

ועדת תחבורה – עיריית תל אביב יפו, 16.5.2019

נושא: דיון ציבורי בהסדרה של כלים אישיים ודו גלגליים

תחילת הישיבה : 17: 30

מיקום : עיריית תל אביב-יפו

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה: הדיון הזה מתקיים בהמשך להצעה לסדר במועצת העיר שהעלתה חברת המועצה, עו"ד שלי דביר, בנושא של הסדרת הכלים האישיים הזעירים. מה שהחליטה המועצה בתיאום איתי זה להעלות את הנושא לדיון ציבורי בוועדה העירונית לתחבורה. שלי, אם את רוצה לפתוח בכמה מילות רקע לפני שאני אתחיל, אז בבקשה.

עו"ד שלי דביר, חברת מועצת העיר : תודה למיטל, סגנית ראש העיר ומחזיקת תיק התחבורה, על הנכונות לקיים את הדיון הזה, על שיתוף הפעולה בכינוס הוועדה ועל האתגרים שהיא מתמודדת איתם, ואני בטוחה שהיא מתמודדת איתם, ואינשאללה נהיה פה כולנו לעזור לה לצלוח אותם בחמש השנים הקרובות.

אני אומר משהו שהוא בעיני מובן מאליו אבל נשכח בדיון הציבורי. אני מחזיקה בדעה שכל כלי שהוא כלי שהוא חלופי לכלי רכב בעיר – הוא מבורך. זו צריכה להיות נקודת המוצא של הדיון הזה. המדרג שלנו צריך להיות כזה שהולכי הרגל, מבחינתי, הם בראש והם מלכי המדרכה. זה משהו שלא יכול להיות עליו עוררין. לאחר מכן יש לנו אופניים לא ממונעים, לאחר מכן יש את הכלים הממונעים ובסוף את כלי הרכב. יחד עם זאת, אני תושבת מרכז העיר, אמא צעירה שהולכת עם עגלה. בשנה וחצי שאני מסתובבת בעיר עם עגלה אני נחתכת על ימין ועל שמאל, ויש לי פחד ממשי בהתנהלות ברגל במדרכות תל אביב, ובעיקר במרכז, בצפון הישן ובלב העיר. זה פחות מורגש במקומות שבהם המדרכות יותר רחבות, בצפון העיר ובמזרחה.

הסיבה שכינסתי את הדיון הזה היא הצטברות תלונות של קשישים וילדים קטנים שנדרסים על ידי כלים דו גלגליים ממונעים שנוסעים על המדרכה במהירות גבוהה מאוד, ללא אפשרות לבלום ובלי אפשרות לאכוף אותם. 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.

במה דברים אמורים? כשאומרים לנו סנדלים, אנחנו כולנו חושבים על סנדלים בקיץ, אבל כשאבא שלי צריך להגיע ולחנות בתל אביב אז הדבר הראשון שהוא חושב עליו אלה סנדלי הדנבר הצהובים, שהיו בתקופת צ'יץ'. מי שהיה חונה שלא כדין בתל אביב היה מסונדל, והיה פחד להגיע ולחנות בתל אביב שלא כדין. זו היתה תקופה שבה ההרתעה והפיקוח עבדו. אי אפשר היה לומר: "אין לנו מה לעשות". זה היה נושא שרצו והחליטו לטפל בו וטיפלו בו ביד נוקשה. היתה במשך הרבה מאוד שנים תחושה של רתיעה מלחנות שלא כדין, שמא נסונדל. איפה שיש רצון יש יכולת. אני רוצה שאת אותו רצון נביא לטיפול במדרכות תל אביב. צריך להסדיר את העניין על ידי זה שנחזיר את מדרכות העיר להולכי הרגל בראש ובראשונה.

העירייה התחילה בהסדרה מסוימת, נראה בהמשך סקירה על ההסדרה הזו. כל התחלה היא מבורכת, אך יחד עם זאת זו לא התמונה המלאה והשלמה ועדיין יש מה לעשות, ואפשר להמשיך

ולעשות. אם אני צריכה לקחת את הנושא הזה ולדבר רק על 4 נקודות שבעיני לא קיימות בנוהל הנוכחי וחשוב לתת עליהן את הדעת, זה קודם כל האפשרות לזהות את הכלים. החברות יודעות לזהות אצלן כל כלי וכלי. חשוב ונכון להוסיף חובה של לוחית רישוי לכל כלי וכלי. זה משהו שהוא טכני ואפשרי לביצוע, ואני חושבת שהעירייה צריכה לדרוש אותו לביצוע. זה ייתן כלי למעקב ופיקוח.

דבר שני – מכסות. זו נקודה קריטית כדי שהעיר לא תוצף יתר על המידה. יש לנו הרבה מאוד חברות שנכנסות לעיר, אני חושבת שצריך לעשות מכסות. זה משהו שהעירייה צריכה לבדוק בהתאם למה שקורה בערים אחרות. בפורטלנד למשל יש מכסות. בצורה כזו ניתן יהיה לפקח. ברגע שיש רישוי על כלי, נוכל לדעת אם כלי יצא משימוש ולהכניס אחר במקומו. זה אפשרי ונכון. כך נמנע הצפה של המדרכות על ידי קביעת מספר יעד של סך כל הכלים, וכמה מתוך זה לכל חברה.

נקודה שלישית היא ההשארה של הכלים. על אף ההבנה שקל יותר למשתמשים כאשר הם משאירים אותם בכל מקום, אם הייתי מראה לכם את הכניסה של הבניין שלי שחסומה על ידי שלושה כלים שסוגרים את השער, הייתם מבינים שהשארה בכל מקום היא מבורכת מצד אחד אבל יש לה נקודות שליליות מצד שני. פינוי המדרכה אומר מבחינתי שכלים לא יכולים לחנות על המדרכה, וצריך לשים אותם באזורים ייעודיים. איפה? יש פתרונות. אפשר לקחת בכל רחוב מקום חניה אחד שישרת למעלה מ-10 כלים. גם את תחנות ההטענה והעגינה של הכלים אפשר לעשות באותו מקום. זה נכון ובטיחותי יותר. אפשר לעשות את זה בקרן הרחוב, היכן שאסור למכונניות לחנות משום שהן חוסמות את שדה הראייה. קורקינטים לא חוסמים את שדה הראייה ואפשר להחנות אותם שם. הטכנולוגיה מאפשר להמשיך ולחייב את הכלי עד שהוא לא עוגן ולא חונה במקום הנכון שקבעו לו. אפשר לעשות אזורים ייעודיים כאלה, ועד שהכלי לא יחנה באותו אזור החיוב ימשיך.

נקודה אחרונה היא הטענה – ההטענה כפי שהיא מתקיימת כיום בבתי המגורים היא מסוכנת. קיבלתי סרטון שמראה איך דירה בתל אביב עלתה באש בהטענה של מספר קורקינטים יחד. זה דבר מסוכן מאוד, לא נתנו על כך מספיק את הדעת. ביקשתי שיגיע לדיון הזה גם נציג מכיבוי אש, אך לא הגיע. זה דבר שחייב להיפסק, והטענה צריכה להיות בתחנות עגינה. מבחינת האינטרס הציבורי אלה צריכות להיות תחנות מסחריות, החברות צריכות לשלם לעירייה על השטח הזה כדי שזה יהיה אפיק הכנסה לעיר.

לעניין הרכיבה עצמה אני לא אתייחס כעת. יהיו כאן אנשים שיתייחסו לכך בהמשך.

מיטל להבי: לפני שאתחיל אני רוצה לציין כמה אנשים שעשו עבודה לקראת הוועדה הזו. קודם כל לאופיר כהן, ראש הרשות לתחבורה, תנועה וחניה בעירייה, הוא האיש שעובד הכי הרבה והכי קשה על הנושא. הרבה מהמחשבות במצגת הזו עלו אצלו בדיונים. תודה לגבריאל שיושב פה, מתמחה שעובד עם היחידה האסטרטגית, לחזי שוורצמן ולמיכל מילר מהאגף לתחבורה. ולאנשי המקצוע שעוזרים לנו בכל הנושא הזה. ולכולכם כמובן, שבחרתם להגיע לכאן לדיון רציני, יש פה שני חברי מועצה נוספים – אסף הראל, סגן ראש העיר, וסיגל וייצמן מחזיקת תיק החדשנות.

הצגת המצגת

מיטל להבי: המטרות שלנו: צמצם התלות ברכב פרטי, שהיא מטרה מרכזית שלנו. אנחנו פועלים בעניין זה בהרבה מאוד כיוונים; הגברת הבטיחות בדרכים – יש כאן גם נציגים מהרלב"ד ומאור ירוק; קידום מדיניות ופרויקטים שתומכים בהרחבת השימוש בתחבורה בת קיימא. אני חייבת לומר שאנחנו העירייה היחידה שיש לה תכנית אסטרטגית לתחבורה בת קיימא שנוגעת בכל אמצעי התחבורה שבה אנחנו מתעסקים בנפרד. אנחנו פועלים לפיתוח מערכות ניהול ובקרה משותפות, יש לנו מרכז בקרה ושלי הזכירה גם את מאגרי המידע של הכלים האישיים ובעצם בכל טכנולוגיה שנכנסת היום לשוק – יש לנו כוונה לאחד אותם למאגר אחד. בכלל, נושא החשיפה והשימוש במאגרי המידע של משרד התחבורה הולך להיות נושא מרכזי מבחינתי; שיפור רמת השירות; הנגשת מרכזי תעסוקה והשכלה; קידום מענה לצרכים של אוכלוסיות.

יש לנו גם תכניות הליכתיות, ניכנס אליה יותר ויותר במהלך הקדנציה. קיבלתי את הדוח של "אדם טבע ודין" ורמת זיהום האוויר בתל אביב היא נוראית. תל אביב היא העיר השנייה ברמת הזיהום שלה אחרי בני ברק, וזה מתחבורה. כמות המתים מפיח בראות גדולה מאלה שנהרגים בתאונות, ולכן צריך להבין שחלק מהפתרון זה גם הכלים האלטרנטיביים. צריך לראות איך הם הופכים למשאב ולא למטרד.

יהיו לנו בקדנציה הזו הרבה מאוד עליות לכנסת בנושא של חקיקה. כינסתי כבר פורום מטרופוליני של מחזיקי תיקי תחבורה במטרופולין, מנתניה ועד ראש"צ ומודיעין. אנחנו פועלים בשיתופי פעולה במספר נושאים. עוד נושאים של מדיניות זה למשל לפעול לשינוי תלוש המשכורת במדינת ישראל, כך שעובדי המגזר הציבורי יוכלו להמיר אחזקת רכב בעידוד הגעה ירוקה לעבודה. תשאלו את המזכירות שלכם בעירייה – כל אחת צריכה להחזיק רכב על 4 בלוקים כדי לקבל עוד הכנסה למשכורת, גם אם לא צריך את הרכב הזה. יש לנו הרבה שינויים רגולטוריים לעשות.

עוד דבר זה שיפור הנגישות, והנה אנחנו רואים שעלייה בנגישות מביאה לירידה ברמת השירות למשל ברמת החייל ששם עלינו מ-40 נוסעים בשאטל ל-1,400 ואז כבר אין מקום באוטובוסים. הגברת הזהירות והבטיחות בדרכים, עם תשתיות הסברה והסדרה, לעגן עוד יותר את סמכויות האכיפה ואת התשתיות הציבוריות לתחבורה ציבורית. אני חייבת לומר שאני גאה ביחידה לתח"צ שהוקמה בשנה שעברה, בראשות ד"ר נדב לוי. יצאנו כבר לרפורמה ראשונה בתח"צ שעברה בשקט ואפילו בהצלחה.

אנחנו בוחנים ולומדים כל הזמן טכנולוגיות חדשות. היחידה האסטרטגית שלנו עובדת ללא הפסקה, קבענו 10 פרויקטים אסטרטגיים מובילים, למשל פרויקט נגישות ופיתוח במרחב תחנות הסעת המונים והרכבת – זה אומר שאנחנו לוקחים תחנה של הרכבת ובודקים מה צריך לעשות בטווח הקצר, הבינוני והארוך. אגן האיילון שכבר התחלנו לעבוד עליו בסוף הקדנציה הקודמת, לא ייראה אותו דבר בסוף הקדנציה הזו. ראינו בקטן את השיפורים סביב תחנת ההגנה, ואנחנו נראה בגדול את השיפורים סביב תחנת סבידור. זה חלק מתכנית העבודה שלנו גם לוועדות הבאות.

התכנית הזו היא מצע לדיון - חלק מתהליך שבו אנחנו רוצים לשמוע אתכם. אתם תראו כאן רקע ומידע, תיאור מצב וכיווני פעולה בעיר, ובדיוק על זה תתבקשו להגיב. כולנו יודעים שיש "מרוץ חימוש", כמו שקוראים לזה בפייסבוק, של הרבה מאוד כלים חדשים ועשרות שחקנים חדשים שמגיעים לתחומים האלה, לא רק בתחום הכלים האישיים, אלא גם באוטונומיים, החשמליים והשיתופיים. אנחנו צפויים בעשור הקרוב למהפך של ממש בענף התחבורה, וחלק ממנו זה הכלים

האישיים – ויש עוד חידושים שעוד לא ראינו ועוד יגיעו. אנחנו צריכים להביא למצב שהכלים האלה ישולבו והפכו להיות משאב ולא מטריד.

במחקר שעשינו על איך מתייחסות ערים בעולם להסדרת התחום ראינו מספר נושאים מרכזיים: ראשית השאלה היתה איך בכלל ממסדים את היחסים בין הרשויות והמפעילים – האם צריך מסמך מחייב? חוזה? מכרז? בכל עיר יש הסתכלות אחרת, כפי שאתם רואים. יש מקומות שמגבילים את מספר הכלים, מחייבים אזורי פריסה ואזורי עדיפות, איך פועלים כדי למנוע מטרידים...הנושא הזה הוא בוער. כולם התעסקו בו, כך גם הנושא של המעמד המשפטי – איך להגן על הצרכנים ואיך מתייחסים לבריחות ואפילו לפרסום על הכלים. כל עיר מצאה דרך אחרת להתמודד עם זה וניסינו לנתח ולהבין מה מתאים לנו מבחינה משפטית.

כשאני מסתובבת באזור חוף הים אני רואה על השביל שם יותר קורקינטים שיתופיים, הם קטנים יותר, בולטים פחות, גם פיזית וגם בכוח שלהם. יש הבדל בין קורקינט פרטי לשיתופי. בשיתופי יש מי שמפקח על המהירות. אני רואה לפעמים את הקורקינטים הפרטיים הרחבים שנראים כמו משחתת או משהו דומה. גם בנושא זיהוי הכלים, אני כבר יכולה לומר שגם בהיעדר רישוי (שאני תומכת בו) זיהוי הכלים השיתופיים הוא הרבה יותר קל, כי תמיד יודעים מי השתמש ולאן הוא נסע, בדיוק כמו שאפשר לאתר כלי שחנה שלא כדן ובגללו החברה קיבלה קנס.

המיימדים לבחינת הנושא: העברת הנתונים מהמפעילים, כמות הכלים והמפעילים, שמירה על הסדר במרחב הציבורי, בטיחות ושמירה על חוקי התנועה, שעות פעילות, מחירים ותמריצים לשוויוניות, פריסה גיאוגרפית, רמת שירות ומרחב פעילות. יש לנו כיום מספר חברות שפועלות בתל אביב: בירד, ליים, מובייק. המפעילים הנוספים נכנסו מאוחר יותר ופחות בולטים במרחב אך כולם קיימים ופעילים. לא כולם רק בתל אביב, יש חלק שפועלים ברמת גן, גבעתיים וערים נוספות. אנחנו סופרים את זה כמכסה אחת לגוש דן (על המצגת כתוב כ-3,000 קורקינטים ועוד כ-2,000 אופניים. י.ש).

בעיות במצב הקיים: שלי הזכירה קודם את נושא הולכי הרגל והמדרכות, פגיעות גבוהה של הולכי הרגל וגם של הרוכבים כאשר הם יורדים לכביש. זה LOSE LOSE SITUATION מבחינת יכולת השימוש. יש לנו עלייה בתאונות הדרכים, אנחנו מתכוונים לבנות מאגר מידע ויש לנו היכולות לעשות את זה. יש גם בעיה של שימוש בכלי של מי שאסור לו על פי חוק להשתמש בכלי, כמו ילדים קטנים שעושים שימוש באפליקציה של ההורים. אנחנו רואים גם הרבה רוכבים ללא קסדות, שגם זה בניגוד לחוק.

הדבר הראשון שעשינו מיד כשזה התחיל היה לקבוע מדיניות אכיפה. החל 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. במועצה האחרונה העברנו חוק עירוני שמאפשר הטלת קנס של 67 שקלים בגין העמדה במקום בחורג מהכללים – הפיקוח אוסף את הכלים ו"כולא" אותם לשבוע ימים שבסופם ניתן לשחרר את הכלי תמורת תשלום החזר ההוצאות התפעוליות. צריך להבין שלא ניתן לאכוף ללא חוק עירוני מתאים, ואי אפשר לאכוף בלי החלטה עירונית. הדברים האלה קודמו לאחרונה ואנחנו נותנים היום יותר כלים לאגף הפיקוח. נציגי האגף היו צריכים להיות כאן היום אבל יש להם הרבה עבודה עם לילה לבן אז הם שוחררו ויקבלו דיווח.

אופיר כהן, ראש רשות תחבורה, תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו: חשוב לציין שב-19.5 הפיקוח יתחיל לעבוד בצורה הרבה יותר מאסיבית, שלחנו מכתבים לחברות המפעילות ואתם תראו הרבה יותר פקחים. הפיקוח עושה את עבודתו לפי חוקי התעבורה. כל כלי שעובר על העבירות האלה ייגרר וייכלא.

מיטל להבי: הפיקוח על נסיעה על המדרכות ימשיך ויואץ. הייתה בעיה של אכיפה של כלים שמהווים מטרד כאשר הם חונים על המדרכה. לצורך זה חוקקנו את חוק העזר העירוני שמאפשר להרים את הכלים האלה ולאפסן אותם, כמו שגוררים רכב. אפשר להתקשר ל-106 כדי לדווח במקרה של חסימה מלאה של המעבר.

אני עצמי רוכבת על קורקינטים ויש לי מנוי גם ליתר אמצעי התחבורה השיתופית, כדי לנסות ולראות. אני כן שמה לב שכאשר אני מחנה מבקשים ממני לצלם איפה חניתי למשל. יכול להיות שיצטרכו להמציא עוד אמצעים כדי לעשות סדר בכל נושא החניה בקרב המשתמשים ולא יגרום נזק לציבור ומצד שני גם לא לחברות שיקבלו קנסות ללא הפסקה. אנחנו מתכוונים לעדכן מעת לעת את הכללים לשמירה על הסדר ובוחנים אפשרות לפילוט סימון אזורי חניה מחייבים גם בתחנות הרכבת בעיר. יש עוד כמה רעיונות, כרגע הכיוון הוא להמשיך עם אכיפה של הנחיות הבסיס, כולל ההיתרים החדשים של קנסות וגרירת הכלים שהתקבלו עכשיו.

פריסה – חברות מועצה פנו אלי עם בעיה שאין שירות ביפו וביד אליהו. ראינו באמת שלא כל החברות מספקות שירות בכל מקום. מרכז העיר הוא מוקד הבעיה, ובשאר המקומות מדברים על מחסור בכלים. בעולם ראינו שיש מקומות שמחייבים הצבת אחוז מסוים מהצי במקומות עם ביקושים נמוכים יותר, ושאפילו מחייבות חברות להגיש תכנית הנגשה לאותם אזורים בהם הביקושים נמוכים כדי להצדיק את הפעילות. אנחנו נחייב פעילות בכל רחבי העיר. מה יהיה המיקוד ואחוזי הפריסה המינימליים – אלה עוד דברים שעובדים עליהם ומנסים לכמת במספרים. אחד הדברים שביקשנו מהחברות זה שיתוף פעולה להגברת השימוש באזורי עבודות התשתית על הרכבת הקלה. פנינו בקול קורא למפעילים וקראנו להם להציע הצעות לתמריצים לאזורים מוחלשים או אוכלוסיות מוחלשות, כולל שדרות ירושלים שייסגרו לכלי רכב ורק הולכי רגל וקורקינטים יוכלו לעבור שם. אנחנו רואים בכלי הזה פתרון למעבר באזורים בעייתיים מבחינת עבירות.

מחיר – בסוף זה גם לא כל כך זול. משוק הכרמל נגיד עד מתחם התחנה יעלה 9-12 שקל. אז בעולם יש כל מיני כללים כמו מחירים לאוכלוסיות מסוימות. 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. כשנצא עם החלטות לגבי ההסדרה, נפנה למפעילים ונבקש הצעות לצמצום פערי שימוש בגלל כסף.

בטיחות – התחושה היא שבסך הכל הכלים מתחזקים כהלכה. אנחנו רוצים שתהיה כמה שיותר שמירה על החוק. נעבוד על זה עם הרלב"ד ועם כל גוף שרוצה להיות שותף וכמובן גם עם המפעילים ועם התושבים שהם שותפים מלאים לדבר. 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. אחרי שבנאדם מקבל דוח פעם אחת על רכיבה ללא קסדה הוא כבר לא רוכב ללא קסדה. האכיפה עובדת אבל היא לבדה לא שם המשחק. היא רק חלק,

והחלק השני הוא שינוי נורמות – כולם צריכים לראות את כולם. הנהג את הרוכב, הרוכב את הולך הרגל וגם הולך הרגל צריך לראות את הרכב שיוצא מהרמפה של החניה. אנחנו חייבים להכניס למודעות שכשיוצאים לדרכים כולם צריכים לראות את כולם. עוד בנושא בטיחות, ראוי שנתייחס גם לעניין הקסדות ואולי אף לחייב את המפעילים לספק אותן.

העברת נתונים – עדיין אין בתל אביב, למרות שנפוץ בעולם. אנחנו עיר חכמה. יש לנו את אגף המחשוב הכי מתקדם בארץ. אנחנו בהחלט נחייב, לא ברור עדיין באיזו דרך, אבל בהחלט מתכוונים לבקש העברת נתונים. העברת הנתונים תאפשר לנו לדעת איפה נוסעים, לתכנן שבילים, למפות תאונות דרכים...מעבר לדברים שנהוגים בעולם.

כמות כלים – בעולם לפעמים קובעים מכסות מינימום ומקסימום, של כלים. אנחנו עוד לא קבענו, 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. על השיתופיים קל יותר לאכוף כי אנחנו יודעים מי הם ומי רכב עליהם, להבדיל מהפרטיים.

אלה הצעות ראשוניות ולא החלטות. הנושא עוד נדון בקרב גורמי המקצוע, ואנחנו בודקים מה נעשה בעולם ומה האפשרויות המשפטיות שלנו. למשל אנחנו בודקים מה עושה עיריית נתניה: מסתבר שהיא עובדת על פי חוק רוכלות ולא רישוי עסקים כי אין אפשרות לאכוף דרך חוק רישוי עסקים את המחיר, מתן המידע או פריסה. בת"א חוק הרוכלות נקבר מזמן כי אין לנו רוכלים. אנחנו פועלים מתוקף חוק עזר שמירה על הסדר הציבורי. יהיו נושאים לחקיקה, דווקא בתחום הפרטי ולא השיתופי. בשיתופיים אנחנו יודעים לאתר מי החברה ומי הכלי ובאיזה מסלול הוא נסע.

ביטוח – אני לא מרפה מהרעיון. היה ניסיון של משה כחלון לקחת את עודפי קרן קרנית ולהחזיר אותם לנושא כלי הרכב, שהתנגדתי לו. את כל עודפי הביטוחים צריך להביא לקרן קולקטיבית שתטפל בנושא של פגיעות הולכי הרגל והדו גלגלי.

מאגרי מידע – זה הדבר שהכי חסר לי. הכי חסר הוא מאגר של נפגעים כדי שנדע מי נפגע איפה ונוכל לטפל. ב-1.7 נכנסת חובת תיאוריה בבתי הספר התיכוניים, וזה אחד הדברים שביקשתי משר החינוך. אלה דברים חיוניים שלא לכולם יש אפשרות לרכוש. צריך לפתח גם מיומנויות רוכב מעבר לזה, ואולי זכריה (מהרלב"ד. י.ש) יוכל לספר בהמשך על הרעיון שלו.

נושאים לטיפול העירייה – יש לנו המון עבודה: הרחבת תשתיות השבילים ורחובות ממותני תנועה. אנחנו כנראה העירייה היחידה בארץ שעשתה מיתון תנועה בהיקפים כאלה. אפילו העתקנו, שלא כחוק, את הסימון על הכביש כדי שמשדד התחבורה יאשר את הסימון בדיעבד. זהו סימון נלווה לתמרור כי מה שחוקי זה רק התמרור. אבל נהג רואה את הסימון על הכביש יותר מהתמרור. מתבעת כאן עבודה יוצאת דופן, בראשותה של שרונה הרשקו מנהלת מינהל בת"ש, ואגף התנועה. אני מקווה שנגיע לעוד ועוד רחובות ממותני תנועה שבהם בטוח יותר לקורקינטים לרכוב על הכביש. בלי שבילים או תשתיות מיוחדות, אלא רק מעצם העובדה שבתל אביב-יפו נוסעים לאט.

חיבור ורציפות השבילים – ביום שנכנסתי לתפקיד גיליתי שלא מחברים שבילים כי אין הנחיות של משרד התחבורה לחיבור שבילים וחציית צמתים. על המדרכה העירייה יכולה לעשות מה שהיא רוצה. מדינת ישראל לא מרשה לי לעשות את מה שעושים למשל בדנמרק. לאחרונה, אחרי 5 שנות מאמץ והקמה של שני צוותים, גובשו הנחיות אבל אנחנו חוששים שחלקן לא תהיינה

ישימות. למשל רוחב מינימלי של שביל שלא יאפשר סלילתו במקום מסוים. לעומת זאת BIKE BOX, מרחב האכסון לאופניים לפני צומת, לא אישור לנו בכלל למעט פיילוט אחד. יש המון דברים שאנחנו מבקשים יחד עם אנשי מקצוע וארגונים מהמגזר השלישי וזה עובד מאוד לאט. אכיפה – אני נוכחתי בפגישות הנחיה של ראש העיר לפיקוח. כפי שאמר קודם אופיר, יש תאריך שבו תחיל אכיפה נוקשה יותר מאשר היום ואנחנו מתכוונים ליישם אותה. לצערי במדינת ישראל חינוך מתבצע לעתים רק באמצעות אכיפה, ומי כמו קופת העירייה יודעת שאחרי תקופת אכיפה ההכנסות ממנה אפילו יורדות מרוב הצלחה.

דיון פתוח

כפיר בן שושן, בעלים חברת LEO: אנחנו למעשה החברה הישראלית הראשונה בעולם לקורקינטים. אני בעצם היחיד שבא ממש מהתחום של הקורקינטים. אנחנו התחלנו בעולם את המהפכה של החברות האלה. מכרתי בעולם מעל חצי מיליון כלים. יש לי שני דברים שארצה לדבר עליהם:

הראשון הוא המכתב שקיבלנו – לטעמי הפתרון הוא לא לסנדל או להחרים כלים, אלא שכל חברה תעסיק מספר עובדים שיעבדו מול הפקחים של העירייה, שיינתן זמן לאסוף את הכלים שחונים שלא כדין. זה יהיה הרבה יותר אפקטיבי. העירייה יכולה לקבוע בעצמה את מספר העובדים שיעסקו בזה. בעצם סוג של התראה לפני גרירה. זה יהיה יותר זול חברות, יותר משתלם לעירייה. עדיף שאנחנו נטפל בזה ולא אתם.

דבר שני, נושא ההטענות. צריך להבין את המשמעות של הטענת 60 כלים בבית פרטי. אני מייצר גם סוללות וקורקינטים ומכיר את הנושא מקרוב. אנחנו בחרנו לעבוד קשה יותר ולבצע את העבודה בעצמנו – אין לנו מטעינים ואנחנו לא מטעינים בבתים פרטיים. יהיה פה אסון, זו רק שאלה של זמן. אנשים ימותו. אנשים פה שוכרים דירה שהיא עמדת הטענה ל-100 כלים. אתם יודעים מה קורה כש-100 כלים מתלקחים? צריך לקחת בחשבון את הדבר הזה. אנחנו מטעינים סוללות בארונות מיוחדים במקומות ייעודיים, שהם פטנט שלנו.

נבו פרץ, מנכ"ל ומייסד הסטארט-אפ "סטריגו": אני רוצה לספר על איך הכלים שינוי את החיים שלנו – בתור סטארט-אפ, אני צורך הרבה שירותים של נותני שירות בתל אביב והרבה מהפגישות היו בבתי קפה בעיר. לכל הפגישות הייתי נוסע במוניות שזה הרבה פחות נעים ויותר איטי. השירות הזה שינה את החיים שלי ושל העובדים שלי. כולנו נוסעים לפגישות בתוך העיר בקורקינט, זה חוסך זמן, חוסך כסף והרבה יותר כיף. גם מבחינת תחבורה, יש לי עובדים שמגיעים מחוץ לעיר, ברכבת. זה מאפשר לנו יותר חופש פעולה במיקום המשרדים. גם עובדים שגרים בתל אביב מגיעים על כלי שיתופי וכך לא צריך להיגרר איתנו במעלית, למצוא איפה להטעין במשרד וכו'. מבחינתנו מה שקורה זה מבורך, העיר יותר נוחה, יותר אטרקטיבית לעבוד בה, חוסך זמן וכסף. אני מברך על התהליך שקורה בעיר.

יותם אביזוהר, מנכ"ל ישראל בשביל אופניים: בהמשך למה שקודמי אמר, אנחנו חושבים שהכלים האישיים הם כלי משלים וחלק מהפתרון לאחת הבעיות הגדולות בתל אביב. מהנתונים שלנו עולה שחלק גדול מהמשתמשים מחליפים נסיעות ברכב פרטי, ומאפשרים לוותר על רכב

שני. צריך בהחלט לעודד את זה אבל העירייה חייבת לנהל את הנושא הזה ברצינות – זה המפתח לפרויקטים שמצלחים.

כמה דברים שאני מבקש לחדד:

תשתיות – יש כאן מהלך מוצדק של להוריד רוכבים מהמדרכות. אנחנו רואים גידול במספר הנפגעים בתאונות דרכים, בעיקר רוכבי קורקינטים. יש הרבה 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 לוותר להם. נשמח להתלוות אליכם כדי להבטיח שהחוק ייושם במלואו ונזכה לצירי רכיבה בטוחים. צריכים לקחת על זה אחריות. אנחנו נשמח להמשיך ולעזור לעירייה גם בזיהוי הפתרונות המידיים וגם לטווח הארוך: אני מקווה שכבר החודש נוכל להתחיל להפעיל קורס לרכיבה בטוחה על קורקינטים חשמליים – קורס מעשי ויישומי שמתייחס למצב הקיים של התשתיות, האכיפה ותרבות הנהיגה בישראל.

אכיפה – צריך לשים את זה על השולחן, האכיפה לא רק שהיא חסרה, היא גם לא נכונה ולא מדויקת. יש עניין של דוחות משטרה על רכיבה על הכביש כשיש שביל גרוע, וזה נטו כדי להעשיר את הקופה כי אין בזה שום היגיון.

נושא ההנחיות לחציית צמתים – העברנו את ההמלצות שלנו למשרד התחבורה, אבל לצערנו ההנחיות כמו שהן נראות עכשיו לא מספיק טובות, במקרים מסוימים אפילו לוקחות אותנו אחורה ומקטינות את הסיכוי שערים אחרות ילכו בעקבות תל אביב ויטמיעו רשת שבילים. המשמעות היא שנמשיך לראות את אותה כמות הרכבים בכניסות לעיר בכל יום.

הכלים השיתופיים – צריכים שיתוף פעולה עם החברות וצריכה להיות התייחסות מערכתית – כלומר שבמטרופולין יהיו רק השחקנים האחראיים שעובדים נכון, יודעים לתת שירות ועומדים בתקנות שנקבעו.

חגית אוריין, מחזירים את המדרכות להולכי הרגל: אני פועלת בהתנדבות, אין לי אינטרסים כלכליים ואני לא מוכרת כלים בכל העולם. האינטרס היחיד שלי הוא הולכי הרגל ובני האדם בכלל בעיר תל אביב ובישראל בכלל. צר לי להיות ה"פארטי פופר" פה, שלחתי לקראת הישיבה מסמך מפורט שסוקר את כל האספקטים של הנושא, כולל שיעור התאונות בחו"ל, סכנת השריפות, תמונות ותיעודים של מקרים...פונים אלי בכל יום בין 50 ל-100 תושבים, הורים וילדים, רק השבוע ערכתי שני מפגשים וסיורים עם הורים לילדים בעיר, אני נפגשת עם המון אנשים ואני שומעת את הבעיות. אני רוצה לדבר במושגים פשוטים של האדם הקטן, הולך הרגל. אנחנו לא מתנגדים לכל מה שדובר כאן – הקידמה והרעיונות. אנחנו רוצים כמוכם פחות מכוניות, פחות זיהום...אבל כל מה שנאמר כרגע מהווה איום ענק עלינו. כל מה שנאמר כאן מפחיד את הולכי הרגל. אני כגימלאית שגרה פה 45 שנה והולכת ברגל קילומטרים בכל יום, שמה לב לכל השינויים שהעיר עוברת ואני אומרת לכם שמה שנעשה כרגע – וזו אשמת הרשות המקומית בעיקר – יוצר מצב שכשהולך הרגל יוצא לרחוב הוא מת מפחד. ההורים השבוע במפגש איתי דירגו את הפחד הכי גדול שלהם בדיוק מזה. אני ערכתי סקר בקיץ האחרון בקרב 1,000 הולכי רגל בעיר. רשמתי שם את כל הסכנות שיש בעיר ויש רוב משמעותי לפחות מהאופניים החשמליים. אז נכון שמכוניות יותר הורגות, אבל תחשבו כמה חיכוך יש לנו במעברי החצייה עם המכוניות וכמה אנחנו הולכים על מדרכות. החיכוך שלנו עם אופניים בכלל הוא אדיר. וזה באשמת עיריית תל אביב בעיקר. לא רק זה – אני בדיון האחרון במפגש רוכבים-הולכי רגל שהיה פה אמרתי שאין שינוי.

התחילה אכיפה ואין שינוי. אחר כך עלה הסקר וחשבתי שיבינו אותנו בעירייה, אבל אז הביאו עוד 2,000 כלים ממונעים. זו התשובה של עיריית תל אביב להולכי הרגל.

היה מתוכנן שביל אופניים בבן יהודה אחרי 5 שנים שאני מבקשת את זה מעיריית תל אביב, שנפל כיוון שאמרו לי שמחכים לרק"ל. אז אני עוד 3 שנים אתפוצץ, אפחד, אדרס על בן יהודה כי עכשיו מחכים לרק"ל. רחוב דיזנגוף – מה מעכב את העירייה לעשות שם שביל אופניים? עכשיו גם לא עושים את זה כי יש תכניות להעביר את כל האוטובוסים לדיזנגוף ולא בטוח שיהיה שם שביל אופניים כלל.

עכשיו תתחיל אכיפה...אני עברתי כמות מבצעי אכיפה כמו שיש לי שיער על הראש. המצב נשאר אותו דבר כמעט. נכון שהורידו קצת במשך היום, עד שעה 17:00 בערך, את החשמליים מהמדרכות. אני רואה ומצטרפת לפקחים ברחובות, אין לי שום טענות אליהם אבל בחמש כולם הולכים הביתה והרחובות מלאים ברוכבים על המדרכות. בסופי שבוע רק הולך הרגל הנועז ביותר יוצא לרחוב. גמלאים בכלל לא יוצאים. בסופי שבוע אין אכיפה. הנקודה שבה עמדו שני פקחים במשך כמה ימים – ברגע שהם עזבו, התמלאה מחדש בכלי רכב. אז אני שואלת – האם הוספתם פקחים? האם הרחבתם את שעות האכיפה? "ליים" ו"לאו" יפעלו 24 שעות ביממה, מה יהיה בשעות הלילה? אני יכולה ללכת לאירוע בלילה בלי לפחד על המדרכה? כשנפגשתי עם חולדאי הוא אמר לי "זה מה יש". דבר נוסף, 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 חצייה בכיוון הנסיעה. פניתי לגלעד ארדן והוא טוען שהרשויות לא עשו מספיק עם הסמכויות ולכן לא ניתן להן עוד סמכויות. משטרת התנועה לא קיימת בתל אביב.

עכשיו נוספו הקורקינטים. נאמר כאן שהם הורידו את כמות השימוש ברכב וכו', אבל תדעו לכם שחלק נכבד מרוכבי הקורקינטים אלה לא החבריה שנוסעים לחברות ההי-טק שלכם, אלא תיירים. היום מסבירים לאחד, מחר יגיע אחר. איך נסביר לכולם? אני תופסת תיירים ומסבירה להם בכל יום.

לגבי האכיפה על עגינת כלים – מי ידווח? האמא שמחזיקה עגלת תינוק ועוד ילד ביד, תעצור ותדווח על מכונית חוסמת, עוד כמה צעדים...ליים חוסם...מי ידווח? הולכי הרגל יהפכו לחמ"ל דיווחים של העירייה?

דבר נוסף – דובר פה שלא צריך לוחית זיהוי. אני מכירה את הנושא טוב מאוד כי העליתי אותו בכנסת ובמשרד התחבורה. אומרים שהחברות האלה ידעו מי רכב על הכלי כשהתרחשה תאונה, אבל צריך לזה עדים. אם הוא לבד זו מילה של הנפגע מול מילה של הרוכב. זה לא תופס בבית המשפט. ללא לוחית זיהוי אנחנו מופקרים. עיריית תל אביב אומרת להולכי הרגל שיחכו עוד 10 שנים עד שיהיה טוב. אבל למה העירייה לא מחכה עוד שנתיים עם כל הכלים האלו?

אופיר כהן, ראש רשות תחבורה תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו: בהמשך לדברים של חגית, שאני מאוד שמח שאת מיידעת אותנו ושולחת לנו מיילים שאני מקפיד לקרוא – לא רק את הולכת ברגל. אני הולך ברגל, רוכב על אופניים, נוסע בתחבורה ציבורית ולעתים רחוקות מתנייד ברכב. ההורים שלי הגמלאים הולכים ברגל בעיר לא מעט, וגם הילדות שלי בכל הגילאים הולכות ברגל, ולפעמים באופניים. אני חשוף באופן אישי לכל האתגרים שצינת פה. אני לא יודע מה היה עד עכשיו בעיר, אני מניח שהיתה מדיניות מסוימת ולא מספיק קונסיסטנטית ומאמצים לא מספיק

דרמטיים. 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. עבודות הרכבת הקלה סוגרות לנו הרבה מאוד אזורים בעיר... העיר תהיה יותר ויותר מאתגרת לתנועת רכב פרטי. זה לא כסף, אבל בסופו של דבר אנחנו מחויבים להולכי הרגל ולאופניים, לתחבורה הציבורית וכן – יהיה גם מקום לרכב הפרטי.

כל מה שאת אומרת נלקח בחשבון. הדברים שלך נכונים בחלקם, ההסדרה הזו היא פיילוט וזה לא ייגמר בזה. זה מהלך מידי כדי שהשוק הזה יתחיל להיות מנוהל. אנחנו מתחילים בזה בתקווה שהשוק יגיב בצורה חיובית לצרכים שלנו – שזה קודם כל שמירה על הסדר הציבורי ולהבטיח שהולכי הרגל יוכלו ללכת על המדרכות ושאר הדברים שמיטל דיברה עליהם. אם זה לא יילך, נלך למהלך הרבה יותר מחמיר כאשר כל האמצעים יעמדו לרשותנו. בדיון שנערך אצל ראש העיר לפני שבוע הוא אמר שהוא רוצה פיקוח. אנחנו רוצים לראות שהדברים מחלחלים בשתי רמות – לרוכבים שצריכים להבין שהם רוכבים לא בסדר וגם למפעילים שצריכים לייצר פתרונות טכנולוגיים וחינוכיים. וזה יקרה. בסוף חובת ההוכחה היא גם עלינו כאזרחים – תושבי תל אביב רוכבים על הכלים האלה בהמוניהם. אנחנו צריכים ללכת למהלך מאוד אינטנסיבי של תקשורת עם התושבים לטובת רכיבה בטוחה. זה התפקיד שלנו, ואני מקווה שנעמוד בזה ואם לא – נחמיר את המהלך.

מיכל גלברט, פיוצ'ר מוביליטי: אני חייבת להגיד שבמקרה הזה באמת כולם צודקים. אין פה אף אחד שלא מדבר מליבו. גם אני לא מייצגת כאן אף אחד ואין לי מטרות רווח. הכל כאן נכון, אבל זה לא יכול לעבוד כאשר כולם נמצאים על אותו מרחב וצריכים להסתדר יחד. העירייה היא די דוגמה לעיריות אחרות באיך שהיא לקחה את הנושא, החליטה לעשות ועושה האצה מאוד מרכזית של נושא השבילים. זה הפתרון – תשתיות ואכיפה. אין ולא יהיו פתרונות אחרים. אנחנו רואים שבמקומות רבים אחרים בעולם זה נכשל כי מחליטים להגביל ככה, ולעשות ככה ולהוריד מפה ומשם... בסוף עיר שרוצה להתמודד עם המצב זה רק תשתיות ואכיפה נכונה. צריך אמנם להימנע מהמצב כמו בסין שבה הכלים זרוקים בכל מקום, אבל הבעיה העיקרית היא המכוניות! לא רק שאין מדיניות, וזה כבר ברמה הארצית, להפסיק את המכירה האינסופית של מכוניות – אנחנו בטח לא מדברים על הגבלת המכוניות שנכנסות לעיר, לפחות לא כרגע. אז למה להגביל את מספר הכלים שמהווים חלופה? צריך להגביל את מי שמגיע ברכב לתל אביב. אני לא מדברת על אגרות גודש, אבל בוודאי לא צריך להגביל את הקורקינטים. מי שצריך לזכות במרחב הם הולכי הרגל. אם יש בעיה של מרחב, צריך להקצות נתיבי מכוניות להולכי רגל או אופניים. לגבי נושא ההתערבות במחיר – בכל תחום שבו העירייה מתחילה להתערב במחירים ובהתנהלות של הדברים, זה נראה לא משהו. אני אומרת את זה בתור פקידה ממשלתית לשעבר. אם נתחיל להפוך את הכל למאוד בירוקרטי ומסורבל, זה פשוט לא יראה טוב.

אייל סנטו, בעלים של חברת סטארט-אפ ויועץ המתמחה באורבניזם: אני רוצה לחזק את מה שאמרה מיכל, ודבר אחד שחסר היה בסקר הוא שכל הערים המתקדמות בעולם עשו דבר אחד שעיריית תל אביב עוד לא הגיעה אליו וזה נושא של הגבלת רכבים – איך אנחנו מתייחסים לרכב הפרטי. כל הערים הגדולות בעולם שעשו שינוי פרדיגמה בלי לעשות משהו כדי להפוך את החיים

של הנהגים לפחות נוחים בהדרגה. מהנדס העיר של קופנהאגן בכל שנה משנת 1995 על דעת עצמו הוריד 2% ממקומות החניה, והאזרחים אפילו לא שמו לב כי במקום החניות הוא התקין מקומות ישיבה עם צל, ועשר שנים מאוחר יותר האזרחים התעוררו כש-20% ממקומות החניה נגדעו אבל הם כבר התרגלו לטוב שבא במקום. גם פורטלנד הגיעה לאן שהגיעה בין היתר בזכות הגבלת מכוניות. אני רוכב בתל אביב בין 10 ל-20 ק"מ לפחות 4 ימים בשבוע. מכיר היטב את המדרכות והכבישים ומזדהה עם מה שחגית אמרה. יחד עם זאת אני חושב שהפיל בחדר זה לא רוכבי האופניים. רוב נקודות החיכוך שלי היו במקומות שבהם אין הסדרה בטוחה מספיק. הבטיחות נעוצה במספרים – ככל שיהיו יותר מאתנו הרוכבים, הנהגים ישימו יותר לב אלינו.

דבר נוסף – הנושא של TACTICAL URBANISM שאני מנסה לקדם בתל אביב, המתנגדים העיקריים אלה הרלב"ד ומשטרת ישראל שמכסת"חים את עצמם. אנחנו מנסים לעשות תשתיות של רכיבה במקום תשתיות רדודות. המשמעות של תשתיות רדודות היא לעשות תשתיות שלא מחייבות סטטוטוריקה – סוג של ניסוי במרחב הציבורי: הפרדה פיזית עם אדניות למשל. כך יוכלו הרוכבים לרדת מהמדרכות וגם בטיחות הולכי הרגל תגבר כאשר תהיה הפרדה פיזית ביניהם לבין הרוכבים. זה דורש סוג של מרד מצד הערים המובילות, לפחות תל אביב יחד עם פורום ה-15. צריך שיהיה פה מרד נגד משטרת ישראל ומשרד התחבורה, לומר להם "אנחנו אלה שיודעים מה טוב לנו".

אביב פאונץ', תושב, הולך רגל: מבחינתי הקורקינטים החשמליים הם משני מציאות כי הם מגדילים את הנגישות בעיקר בצורה מטרפת. תח"צ לא קיימת בכל השעות ולא בשבת וכך למקומות שהם רחוקים להליכה ויקרים למונית, אפשר להגיע בקורקינט – בין אם זה עבודה, בילוי, קניות או לחברים. זה משהו בין תח"צ למונית ובגלל זה גם המחיר הוא באמצע. כל הזמן מדברים על החיכוך בין הולכי הרגל לבין המשתמשים, אבל בתכלס כשאני מגיע ליעד שלי אני חוזר להיות הולך רגל. אני לא מפסיק. זה הכל משולב יחד. גם במעבר חציה אני הולך לצד הקורקינט כדי לחצות. העירייה לרוב עושה סימון של שביל אופניים על המדרכה וזה עדיין במקום מרחב להולכי רגל, גם בשדרות וגם כאן באבן גבירול. למשל ברוטשילד יש המון הולכי רגל שמצטופפים על צד אחד של השדרה באמצע ומידי פעם כמעט נדרסים על שביל האופניים ובמעברי החציה, במקום שזה יהיה במקום החניות למשל, אפילו עם השארת שני מסלולי נסיעה. צריך פחות לחשוב על נהגים כ"לקוחות" שלנו אלא על הולכי רגל, כי בסוף כולנו הולכי רגל.

נבות גיל, פעיל בישראל בשביל אופניים: עד לפני 5 שנים היו לנו במשפחה 2 מכוניות. בעקבות מדיניות העירייה החלטנו בהחלטה מודעת לשנות את ההרגלים וכיום יש לנו אופניים חשמליים ורגילים, לאשתי יש קורקינט, אנחנו משתמשים בתח"צ, יש לנו GETT למקרי חירום, משתמשים באוטותל כשצריך נסיעות משותפות לכל המשפחה, נניח רופא וכו', CAR2GO זה כדי לנסוע מחוץ לעיר, יש לנו מנוי של ליים שבקושי משתמשים בו ובסופי שבוע אם רוצים לטייל אז שוכרים רכב משלמה סיקסט, שיש להם תכנית מיוחדת לתושבי תל אביב שבה מחזירים את המפתחות בסופ"ש במקום מיוחד כדי לא לחפש חניה. זה חוסך לי 700 שקל בחודש, על בסיס שנתי, אם מחשבים עלויות נלוות.

לגבי הקורקינטים, כל אחד מהדברים שהזכרתי משמש לצרכים מאוד מסוימים שמהווים נדבך אחד במה שהאוטו עושה. הקורקינטים האלה הם גם נדבך אחד. כל ההחלטות צריכות לנבוע מזה שהשימוש צריך לגרום לי לוותר על האוטו. זו הנקודה.

טניה דדון, פעילה ורוכבת אופניים: חשוב לזכור שני דברים: האחד, לקחת יותר סיכונים יצירתיים ולעשות עליהם FOLLOW UP. לפני שנה בערך מיטל הוציאה מכתב למשטרה ולשר התחבורה על כך שלא צריך לאכוף רכיבה על הכביש במקומות שהשבילים לא טובים. אני שמחה על המגמה הזו, אבל צריך לעשות על זה FOLLOW UP ולא לוותר כי האכיפה צריכה להיות הגיונית על רוכבים, הולכי רגל והכי חשוב נהגים שמסכנים הולכים אחרים. באותו נושא, אומר גם שהאכיפה החד צדדית נגד אופניים היא גם בעיה. סיכון יצירתי שלקחתם זה לדוגמה בריינס, עם צביעת הצומת במשבצות ירוקות וזה היה ברור מאוד ששם רוכבים וצריך להמשיך את זה לעוד מקומות. אני מבינה את האילוצים של השטח ואת מגבלות משרד התחבורה, אבל זה עדיין דברים שאפשר לעשות במסגרת האילוצים והמגבלות הללו.

דבר נוסף שעלה כאן הוא החובה ללימודי תיאוריה ויש גם את המרכז לרכיבה בטוחה, ילדים מבית ספר יסודי מכיתות ד'-ה'-ו' שלומדים שיטות לרכיבה בטוחה. אני הייתי שם בתור אמא מלווה ואני חייבת לספר שיש שם הרבה כוונות טובות אבל מפספסים הרבה דברים עיקריים. למשל מדריכה העמידה את הילדים בשורה ולימדה אותם איך יורדים מהמדרכה לכביש וחסמה את מעבר החציה. אני בתור פעילת אופניים הזדעזעתי מזה והערתי לה. המסר לא יכול לעבור כך. אז צריך לרדת לפרטים הקטנים, להכניס שעות לימוד בבית הספר לא על חשבון שיעורים אחרים. כאשר מכניסים תכנית כלשהי על חשבון שיעור אחר זה לא עובד. הלמידים לא לוקחים את זה ברצינות. רק כשזה יהפוך להיות חלק מהתרבות ומהמערכת הכוללת זה יכול לעבוד.

יעקב זכריה, מנהל מרחב מרכז ברלב"ז: אנחנו בסך הכל רואים בכלים האלה ככלים שהחוק מתיר להשתמש בהם אך יחד עם זה חשוב שיהיו שני דברים שיובילו את ההכנסה שלהם – מצד אחד השמירה על החוק, ומצד שני הדברים שבחוק שאמורים לשמור על הבטיחות של המשתמש ושל משתמשי הדרך האחרים. לאור דברים שעלו בשנים האחרונות גם שונו החוקים והתקנות בעניין, והשינוי האחרון ייכנס לתוקף ב-1.7 לאחר שהייתה היערכות מתאימה ברמה הלאומית. אנחנו צריכים לראות גם שהחוקים האלה יישומו, למשל הגבלת הגיל, איסור ההרכבה או הרכבה בהתאם לחוק, שימוש בקסדה שיכולה במקרים רבים להציל את הראש למשל אם הרוכב עף ונופל. החוק מחייב חבישת קסדה עד גיל 18 בתוך העיר, אבל לאור ריבוי התאונות החוק תוקן והוא חל על כל מי שמשתמש בכלי חשמלי בכל גיל מחויב בחבישת קסדה.

עוד חוק שהולך להיכנס זה חוק שמחייב רישוי, כלומר שכל מי שמשתמש בכלי חשמלי יהיה בעל רישיון או שעבר תיאוריה כולל התאוריה שנכנסה עכשיו לבתי הספר. מיטל בהחלט הייתה שותפה בתהליך הזה. בשנה שעברה התחילו בפילוט של 500 כיתות, השנה עלינו ל-1,000 ואנחנו מקווים שבשנה הבאה זה יהיה בכל כיתות י' בארץ. מי שאין רישיון או לא עבר תיאוריה יצטרך לעבור מבחן ייעודי שייכנס ב-1.7. זה עלה בגלל ההבנה שמי שאין לו רישיון לא בהכרח מכיר את חוקי התנועה, וזה שהוא חוצה באדום או לא מצייט לתמרורים זה כי אין מי שמלמד אותו מה החוק אומר. משרד התחבורה התנגד במשך שנים ורק לאחר התאונה האחרונה שהתרחשה נוצרה האווירה שאפשרה להכניס את הדבר הזה.

חשוב לנו שבכל החברות יקפידו על שמירת החוק. יש עניין של העברת האחריות למי שמשתמש בכלי, דרך הצהרות שמתחייבים עליהם באפליקציה, אבל בפועל לא כולם מקפידים על הכללים וצריך לראות איך אוכפים אותם, כי בסופו של דבר הם נועדו לשמור על הרוכב וגם על משתמשי הדרך האחרים.

בעקבות כניסת החוקים הללו, באמצע יוני נתחיל הסברה ברדיו כדי להגביר את מודעות הציבור ואכיפה תחל כאמור ב-1.7. אני מאמין שבעוד כמה שנים מרכזי הערים יוציאו את המכוניות מתוכן, יכניסו שימוש בכלים קלים יותר ויותר וזה יהיה תהליך טבעי.

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

סיום הישיבה: 19:40

רשם: יפתח שוע