

הצעה לסדר 23.9.19 – חניה – חזון מול מציאות
ע"י מיטל להבי, סגנית רה"ע ויו"ר סיעת מרצ בת"א-יפו

רקע:

בדומה לערים המתקדמות ביותר בעולם, תל אביב-יפו נמצאת בדרך לשינוי תחבורתי, שבסופו הנוכחות של הרכב הפרטי תהיה הרבה יותר מצומצמת. כמות כלי הרכב גדלה מידי שנה ב-130,000 רכבים מתוכם 6,500 מגיעים לתל-אביב. עומסי התנועה והגודש בדרכים רק מחמירים מיום ליום, בתוך העיר, בכניסות ובכלל כבישי המטרופולין והארץ.

מזה כחמש שנים שאנו מצהירים על היפוך הפרמידה בדרכים. הולכי הרגל בראשה וזכותם על המדרכות כמו גם לרחובות בטוחים. אחריהם הדו-גלגליים בשאיפה להגיע לפיצול של 25% מהנסועה בכלים זעירים. לאחריהם התחבורה הציבורית, השיתופית וכל אמצעי התחבורה ברי-קיימא לפני הרכב. להצהרות הללו יש ביטוי במציאות.

ניתנת קדימות לעבודות תשתית שמטרתם להקים כאן מערכת הסעת המונים, נסללים שבילי אופנים בכל שכונות העיר, מורחבים נתיבי התחבורה ציבורית והעירייה משקיעה משאבים בתכנון ויישום אמצעי התניידות ברי-קיימא יותר מאי-פעם.

במקביל העיר ללא הפסקה מצטופפת, תמ"א 38, הרחבות דיוור, התחדשות עירונית, מגדלי מגורים לצד מסחר ותעסוקה כל זה מוסיף אנשים למרחב הציבורי והעומס שנוצר במיוחד על מדרכות העיר והפגיעה בבטיחות הולכי הרגל הפכו למציאות בלתי נסבלת.

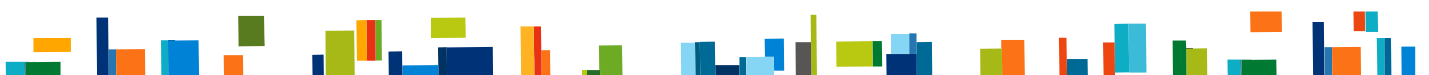
ע"פ נתוני אגף הפיקוח – יש עליה מתמשכת בכמות התלונות אודות חניה המהווה הפרעה ו/או סכנה לציבור. רק בשנה אחרונה חלה עליה של למעלה מ-50% בכמות התלונות מה שחייב שינוי במדיניות האכיפה והפיקוח על חניה, בכדי לתת מענה למהפך בפירמידה בהתאמה לסדר היום העירוני ששם את הולכי הרגל בראש סדר העדיפות ובמיוחד במדרכה.

משום כך אושרה הצעת אגף הפיקוח בישיבת הנהלת העירייה לתגבור האכיפה במטרה להחזיר את הסדר למרחב הציבורי על ידי פינוי מרכבים שחונים באדום-לבן, שלא כחוק. מאז חודש אוגוסט ולאחר תקופה של התראה, הגביר הפיקוח העירוני את האכיפה על עבירות החנייה ברחובות השכונות ברובעים 3, 4, 5 ו-6 וזאת לאורך כל שעות היממה ובהמשך האכיפה תורחב לכל שכונות העיר.

אז לפני שלא נוכל לזוז בעיר התחלנו בשורה של צעדים, לא נוחים, אבל חיוניים כמו אוויר נשימה להמשך התפקוד התקין של העיר ולטובת פינוי המדרכות להולכי הרגל.

ההצעה שלי מבקשת לפעול ליישום האכיפה תוך הפחתת הפגיעה בתושבים שעדיין נזקקים לשימוש ברכב (כמוני, כמוכם) לייצר גם פתרונות לטווחים קצרים ובינוניים ובמקביל לקדם מדיניות עירונית מולטידיספלינרית לחנייה.

- 1. אדום-לבן.** זה הסימן לחניה שהיתה אסורה ושהינה אסורה. בעקבות המחאה הורה רה"ע לפיקוח להבחין בין חניה על מדרכה באדום לבן שחוסמת מעבר להולכי רגל ואסורה בכל שעות היממה, לבין חניה באדום לבן על מסעה ברחוב מרובי נתיבים, תוך שהדבר מאט נסיעת רכבים בלילות אך משאיר את המדרכות להולכי הרגל. יחד עם זאת, צריך גם לזכור כי סימון רחובות באדום לבן או בכחול לבן בוצע בחלקו לפני שנים וממשיך להתבצע ואולם לאור השגות שמגיעות אלינו למשל לגבי האישור לחנות על המדרכה בכחול לבן ברחוב שהמדרכה שלו צרה לעומת האיסור לחנות על המדרכה באדום לבן ברחובות שהמדרכה שלהם רחבה – **יש מקום לבחון ולערוך שינויים על פי פרמטר של רוחב מדרכה פנויה באופן שיסדיר את היצע החניה וישרת את המדדים שנקבע.**



2. **ברחובות שכונתיים שבהם מחסור מובהק של חניה** – לבחון הקצאה של החנייה משני הצדדים בלילה רק לתושבים עם תו חניה אזורי, ובמהלך היום לתת אפשרות לחנייה גם לתושבי חוץ.
 3. **פתיחת חניוני עירייה בשעות הערב והלילה לחניית תושבים**: עיריית תל אביב – יפו מחזיקה ברשותה מספר חניונים, המשמשים אותה ואת עובדיה בשעות היום, ואולם אלו עומדים ריקים ונעולים בשעות הערב (דוגמת חניון מנהל ההנדסה וחניון בלומפילד). **פתיחתם של חניונים אלו תהווה פתרון ראוי לעשרות דיירי הרחובות הסמוכים בשעות הלילה ובסופי שבוע במתכונת של החניון העירוני מתחת לככר.**
 4. **חובת פתיחת חניונים פרטיים 24/7**: בתל אביב – יפו קיימים מאות חניונים בבעלות פרטית, שחלקם ננעלים בשעות הערב והלילה. חניונים אלו יכולים וצריכים לפעול ע"פ העיקרון של עירוב שימושים ומשתמשים ולפתוח את המחסום לטובת התושבים בשעות סגירת המשרדים. חיוב המפעילים לפתוח את החניונים לאורך כל שעות היממה תלווה במתן תמריצים מצד הרשות. לצד זאת, כפי שעשינו בועדה התכנון האחרונה, **נכתוב בבקשה לרישוי עסק ו/או לייזמים חובה להפעלת חניונים 24/7 מתוכם לפחות 12 שעות כחניון ציבורי פתוח לתושבים במחיר מפוקח.**
 5. **קידום חניוני חנה וסע ו- hub תחבורתי בפאתי העיר** כדוגמת חניון הרידינג בשילוב של אמצעי התניידות אלטרנטיביים 24/7 בכלל זה מוניות שירות ואפילו שאטלים בחינם לתקופת הרצה כדי לעודד את השימוש.
 6. **הסבת מגרשים שאינם בשימוש למגרשי חניה**: בעיר קיימים מגרשים שאשר אינם בשימוש, בהם מגרשים שניתן להכשירם לחניה, בבעלות פרטית ו/או ציבורית. **ניתן לבחון הוצאת צו לחניון זמני, במתכונת גינה זמנית, שיכשיר הפעלת חניון במגרשים ריקים ועד אשר יוצאו בעבורם היתרי בניה.**
 7. **שינויים במיקומי חניות ייעודיות לכלים זעירים**: בהליך ההסדרה של פעילות הכלים השיתופיים בעיר, קבענו להתקין להם מתחמי חניה יעודיים כדי לייצר סדר ציבורי. חלק מהסימונים בוצעו על חשבון כחול לבן בהעדר חלופה במרחב הציבורי ועם זאת לאור השגות קונקרטיות ביחס לחלק החניות שסומנו, **יש לבחון בחיוב שינוי הסימונים ככל שתמצא חלופה בטווח של 50-100 מטרים שאינה בכחול לבן, ובתנאי שלא יהיה בכך הפרעה להולכי הרגל.**
 8. **העלאת מפת GIS עם מיקומי החניונים לרשות הכללי**: העלאת מיקומי כלל החניונים המסומנים במערכת ה-GIS לאתר העירוני בבולטות ובאופן שכלל התושבים יוכלו להיחשף אליהם.
- אני תומכת בהורדת הרכבים החונים מהמדרכות אבל שום צעד כזה לבדו הוא לא הפתרון. נדרשת שורה של צעדים והבנה שמדובר במשחק סכום 0, אין בו הרבה יש מאין. נדרשת חלוקה שונה של המרחב, חיזוק לחלשים בראש הפירמידה. כדי לפנות מקום להולכי רגל על המדרכות (בעצם להחזיר אותן למי שהן שייכות לו) צריך להוריד משם את המכוניות.

בראיה ארוכת טווח יש לנו אחריות לפתח מדיניות חנייה הוליסטית שתחלק את המרחב ואת הזכות לחנות בו באופן דמוקרטי. גודל העיר כ-52 אלף דונם, מתוכם 19% שטחי כביש ומדרכות. מתוך זה 68% מוקצה לדרכים קרי, 5100 דונם כביש לרכב פרטי ו-1350 דונם לחניה עילית ברחובות, רק 1700 מדרכות להליכה, 850 דונם מתקנים על מדרכות, 300 דונם שבילי אופניים ועוד פחות מזה לתח"צ רק 240 דונם. עבודות תשתית וכיוב' יביאו גם הם לגריעה של מקומות חניה ואנחנו צריכים להתבסס על מיפוי, נתונים, תחזיות ופתרונות בראיה רחבה.

- זה אומר גריעה של מקומות חניה ברחובות תוך התייחסות ליחס ביניהם לבין מספר התושבים באזורים השונים, ולכן זה יחייב **להגביל את חלוקת תווי החנייה**, שהיום מגיעים אלינו עם שליח עד הבית. מי שמתגורר במרכז העיר חייב יהיה להבין שלהחזיק רכב, ודאי יותר מאחד, זו פריבילגיה ולא זכות בסיסית.
- זה אומר **תמחור דיפרנציאלי לשעת חנייה בהתאם לשווי הריאלי שלה**. לא הגיוני שמחיר המקסימום לשעת חניה במרכז עיר יהיה זהה למחיר החניה בפרברים.
- זה אומר **בנייה של חניונים עירוניים במענה למחסור** היכן שקיים למרות רמת מינוע נמוכה ותעדוף חניית תושבים על פני חוצנים בשעות הלילה.
- זה אומר **לתמוך בבניה למגורים בתקן מינימום של מקום חניה אחד ליחידת דיור על מנת לאפשר חלופת חניה על חשבון פינוי חניה מרחובות העיר לשטחי הבניינים למגורים**.
- זה אומר לאור צמצום תקני החניה לתעסוקה במיוחד לאורך צירי הסעת המונים, לחייב **כתועלת ציבורית הקמה של חניונים מפוקחים**, פתוחים לציבור 24/7.
- זה אומר **להוביל לשינוי בהסדרי השכר במשק הישראלי** ולקדם חקיקה שתאפשר לעובדים לוותר על הרכב ולשמור על המשכורת, ובעיקר לוותר על הצורך בחניה כהטבה נילוות לאחזקת רכב.
- זה אומר להנהיג תחבורה גם בשבתות ובחגים, לעודד שיתוף נסיעות וכלי רכב שיתופיים, להשקיע בעידוד הדו-גלגלי, לתמוך בכניסת החשמלי, להערך לתחבורה אוטונומית, לתת קדימות לתחבורה ציבורית גם על חשבון נתיבים של רכב פרטי, לתמרץ מקדם מילוי ברכב ולעשות כל מה שאפשר כדי לצמצם את השימוש ברכב פרטי.

כמו שאמרתי בהתחלה מן הצד השני, בתקופת הביניים, גם להכיר בצורך, הקיים עדיין, ברכב אחד למשפחה בשל מה שעדיין מהווה מהפכה תלויה ועומדת אל מול מציאות של מצוקה קשה של התושבים שלנו מה שאומר לפעול בנחישות אבל גם ברגישות, היפוך פירמידה לצד יצור של הקלות נקודתיות קצרות טווח והטויה של פתרונות אסטרטגיים בהקדם אפשרי ובטווח ארוך.

אני מבקשת לדון בועדת התחבורה במכלול הנושא מהיבטיו קצרי הטווח ועד החזוניים, לייצר מערך איזונים וכולל באמצעות צעדים אופרטיביים מידיים ולקדם תוכנית עבודה שתובא בהמשך לאישור הנהלת העירייה והמועצה

תודה רבה.

