

תקציר מנהלים לוועדת תחבורה – עיריית תל אביב יפו, 16.5.2019

נושא: דיון ציבורי בהסדרה של כלים אישיים ודו גלגליים

רקע לכינוס הוועדה

בהמשך להצעה לסדר שהעלתה חברת המועצה, עו"ד שלי דביר, בישיבת מועצת העיר בנושא הסדרת התחום של הכלים האישיים והזעירים, הוחלט להעביר את הדיון בנושא לוועדת התחבורה העירונית על מנת להציג את הנתונים לציבור ולקיים דיאלוג במטרה למצוא פתרונות.

עו"ד שלי דביר, חברת מועצת העיר: ישנה הצטברות של תלונות של קשישים וילדים קטנים שנדרסים על ידי כלים דו גלגליים ממונעים שנוסעים על המדרכה במהירות גבוהה מאוד, ברוב המקרים מדובר בתאונות פגע וברח. אני יודעת, גם לאור העבודה שנעשתה בוועדה, שזו לא גזירת גורל. יש ערים שמתנהלות אחרת ואני חושבת שגם תל אביב יכולה וצריכה להתנהל אחרת. אנחנו רואים תחילתה של הסדרה מצד העירייה, עדיין יש מה לעשות ולטעמי צריך להתמקד בארבע נקודות: זיהוי הכלים באמצעות לוחית רישוי – זהו כלי יעיל למעקב ופיקוח שהעירייה צריכה לדרוש; קביעת מכסות מקסימום של כלים המורשים לנוע בעיר; הסדרת נושא חניית והשארת הכלים במרחב הציבורי. הטענת הכלים צריכה להיות בתחנות עגינה עם תשתית חשמלית ולא בבתי פרטיים בגלל הסיכון הגדול. בנוסף, אלה צריכות להיות תחנות מסחריות, החברות צריכות לשלם לעירייה על השטח הזה כדי שזה יהיה אפיק הכנסה לעיר.

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה – הצגת המצגת: המטרות שלנו: צמצום התלות ברכב פרטי; הגברת הבטיחות בדרכים; קידום מדיניות ופרויקטים שתומכים בהרחבת השימוש בתחבורה בת קיימא; פיתוח מערכות ניהול ובקרה משותפות. שיפור רמת השירות; הנגשת מרכזי תעסוקה והשכלה; קידום מענה לצרכים של אוכלוסיות; יש לנו גם תכניות להליכתיות, ניכנס אליה יותר ויותר במהלך הקדנציה. קיבלתי את הדוח של "אדם טבע ודין" ורמת זיהום האוויר בתל אביב היא נוראית. חלק מהפתרון זה גם הכלים האלטרנטיביים. צריך לראות איך הם הופכים למשאב ולא למטרד.

התכנית הזו היא מצע לדיון - חלק מתהליך שבו אנחנו רוצים לשמוע אתכם. אנחנו צפויים בעשור הקרוב למהפך של ממש בענף התחבורה, וחלק ממנו זה הכלים האישיים – ויש עוד חידושים שעוד לא ראינו ועוד יגיעו.

בעיות במצב הקיים: פגיעות גבוהה של הולכי הרגל וגם של הרוכבים כאשר הם יורדים לכביש; עלייה בתאונות הדרכים; שימוש בכלי של מי שאסור לו על פי חוק להשתמש בכלי; רוכבים ללא קסדות. התחלנו מדיניות אכיפה והחל ממרץ 2019 המפעילים קיבלו התראה מאיתנו על הכללים – מקסימום הצבה של 3 כלים בנקודה, פריסה ליד תחנות הרכבת, העמדת הכלים ליד דופן הבניין או בקצה שפת המדרכה ועוד. העברנו חוק עזר עירוני לגבי קנסות למפעילים על העמדה של הכלי במקום אסור. הפיקוח ימשיך ויואץ.

פריסה – נחייב פעילות בכל רחבי העיר. מחיר – אנחנו לא חושבים להתערב במחיר בשלב הזה אבל זו אמירה לא מחייבת כרגע. כן נחייב הצגה לתכנית לשוויוניות גם בפריסה כאמור אבל גם אולי רעיונות אחרים – לאמץ חיילים, לתת תמריץ באזורי עבודות; בטיחות – אנחנו רוצים שתהיה כמה שיותר שמירה על החוק. יש הבדל בין החוק בכביש שמיושם על ידי המשטרה לבין החוק על המדרכה שמיושם על ידי הפקחים. עיריית תל אביב וגם אני התאמצנו מאוד בעניין הזה. אני יכולה לומר שבלי השירות המשפטי של עיריית תל אביב, שהכין את הצעות החוק הזו, לא היו לנו סמכויות אכיפה. עוד בנושא בטיחות, ראוי שנתייחס גם לעניין הקסדות ואולי אף לחייב את המפעילים לספק אותן; העברת נתונים – עדיין אין ואנחנו בהחלט נחייב, לא ברור עדיין באיזו דרך, אבל בהחלט מתכוונים לבקש העברת נתונים. כמות כלים – נצטרך לקבוע מכסת מקסימום. על פי קריטריונים מסוימים יהיה ניתן להגדיל את המכסות (למשל עמידה בתנאים מסוימים, כמות שימוש, הסברה נכונה וכו'); כמות השחקנים – אי אפשר להגביל מבחינה משפטית.

נושאים לטיפול העירייה – הרחבת תשתיות השבילים והרחובות ממותני התנועה תמשיך בקצב גבוה; חיבור ורציפות השבילים – מושלמות עכשיו ההנחיות של מרד התחבורה לחציית צמתים, אנחנו חוששים שחלקן תהיינה לא ישימות. זה עובד לאט מאוד; אכיפה – ב-19.5 תחל אכיפה נוקשה יותר מאשר היום ואנחנו מתכוונים ליישם אותה.

דיון פתוח

כפיר בן שושן, בעלים חברת LEO: מבקש להתייחס לשתי נקודות: האחת בעניין חניית הכלים, לדעתי הפתרון הוא לא להחרים כלים אלא שכל חברה תעסיק מספר עובדים שיעבדו מול הפקחים של העירייה, שיינתן זמן לאסוף את הכלים שחונים שלא כדין. סוג של התראה לפני גרירה. דבר שני, נושא ההטענות. צריך להבין את המשמעות של הטענת 60 כלים בבית פרטי – אין לנו מטענים ואנחנו לא מטעינים בבתים פרטיים. יהיה פה אסון, זו רק שאלה של זמן.

יותם אביזוהר, מנכ"ל ישראל בשביל אופניים: מבקש לחדד כמה דברים: תשתיות – יש כאן מהלך מוצדק של הורדת רוכבים מהמדרכות ואנחנו רואים גידול במספר הנפגעים בתאונות דרכים. צריך להמשיך בהקמה ושדרוג של תשתיות; אכיפה – יש שיח על אכיפה, אבל אין כמעט אכיפה על הנהגים בכביש שלא מאפשרים לנו לרכוב בצורה בטוחה. אני יודע שהנושא הזה הוא בסמכות המשטרה, אבל אסור לנו לוותר להם. הכלים השיתופיים – צריכים שיתוף פעולה עם החברות וצריכה להיות התייחסות מערכתית לכל המטרופולין.

חגית אוריין, מחזירים את המדרכות להולכי הרגל: אני רוצה לדבר במושגים פשוטים של האדם הקטן, הולך הרגל. אנחנו לא מתנגדים לכל מה שדובר כאן. אנחנו רוצים כמוכם פחות מכוניות, פחות זיהום... אבל כל מה שנאמר כרגע מהווה איום ענק עלינו. מה שנעשה כרגע – וזו אשמת הרשות המקומית בעיקר – יוצר מצב שכשהולך הרגל יוצא לרחוב הוא מת מפחד. החיכוך שלנו עם אופניים בכלל הוא אדיר. אני עברתי כמות מבצעי אכיפה כמו שיש לי שיער על הראש. האכיפה

יעילה רק עד סיום שעות העבודה של הפקחים. בסופי שבוע אין בכלל אכיפה וכולם רוכבים איפה שהם רוצים. לגבי מעברי החציה – גם אם תורידו את כל הרוכבים מהמדרכות והן תהיינה נקיות, מעברי החציה הפכו בשבילנו מוקדי הסכנות הכי גדולים. רק השבוע נדרס אדם למוות על ידי רוכב חשמליים שטס עליו במעבר חציה בכיוון הנסיעה.

דבר נוסף – חייבים לקדם את הנושא של לוחיות זיהוי. כשמתרחשת תאונה, צריך עדים. אם הוא לבד זו מילה של הנפגע מול מילה של הרוכב. זה לא תופס בבית המשפט. ללא לוחית זיהוי אנחנו מופקרים.

אופיר כהן, ראש רשות תחבורה תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו: אני הולך ברגל, רוכב על אופניים, נוסע בתחבורה ציבורית ולעתים רחוקות מתנייד ברכב. אני חשוף באופן אישי לכל האתגרים שציינת פה. בקדנציה הזו ראש העיר מחויב באופן רציני לשינוי הפירמידה. הוא מדבר על זה והדברים שהוא אומר מחלחלים ואני חושב שיש לנו הרבה מאוד כוחות כרגע, כולל הציבור, שמדברים על השינויים שצריכים לקרות פה מבחינה תחבורתית.

אנו בוחנים הסדרה שבתחילה תוגדר כפילוט וזה לא ייגמר בזה. מכוונים מהלך מידי כדי שהשוק הזה יתחיל להיות מנוהל, אם זה לא יילך, נלך למהלך הרבה יותר מחמיר כאשר כל האמצעים יעמדו לרשותנו.

מיכל גלברט, פיוצ'ר מוביליטי: במקרה הזה כולם צודקים. הכל כאן נכון, אבל זה לא יכול לעבוד כאשר כולם נמצאים על אותו מרחב וצריכים להסתדר יחד. הפתרון הוא תשתיות ואכיפה, אבל הבעיה העיקרית היא המכוניות! אין מדיניות להפסיק את המכירה האינסופית של מכוניות ואנחנו בטח לא מדברים על הגבלת המכוניות שנכנסות לעיר. אז למה להגביל את מספר הכלים שמהווים חלופה? מי שצריך לזכות במרחב הם הולכי הרגל. אם יש בעיה של מרחב, צריך להקצות נתיבי מכוניות להולכי רגל או אופניים.

יעקב זכריה, מנהל מרחב מרכז ברלב"ד: אנחנו בסך הכל רואים בכלים האלה דבר חיובי כל עוד השימוש בהם הוא בהתאם לחוק. לאור דברים שעלו בשנים האחרונות גם שונו החוקים והתקנות בעניין, והשינוי האחרון ייכנס לתוקף ב-1.7 לאחר שהיתה היערכות מתאימה ברמה הלאומית – הגבלת הגיל, איסור ההרכבה או הרכבה בהתאם לחוק, שימוש בקסדה וכיוצא בזה. עוד חוק שבדרך זה חוק שמחייב רישוי, כלומר שכל מי שמשתמש בכלי חשמלי יהיה בעל רישיון או שעבר תיאוריה כולל התאוריה שנכנסה עכשיו לבתי הספר. בעקבות כניסת החוקים הללו, באמצע יוני נתחיל הסברה ברדיו כדי להגביר את מודעות הציבור ואכיפה תחל כאמור ב-1.7.

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה – מסכמת: אני נועלת את הישיבה בידיעה שדנו בסוגיה המורכבת הזו במגוון היבטים שכולם נמצאים על שולחננו או הושמו בעזרתכם. זה יסייע לנו לקבל החלטות לגבי ההסדרה הרצויה ואני מודה לכל מי שהקדיש מזמנו וממרצו כדי להשתתף ולהשפיע.