים לשאוף שזה יהיה תת קרקעי. אנחנו מוגבלים בתכנון רק בשטחי העיר שלנו. כל שטח שיוצא מגבולות העיר, אסור לנו לגעת בו.

אירית לבהר-גבאי: אגן האיילון – 2025 היא שנת יעד ואבן דרך משמעותית בתכנית המתאר שלנו, של המע"ר המטרופוליני שבו נמצא גם הבינוי האינטנסיבי וגם תכניות התחבורה, וספציפית במרחבי תחנות הרכבת. חלק מהדברים שיקרו באזורים האלה בטווח הקרוב ומובלים על ידי עיריית תל אביב, בשיתוף עם נתיבי איילון, משרד התחבורה ורכבת ישראל.

2025 זו שנת יעד שבה אנחנו רואים את שלושת קווי הרק"ל מופעלים, ורוב העיר תכוסה על ידי הקווים.

מיטל להבי: אגן האיילון זה איפה שעוברת רכבת ישראל, היא לא תמיד נפגשת עם הרכבת הקלה. רק בתחנת השלום וגם שם צריך מעבר טוב.

אירית לבהר-גבאי: אנחנו יודעים שנפחי התנועה של הרכבת יגדלו משמעותית, אנחנו פחות משפיעים על סוג ותדירות הרכבות אבל אנחנו כן משפיעים על המרחב הציבורי והנראות שלו. מי שנוסע וזקוק למעברים משתמש בהם, והם לא פחות חשובים מהתדירות והאוטובוסים.

מיטל להבי: ליד תחנת האוניברסיטה מתוכנן דרגנוע מהתחנה לקמפוס. באוניברסיטת תל אביב אני מוצאת פרטנרים. אנחנו מקדמים שם גם חניון רב קיבולת לאופניים. בנושא הדרגנוע, לקח 4 שנים להגיע לסקיצה הזו, והרבה מאוד בדיקות. גילינו שהרבה מאוד עולים במדרגות ויש הרבה שגם מוותרים על המדרגות ונוסעים באוטובוס את המרחק הקצר בגלל שהם לא יכולים לטפס. התוצאה היתה 4 שותפים (משרד התחבורה, רכבת ישראל, עיריית תל אביב ואוניברסיטת תל אביב) ששמו כל אחד רבע מההשקעה של ההקמה והתפעול ל-10 שנים של דרגנוע חדש מתחנת רכבת האוניברסיטה לקמפוס. כרגע זה נמצא בתכנון מפורט על ידי אחוזת החוף, הכסף כבר קיים, ובגלל שזו שנת בחירות זה יקרה בקדנציה הבאה.

אירית לבהר-גבאי: לצד הדרגנוע יש גם מעלית וגם אלמנט של הצללה.

מיטל להבי: זה לא ברור מאליו בכלל. כל השיחה בנושא הדרגנוע התחילה מ"אי אפשר". אבל ידעתי שבין כה נצטרך עוד כמה דרגנועים בהמשך, אז כדאי שנלמד לעשות דרגנועים בעיר. ההשקעה לא בשמיים, וכוללת גם תפעול כדי לחסוך אלפי אוטובוסים בשנה בין התחנה לקמפוס, שאפשר לקחת את התשומות שלהם למקום אחר.

אירית לבהר-גבאי: פתרון נוסף הוא הגדלת קיבולת תחנת האוניברסיטה על ידי יציאות נוספות לרחוב רוקח. מתוכננת מדרגות ורמפה שנשתמש בה במקרים של אירועים גדולים בפארק הירקון.

תחנת סבידור – שיפוץ מסוף 2000 כבר התחיל ויסיים בשנה הבאה. השטח יהפוך לכיכר ציבורית עם הצללה. ב-2025 יתווספו תחנות הרק"ל ונצטרך לייצר קישוריות בין כל אמצעי התחבורה. בטווח היותר רחוק יהיה מתח"ם (מרכז תחבורה משולב) עם בינוי אינטנסיבי.

מיטל להבי: גם המסוף הזה לא סטטוטורי, עיקר הכוונה היא לייצר עבירות להולכי רגל, חניות מסודרות לאופנועים ואופניים ומקום מסודר למוניות. התכנית הזו עושה סדר שיאפשר לדעת בכל אזור מה ההתרחשות, כולל שילוט מסודר, ובעיקר עבירות ושבילים מוסדרים להולכי רגל.

חגית אוריין: האם אפשר להסדיר גם את נושא ההגעה למסוף, שלא יהיה צורך לחצות כל כך הרבה מעברי חציה?

גיל יעקב: אפשר בטווח הקרוב לסדר את הרמזורים שיתנו עדיפות להולכי רגל.

מיכל מילר: הכל ישתנה, כולל תפיסת הרמזורים. יש פאזה על צומת שצריכה להתחלק בין כל המשתמשים. לאט לאט הולכים לכיוון של תיעדוף תח"צ והולכי רגל.

נדב לוי: חלק מהבעיה של העדפת הולכי רגל היא פגיעה בתחבורה הציבורית. וגם ההיפך – העדפה לתחבורה הציבורית היא על חשבון הולכי רגל. השיקולים האלה הם קשים וכבדים אבל הם נגד עינינו. ההיררכיה היא הולכי רגל מקום ראשון, אופניים, תח"צ ורכב פרטי. סדרי העדיפויות משתנים, ואין פתרונות קסם.

אירית לבהר-גבאי: תחנת השלום היא אחד המוקדים הכי עמוסים כבר היום והמצב שם אקוטי. שם התכנית היא הכי מתקדמת ובשלה – מיפינו את האזורים שבהם ניתן למצוא פתרונות לתשתיות שמשרתת הולכי רגל או אמצעי תחבורה אחרים, שאפשר להוציא מהם פרויקטים מהירים. יש גם דוגמה לחניון אופניים תת קרקעי...

מיטל להבי: יכולה לזקוף לזכותי גם את תב"ע אחת. תב"ע ח' עברה היום בוועדה המקומית. בחוק התכנון והבנייה, חניון מוגדר רק עבור רכב ארבע גלגלי ומקום דיוור לאופניים לא הוגדר חניון. לכן לא היה אפשר להגדיר חניה לדו גלגלי בתוך חניון למכוניות ולא ניתן היה להשתמש בכספי כופר החניה בקרן החניונים לטובת חניוני אופניים. היום תוקנה התב"ע כך שהיא כוללת אופניים וגם אופנועים. יתאפשר לנו להקצות מקום בחניונים הקיימים לאופניים ואופנועים. ב-2019 נראה תוצאות משמעותיות לשינוי הזה.

אירית לבהר-גבאי: תחנת ההגנה – שם יעבור הקו הסגול בקרוב, יש תכנית סכמטית לא סופית שמראה שבמקום הזה יהיה שילוב של כמה אמצעים ונצטרך לתת את הפתרונות. הגשר הקיים צר מלהכיל, וברגע שתעבור שם מסילת הרק"ל יש תכנית להרחבה שלו לטובת הולכי רגל ורוכבי אופניים כדי לחבר את מזרח ומערב העיר. אולי גם פונקציה תפעולית לאוטובוסים תילקח בחשבון.

גיל יעקב: כדאי לומר שבתכניות המקוריות מתכננים להוציא את האוטובוסים מגשר ההגנה.

מיטל להבי: ליד גשר ההגנה מקדמים גם את גשר המכנסיים, גשר תחבורה שפותח את סלמה לכיוון מזרח. לוקחים את רחוב סלמה ומושכים אותו החוצה מזרחה כדי לנקז חלק גדול מהתנועה בלי שתצטרך לעבור דרך לוינסקי.

איריס טרי: מה עם הגשר מעל רחוב ראול וונלנברג לכיוון רמת החייל?

מיטל להבי: בוצע! אחרי שנתקע כי נגמר התקציב למעקות נירוסטה. בינתיים היה מכרז למנכ"ל חדש לנתיבי איילון, והנירוסטה חיכתה עד שיהיה מנכ"ל חדש שייכנס לתפקיד.

אירית לבהר-גבאי: תחנת צומת חולון – זה אזור שלא מפותח, סוג של חצר אחורית. הולך להיות מוקם מרכז עסקים עם כל מיני פונקציות עירוניות יחד עם מתחם תחבורתי משולב (מע"ר בן צבי). כיום יש תחנת רכבת שלא משרתת יותר מידי כי אין הרבה בסביבה. ברגע שיהיה פה בינוי ופיתוח יצטרכו להיות ממשקים גם כאן. זה מעבר לאופק של 2025. יש גם תכניות גדולות הרבה יותר לאחות את הגדות של האיילון.

מיטל להבי: התחלנו סוף סוף להשמיע בוועדות בניין עיר את המושג בה"ת - בחינת היתכנות תחבורתית. התחלנו לשים לב לדברים האלה בתב"עות וגם משרד התחבורה הצטייד בתוספת כוח אדם שמטפל בעניינים האלה.

דיון

שאלות

ש: מה קורה עם ההצללה בתחנות האוטובוס ברחוב נורדאו?

ש: האם תהיה הנחה לגמלאים במוניות שירות במזומן?

ש: זה אמנם מוקדם, אבל אני מבקשת לקראת חג העצמאות הבא שלא יחזור הגיונגל שהיה השנה מבחינה תחבורתית במרכז העיר ובחוף הים.

ש: מסוף כרמלית צריך שיפור דחוף, כי זה סבל להגיע אליו.

ש: יש הרבה נהגים שלא מכירים את מפת הנת"צים של תל אביב. האם אפשר לפרסם את המפות שנמצאו ב-GIS בעמוד הפייסבוק כדי שידעו מבלי ליזום את הכניסה?

ש: מה עמדת העירייה בנושא קווי האוטובוסים בשדרות ירושלים ביפו?

ש: למה לא משתפים את התושבים בהליכי תכנון התחבורה?

ש: ברכבת השלום תחנות האוטובוס חסומות, אין שילוט אלקטרוני, יש קרוב ל-20 קווים בכל צד. בז'בוטינסקי עובר קו אוטובוס 1 ויש שם שלט אלקטרוני.

ש: לגבי מסוף עתידיים – אין שלטים אלקטרוניים, ותחנת ההורדה רחוקה מהמסוף עצמו. האם אפשר לסדר?

ש: תחנת ארליך של הרק"ל בשדרות ירושלים ממוקמת פחות מהמרחק המותר בין קו הסעת המונים לבין בניין 4.35 מ', כאשר החוק מדבר על בין 5 ל-10 מ' מינימום. בתי ספר והמכללה האקדמית נמצאים כמה עשרות מטרים צפונה משם. מוטב לשים את התחנות שם, זה גם יותר יעיל. בנוסף, בניית התחנה שם תמנע חלחול של מי גשם באזור הזה ותגרור אחריה כריתת עצים שלא לצורך.

ש: אני גר בדרום מזרח תל אביב, אזור כפר שלם. אנחנו מבקשים כבר זמן רב מיניבוס שייכנס לתוך השכונה. יש הרבה אוכלוסייה שמתמש בתח"צ באופן יומיומי והרחובות בשכונה צרים, לכן מבקשים מיניבוס.

ש: מדוע אין בכל תחנה בעיר לוח זמנים אלקטרוני (next bus) ותאורה?

ש: מסוף הטייסים לא בטיחותי. אין שדה ראייה בכלל, והוא לא עומד בשום תקן.

תשובות

נדב לוי: הרוב המוחלט של התחנות בעיר מוצללות, ולצדדי אלה שלא הן דווקא כאלה שמשרתות הרבה אנשים. במקומות שאין סככה זה לא בגלל שאין כסף, אלא בגלל מגבלה פיזית או מכיוון שיש מתחת למדרכה תשתית שלא מאפשרת זאת ושהסטה שלה לא אפשרית בטווח המידי. יש מקרים גם שרוחב המדרכה לא מאפשר להשאיר 1.20 מ' כמו שמתחייב עבור נגישות נכים. לא תמיד חייבים סככה בשביל צל, אפשר גם ספסל עם עץ. במקומות שאפשר לעשות אנטי-מפרץ, אנחנו מקדמים את זה. בחלק מהמקומות זה מוריד נתיב נסיעה, ולא תמיד זה אפשרי.

מיטל להבי: גבי לסקי קידמה תכנית שנקראת צל-תל, להצלה בשיטות שונות מכיכר גבעון ועד רכבת השלום וצומת הקריה. במסגרת התכנית, יש תחרות שבה נבדקים בה כל מיני פתרונות והדבר פתח לנו דיון מחודש על שדרות הקריה שמתוכננות מחדש עם הצללה ושבילי אופניים. אדריכל העיר בוחן פתרונות של ספסל מתחת לעץ – לחבר תחנות אוטובוס למקום שיש בו צל. לובי 99 מקדם דיונים בכנסת על חיוב רשויות מקומיות בסטנדרט של תחנה מצלילה. במאמץ משותף, ועם העלאת המודעות של משתמשי התח"צ הדבר הזה ישתנה. אנחנו נמצאים לפני הצורך לייצר את השלב הבא. יש מודעות מכל הכיוונים. אולי ב-2020 זה יקרה.

נדב לוי: next bus לא ממומן יותר על ידי משרד התחבורה. רק בינואר 2019 ייצא מכרז נוסף, וכמובן שרק המשרד מחליט איפה להציב אותם. גם פה יש עניינים בירוקרטיים מול משרד התחבורה.

מיטל להבי: אנחנו מנסים לפתח מסך משלנו שיוצב בתחנות האוטובוס בלי לחכות ל-next bus. בעיני אחד הדברים החשובים לשיפור התח"צ זה מידע. המידע צריך להיות בתחנה, לא רק בטלפון, ואנחנו נצטרך להזרים את המידע בזמן אמת. זה לוקח זמן ודורש הרבה שיתופי פעולה.

נדב לוי: לגבי יום העצמאות, היתה חוויה מטלטלת למי שרצה להתנייד בעיר ברכב או ברגל. אחד הפרויקטים שהיחידה עוסקת בהם היא חשיבה מחדש על הנושא של תפעול תח"צ בזמן אירועים. זה לא יהיה ב-2019, וזה דורש הסדרי תנועה ויבוא על חשבון הרכב הפרטי. לא בטוח שהתושבים יהיו מסוגלים לקבל את זה.

מיטל להבי: הנחה לגמלאים ניתנת על ידי המדינה והמפעילים באמצעות סובסידיה. את השיטה של ההנחות באמצעות רב קו מעבירים למוניות שירות, להוציא את ימי שישי-שבת כי המסלקה של הרב-קו תפסיק לעבור עם כניסת השבת ותיפתח מחדש במוצ"ש. עם כל זאת, זה הישג. נתחיל עם זה ונמשיך להתווכח.

נדב לוי: משרד התחבורה מבקש להפסיק את התשלום במזומן באוטובוסים בכלל.

מיטל להבי: מסוף הכרמלית הוא לא סטטוטורי. יש תכנית לשיפוץ המסוף, היא לא מקודמת כי נתיבי איילון לא ישקיעו כסף לפני שאגף הנכסים של העירייה יחתום לו על משך הזמן של הישרדות התחנה. הדבר שהצלחתי לקדם זה עמדות הטענה במסוף לאוטובוסים חשמליים. לגבי השיפוץ - זה רק בקדנציה הבאה. כן הצלחנו לבלום את הרצון למסחר את הכרמלית על חשבון האוטובוסים.

נהגים שלא מכירים את מפת הנת"צים - זה בהחלט רעיון שצריך לקדם בפני העירייה. צריך לייצר מפת נת"צים ומפת שבילי אופניים, והגיע הזמן שנפרסם אותם בעמודי הפרסום שלנו.

עמדת ראש העיר בעניין האוטובוסים שדרות ירושלים היא שקווי האוטובוס צריכים לצאת משדרות ירושלים, ותהיה שם רק רכבת קלה. אני חקרתי את הנושא ובדקתי את המשמעות של הדבר - אני חושבת שהוצאת האוטובוסים תמית את שדרות ירושלים. הצגתי את המחקר בפני העירייה ולא הצלחתי לשכנע את העירייה ואת ועדת התחבורה של הכנסת. יכול להיות שאולי אני טועה, אבל בכל מקרה חייבים שתתקבל החלטה רברסלית, כלומר שאפשר יהיה לחזור אחורה במקרה שיתגלה שזו טעות. על זה צריך לעמוד. צריך לתכנן חתך רחוב שבו אפשר יהיה להחזיר את האוטובוסים. התכנון הקיים לא מאפשר את זה.

תחנת הרק"ל ארליך - יש מספר תחנות שנת"ע התבקשה להעתיק את מיקומן, בגלל כל מיני סיבות. זה נבדק, והבדיקה התארכה והתארכה ותסתיים כנראה רק אחרי הבחירות. יש בעיה כללית, לא רק עם ארליך, והיו על זה מפגשים בלשכת ראש העיר ובוועדות. מדהים לראות שתכנית מלפני 20 שנה לא גמישה. הדברים לא פתוחים למשוב ציבורי במהלך תהליך העבודה. מה שנת"ע עושים זה לא שיתוף ציבור. בקושי יידוע.

שכונתיות בכפר שלם - הכנסת שכונתיות היא חלק מהתכנון העתידי. אנחנו מחויבים לפתרון הזה. זה תלוי בקבלת תקציבים ממשרד התחבורה ובשינויים גיאומטריים שמתוכננים באחד הרחובות.

מסוף הטייסיים הוא לא מסוף בטוח ולא סטטוטורי, זהו מסוף זמני שהגיע זמנו להיגמר.

רכבת השלום - המצב שם הוא בלתי סביר, ולכן הציגה אירית לתכנון לשינוי מאוד דרמטי באזור. כרגע אין פיסת קרקע פנויה שניתן איתה להרחיב את המדרכה. התחנה תוזז 8 מטר צפונה כדי להרחיב את המדרכה והגשר, אבל זהו פתרון ארוך טווח. בקדנציה שלי כל נושא אגן האיילון נכנס לעבודה.

הישיבה ננעלה : 19:00.

רשם: יפתח שוע.