

15 במאי 2017
י"ט באייר תשע"ז

לכבוד

חברות וחברי הפורום העירוני לתחבורה בת קיימא

שלום רב,

הנדון: סיכום מפגש הפורום העירוני לתחבורה בת קיימא מיום 19.3.17

משתתפים:

יעקב פלאצ'י, עיריית אשדוד; סלעית כהן פלדמן, עיריית באר שבע; מיקי חייקין, עיריית גבעתיים; גיו ניסימוב, עיריית הרצליה; נעם גריף, עיריית חדרה; מוטי ששון, ענבר ניצני וולידמיר טפליצקי, עיריית חולון; הילן דהרי, עיריית כפר-סבא; ויויאנה ויניצקי זאייט ואליאנא סובול, עיריית פתח תקוה; ודים קוזלוב, עיריית ראשון לציון; רימה נובק, עיריית רחובות; קובי בר טוב, עיריית רמת-גן; ליאה רודניצקי, עיריית רעננה; אשר בן שושן, עיריית תל אביב-יפו; בועז גמליאל, עיריית נס-ציונה; איתן אטיה, מאיה קרבטרי ועדי דוידוביץ פורום ה-15.

המפגש התקיים בבית השלטון המקומי.

תכני המפגש:

1. פתיחה - עו"ד איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15:

ברך את המשתתפים ואמר כי נושאי התחבורה תופסים בשנים האחרונות חשיבות הולכת וגוברת בסדר היום הלאומי והמקומי, ובפרט בסביבה העירונית. הערים החברות בפורום ה-15 מספקות שירותי תחבורה לא רק לתושביהן אלא גם לכ-80% מאזרחי המדינה המגיעים אליהן והעוברים בהן מדי יום לצורכי תעסוקה, פנאי ותרבות. תחום התחבורה העירונית והמטרופוליטית בישראל מעמיד בפני הערים מגוון אילוצים ואתגרים, ולראייה הוצגו נתונים של בנק ישראל, שהוצגו בפני מליאת ראשי הערים של פורום ה-15 על-ידי נגידת הבנק, המדרגים את ישראל בדירוג נמוך מאוד ביחס למדינות העולם בכל הנוגע להשקעה בתחבורה הציבורית, בפרט ברמה העירונית והמטרופוליטית, אשר נמצאת בפיגור ניכר ביחס למדינות העולם ומהווה חסם משמעותי להתחדשות עירונית. איתן ציין את ההשלכות של תחבורה מבוססת רכב פרטי, לרבות: גודש בכבישים, זיהום אוויר ופליטות גזי חממה. בהקשר זה צוינה התחייבות הערים לצמצום פליטות גזי חממה ומזהמי אוויר במסגרת אמנת האקלים של פורום ה-15 שנחתמה בשנת 2008 וכן הודגש כי סקרי הפליטות העירוניים המבוצעים במסגרת האמנה מראים בבירור שפלח התחבורה הוא הגורם הראשון לזיהום אוויר בערים והגורם השני לפליטות גזי חממה.

לאור האמור לעיל, הוקם הפורום העירוני לתחבורה בת קיימא במטרה לקדם את הנושאים המהותיים בתחום ולאגם את כוחן המשותף של העיריות כקבוצה אל מול הממשלה. הפורום הוקם בהשראת פעילותו של הפורום העירוני לתכנון ובנייה בני קיימא אשר היווה את הבסיס המקצועי להחלטת ראשי הערים משנת 2013 לאמץ את התקן הישראלי לבנייה ירוקה, והוכיח שיש בכוחם של פורומים מקצועיים להשפיע על מקבלי ההחלטות.

לאחר דבריו של איתן הוקרן [סרטון](#) קצר אשר כלל דוגמאות לפעילות של ערים בעולם לקידום תחבורה בת קיימא (לרבות: סגירת רחובות ראשיים לתנועת רכבים בימים מסוימים, איסור על כניסת רכבי דיזל לעיר, סלילת שבילי אופניים ועוד). איתן הציג את סדר היום וחתם את דבריו בקריאה למשתתפים להזמין ערים נוספות להצטרף לפורום וכן לשלוח אלינו נושאים שיהיו מעוניינים לקדם.

2. סבב הכרות ונושאים לדיון וטיפול:

התקיים סבב היכרות של חברי הפורום אשר העלו נושאים משמעותיים שברצונם לקדם במסגרת פעילות הקבוצה:

- **נעם גרייף, מהנדס העיר חדרה**, ציין כי הערים מאוד שונות אחת מהשנייה בכלים העומדים לרשותן (למשל בתחומי המתע"ן ונת"צים). הממשלה עוסקת בעיקר בדיור ולא נותנת את דעתה על איכות החיים העירונית. בחדרה המצב התחבורתי בקיפאון מאז שנות ה-70 על אף ניסיון להוביל מהלכים אל מול גופים ממשלתיים. הממשלה נמנעת מצמצום התלות ברכב הפרטי בשל הרווח הגבוה שלה מהמיסוי על כלי רכב חדשים. הצורך בתחבורה בת קיימא ברור ומוכר אך ללא משאבים ואגינדה ממשלתית תומכת, לעיריות יהיה קשה לקדם את הנושא.
- **יעקב פלאצ'י, מנהל אגף רישוי עסקים ואיכות הסביבה בעיריית אשדוד**, ציין את המכונית האוטונומית ככלי שעשוי לשנות את כללי המשחק. הוא עדכן על זכייתה של העיר בקול הקורא של משרד התחבורה במסגרת תחרות "עיר מודל לתחבורה", במימון של 250 מלש"ח מטעם משרד התחבורה. תוך כדי יישום התכנית התברר שהתקציב אינו מספיק והמימון עלה לכחצי מיליארד ש"ח. המסקנה עיקרית של העיר מקידום התכנית היא שיש צורך במעורבות של הציבור לאורך התהליך, אחרת מתעוררת התנגדות. יעקב הזמין את העיריות ללמוד מניסיונה של אשדוד. יעקב מבקש לעסוק בנושא של תנועת משאיות מונעות דיזל אל תוך ומחוץ לעיר, אשר מתרחשת באשדוד בשל פעילות הנמל.
- **מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל אביב-יפו ומחזיקת תיק התחבורה, הבינוי והתשתיות**, ביקשה להעלות מספר נושאים: (1) כערים המבוססות על מסחר ומעוניינות לקדם עירוב שימושים, יש צורך להסדיר את נושא תנועת המשאיות בעיר לצורכי לוגיסטיקה ומסחר (2) על העיריות לעסוק בנושא של תחבורה ציבורית חכמה ולאפשר ליזמים לבצע פיילוטים בתחומן. (3) למוניות שירות יש את הפוטנציאל להיות פתרון תחבורתי בערים ואף להתמודד עם בעיית העדר התחבורה הציבורית בשבת. לאחרונה, יש ניסיון להפוך את מוניות השירות לשוק תחרותי, צעד שעלול להפנות את השירות לשכונות מבוססות בלבד וכאלה בעלות צפיפות גבוהה בלבד. מיטל יידעה את חברי הפורום שמשרד התחבורה פרסם קול קורא לקווים אלטרנטיביים למוניות השירות. הילן דהרי מכפר-סבא ומיקי חייקין מגבעתיים ציינו שאין מוניות שירות בעירם. מיטל השיבה שניתן לבקש קווים לבתי חולים. (4) הצורך ביצירת חלופה להחזר הוצאות רכב לעובדים, כדי לתמרץ אותם לוותר על הרכב הפרטי.
- **בועז גמליאל, מהנדס העיר נס-ציונה ויו"ר ועדת תחבורה באיגוד מהנדסי ערים**, טען שיש קשר הדוק בין תכנון מושכל של תחבורה לבין הוספת יחידות דיור והתחדשות עירונית. בועז ציין כי על מנת לעודד יוממות בת קיימא יש צורך בשינוי תפיסה של חברת נתיבי ישראל. בועז הדגיש כי עיריות יכולות לתכנן את המרחב בצורה מושכלת שתעודד הליכה ברגל ורכיבה על אופניים ולנקוט בפעולות כמו: סלילת טיילות, שתילת עצים והתקנת אמצעי הצללה, התקנת ברזיות וכד'. כמו כן, בועז מבקש לקדם תכנית אב לתחבורה בת קיימא בכל אחת מהערים בסבסוד המדינה, כפי שהיה נהוג בעבר. בועז ציין כי לא כל ראשי הערים מעוניינים לקדם את הנושא, לעיתים מסיבות מוצדקות, למשל פרויקטי ה-BRT נעצרים על-ידי הרשויות המקומיות בשל העדר פתרונות לסוגיות שעולות מהפרויקט. כמו כן, יש צורך בקידום פתרונות גם לטווח הקרוב וכן בקידום פתרונות של תחבורה חכמה (למשל, נס ציונה בוחנת הקמה של Skytrain).
- **מוטי ששון, ראש עיריית חולון**, ציין שיש קושי בקידום תחבורה מטרופולינית מול משרד התחבורה אשר חושש מביזור סמכויות. לטענתו הממשלה לא קשובה לצרכי העיריות בתחומי התחבורה. מוטי ציין כי שר התחבורה הגדיל את ההשקעות בפרויקטים לאומיים גדולים אך לא בתחבורה העירונית. אחד האתגרים שציין הוא קיפאון בסלילת הקווים של הרכבת הקלה אשר אמורים לחבר את הערים הסובבות את תל אביב. ראש העיר ציין כי תחבורה ציבורית צריכה להיות חלק מהשיח על התחדשות עירונית.

- **ליאה רודניצקי, עיריית רעננה**, חיזקה את דברי הדוברים הקודמים בכל הנוגע להעדר ההבנה בקרב משרדי הממשלה בנושא. ליאה ציינה שעיריית רעננה מעודדת פרויקטים של תמ"א 38 אשר יוצרים עומס תחבורתי רב על מרכז העיר. איתן אטיה חידד שמדובר בנושא קריטי שמהווה חסם להתחדשות עירונית אמיתית ועל כן הציע לקיים צוות משנה במסגרת הפורום שיעסוק בנושא הזה.
- **אשר בן-שושן, מנהל הרשות העירונית לתחבורה וחנייה, עיריית תל אביב-יפו**, בירך על הקמתו של הפורום. ציין שעל הפורום לפעול בשתי רמות בהתמודדות עם אתגרי התחבורה: ברמה המקצועית וברמה הפוליטית. אשר הדגיש את החשיבות בשיתוף פעולה של כל הערים ובצורך במעורבותן בתהליכי חקיקה בנושא. אשר קרא לעיריות לנקוט בגישה פרואקטיבית ולקדם פעולות שבמסגרתן סמכויותיהן, כמו כן, ציין שניהול ותפעול התחבורה ברמה המטרופוליטית הוא נושא משמעותי.
- **ענבר ניצני, מנהלת אגף התנועה בעיריית חולון**, אמרה כי הבעיה אינה נעוצה רק בהעדר תשתיות חדשות אלא גם ברמת תפעול של התשתיות הקיימות אשר שיפורן עשוי להביא לקפיצת מדרגה משמעותית בכל הנוגע להפחתת השימוש ברכב פרטי, בעיקר על ידי יוממים. לדעתה, יש צורך בשיפור השירות (בין היתר של רכבת ישראל) ובהקמת תשתיות תומכות (כמו חניוני חנה וסע). היבט נוסף שיש לשפר הוא הקישוריות בין אמצעי התחבורה השונים. מוטי ששון ציין שבחולון הופעלו שאטלים מתחנות הרכבת לאזור התעשייה אולם הם בוטלו בשל ביקוש נמוך שנובע לדעתו מחוסר אמון ברכבת ישראל. אשר בן-שושן מעיריית תל אביב-יפו הגיב שיש צורך בראייה כוללת של דפוסי הנסועה במטרופולין לצורך תכנון פתרונות תחבורה עירוניים ומטרופוליניים. איתן אטיה מפורום ה-15 ציין שעל הרשויות המקומיות לקדם את מה שביכולתן, כמו סלילת שבילי אופניים. סלעית כהן פלדמן מעיריית באר-שבע ציינה שהסיבה לרמת השירות הנמוכה של האוטובוסים היא מחסור בנהגים.
- **ויויאנה ויניצקי, מנהלת אגף התנועה, עיריית פתח תקוה**: הציגה את הסוגיה של העדר אינטגרציה בתכנון. לטענתה, משרדי ממשלה שונים מתכננים במקביל מספר פרויקטים באותו מתחם מבלי להתחשב בצורכי התחבורה. ויויאנה חיזקה את הנאמר על הצורך בהכנת תכניות אב לתחבורה בסבסוד השלטון המרכזי, עם דגש על תחבורה ציבורית. ויויאנה הציגה את הקושי בהוספת קווי תחבורה – משרד התחבורה מחייב את הרשות המקומית לוותר על קו קיים לצורך הוספת קו חדש. הילן דהרי מעיריית כפר-סבא ציינה שמשרד התחבורה מסרב להנגיש ולתקצב קווי אוטובוס שמיועדים לתלמידים.
- **הילן דהרי, מנהלת מחלקת תחבורה, עיריית כפר-סבא**: ציינה בהקשר של הסרטון שהוקרן בתחילת המפגש, שבישראל איסור על שימוש ברכב פרטי בעייתי משום שאין תחבורה ציבורית בשבת. הילן סיפרה שרחוב ויצמן הוא חלק מתכנית "מהיר לעיר" של משרד התחבורה ושבימים אלו מוכנת תכנית אב לתחבורה עם דגש על תחבורה ציבורית ותחבורת אופניים. הילן הציגה את הקושי בהתנהלות מול משרד התחבורה ואת התחושה שאין שותף לקידום הנושא. עוד הוסיפה שתקני החנייה החדשים הם אחידים ואינם מתחשבים בהבדלים בין הערים, ובכל מקרה, לדעתה, הפחתה של תקני חנייה צריכה להיות הדרגתית ומסונכרנת עם פעולות לקידום תחבורה ציבורית.
- **מיקי חייקין, מנהל מחלקת תחבורה, תנועה ופרויקטים מיוחדים, עיריית גבעתיים**: חיזק את הדברים שנאמרו על הצורך בקישוריות בין אמצעי תחבורה ציבורית שונים, בדגש על חניוני "חנה וסע" בקרבת תחנות רכבת. מיקי הדגיש את הצורך בהקמת רשויות תחבורה מטרופוליניות כאמצעי חשוב להעצמת כוחן של הרשויות המקומיות לצורך תכנון וניהול התחבורה בתחומן. משתתפים נוספים הביעו הסכמה עם אמירה זו. בנוסף, מיקי ציין שאושר לעירייה להקים קו אוטובוס פנימי מעגלי שיחבר בין השכונות בעיר.
- **רימה נובק, עיריית רחובות**: מחזקת את האמירות בנוגע לחשיבות התכנון המטרופוליני. רימה ציינה שברחובות מקדמים שבילי אופניים לאורך הצירים העוקפים אבל נמנעים מלסלול אותם במרכז העיר כדי להימנע מהצורך בביטול חניות.

3. עדכון לגבי "חוק האופניים – אכיפת תנועת אופניים חשמליים במדרכות העיר" – איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15:

איתן הציג את החוק ואת תמונת המצב בנוגע לקידומו. המניע לקידום החוק היה העלייה המשמעותית במספר רוכבי האופניים, בין היתר בעקבות סלילתם של שבילי אופניים בתל אביב, אשר יצרו קונפליקטים בין משתמשי דרך, ואף החמירו בעקבות כניסתם לשוק של הקורקינטים והאופניים החשמליים. לאחר שהמשרה טענה כי אין ברשותה כוח אדם להקצות לאכיפת הנושא, החליט פורום ה-15 לקדם חקיקה שתאפשר לפקחים עירוניים לאכוף עבירות תנועה של רוכבי אופניים. לאחר תהליך שנמשך כשמונה שנים אושר באוגוסט 2016 "חוק יעול הפיקוח והאכיפה העירוניים ברשויות המקומיות (תעבורה)-התשע"ו, 2016". החוק מאפשר לפקחים העירוניים לאכוף תנועת אופניים, אופניים חשמליים, קורקינטים חשמליים ואופנועים/קטנועים על מדרכות העיר. החוק מעניק לפקחים סמכות להפעיל סנקציות שונות לצורך אכיפת העבירות המנויות בו, החל ממתן קנס, דרך תפיסת האופניים או הסוללה, ועד לסמכות עיכוב.

תחילת האכיפה לפי החוק הותנתה באישור "נוהל אכיפה ארצי" בידי היועץ המשפטי לממשלה, ובאישור "נוהל הכשרת פקחים" בידי השר לביטחון פנים. פורום ה-15 ליווה מקרוב את תהליך גיבוש שני הנהלים הללו עד לאישורם במהלך חודש מרץ 2017. בהמשך לכך, יפתח עד למחצית חודש יוני 2017 קורס במחלקת ההדרכה של מרכז השלטון המקומי להכשרת הפקחים לביצוע חוק זה. השלב הראשון של האכיפה, הכולל הסברה לציבור ומתן אזהרות, צפוי להתחיל בחודש יולי 2017. לצפייה בנוסח החוק ובנהלים שאושרו לחצו [כאן](#).

4. אכיפה אלקטרונית בנתיבי תחבורה ציבורית בעיר – אבי אזולאי, מנהל תחום אכיפה אלקטרונית בעיריית ת"א-יפו:

אבי הציג את מערך האכיפה האלקטרונית בנתיבי תחבורה ציבורית בתל אביב-יפו – מצלמות הפרוסות לאורך 45 ק"מ, לרבות 25 עמדות מבצעיות פעילות בשבעה רחובות ו-75 עמדות מתוכננות. המטרות העירוניות באכיפת נסיעה בנת"צ הן כדלקמן: (1) פינוי הנתיבים מרכבים לא מורשים (2) קיצור זמני נסיעה בתחבורה ציבורית ו-(3) מניעת חניה בנת"צ. לצורך ביצוע אכיפה אלקטרונית היה צורך בשינוי חקיקה הנוגעים להעברת סמכות לפקחים עירוניים ולשמירה על הפרטיות. אבי הציג את השלבים בתכנון ויישום פרויקט אכיפה אלקטרונית על בסיס ניסיונה של עיריית תל אביב-יפו, לרבות: הקמת צוות עירוני לביצוע הפרויקט, בחינת טכנולוגיות מתקדמות לאכיפה, התקשרות עם ספקים, בחירת מיקומים אסטרטגיים לאכיפה, הקמת תשתיות, הערכות מבחינת כוח אדם, בדיקת עמידה בדרישות החוק והתקנות (כולל הגנת הפרטיות), כתיבת נהלים (אבטחת מידע, מאגרי מידע, אכיפה) ועוד. האכיפה תחל בתאריך ה-2.4.17 – בשלב ראשון ינתנו אזהרות בלבד. אבי הזמין את העיריית ללמוד את הפרויקט. אשר בן שושן ציין שמשרד התחבורה מימן 85% מעלויות ההקמה של מערך האכיפה.

5. התקדמות מיזם ה"אוטו-תל" והרחבת מיזם "תל-אופן" - עידו שמיר, מנכ"ל הרשות לפיתוח כלכלי בת"א-יפו:

עידו הציג את פרויקט ה"אוטו-תל" של עיריית תל אביב-יפו. פרויקט האוטו-תל יכול להכיל חניית ייעודיות ברחבי העיר (A2B) והן את האפשרות להחנות בחניית זמינות בעיר בצבעי כחול לבן (A2Z) ללא תשלום. הרכב שנבחר לפרויקט הוא יונדאי i10 בשל היבטים מגוונים, לרבות: בטיחות, קומפקטיות, נוחות וזיהום אוויר מופחת. הפרויקט נמצא בשלב הפיילוט ועד כה הוקצו 40 חניות ייעודיות לכלי הרכב וגויסו 500 "נסיינים" המשתמשים בכ-40 כלי רכב. התכנון לפרויקט המלא הוא לפרוס מערך של 260 כלי רכב. כמו כן, קיימת אפליקציה שמאפשרת לצפות במיפוי החניות וזמינותן. באוקטובר 2017 מתוכננת ההשקה הרשמית של הפרויקט. לאחר הצגת פרויקט האוטו-תל, עידו הציג את פרויקט התל-אופן ומצבו הנוכחי. הפרויקט הורחב לעיריית נוספות, לרבות גבעתיים, רמת-גן ובת-ים. עידו קרא לעיריית הגובלות עם תל

אביב-יפו לשתף פעולה ולהרחיב את הפרויקט גם בתחומן על מנת ליצור רצף של תחנות באזור גוש דן ולעלות את ערכו של הפרויקט בעיני המשתמשים.

6. סיכום - איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15: איתן הדגיש כי המסר העיקרי שעלה מהפרויקטים שהוצגו במפגש הוא שיש צורך במנהיגות עירונית – לא כל הפרויקטים כלכליים אולם הם בעלי תועלות אחרות לתושבים ולעירייה. כמו כן, שיתוף פעולה של אנשי מקצוע בתוך העירייה ומחוצה לה הוא הבסיס לקידום נושאי תחבורה, גם אל מול התנגדות של נבחרים ציבור והנהלה בכירה.

סיכום והחלטות:

1. קיום של 2-3 פגישות בשנה של הפורום העירוני לתחבורה בת קיימא.
2. חברי הפורום מוזמנים לשלוח לפורום ה-15 הצעות לנושאים נוספים בהם יעסקו המפגשים.
3. נציג ממשרד התחבורה (שי קדם) יוזמן לאחד מהמפגשים הבאים.

רשמה: עדי דוידוביץ

העתק:

מוטי ששון, ראש עיריית חולון
עו"ד איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15
חברי הפורום העירוני לתחבורה בת קיימא
מאיה קרבטרי, מנהלת תחום סביבה וקיימות, פורום ה-15
