

14 ינואר 2018

לכבוד: טופז פלד המפקחת על התעבורה במחוז תל אביב, משרד התחבורה.
מאת תמר קינן. מנכ"ל תחבורה היום ומחר

הנדון: התייחסות למסמך עקרונות להכנת מסמך תוכנית סטטוטורית

טופז שלום,

ראשית, ברצוני לברך אותך על הוצאת מסמך זה, אשר מנחה לראשונה כיצד צריך להראות נספח תחבורה בתוכניות סטטוטוריות. חשוב לא פחות החידוש המכתיב התייחסות לאמצעי תחבורה מגוונים, שעשוי להוות כלי עבודה ראוי לעוסקים בתכנון וקידום תחבורה בת קיימא בישראל. ראוי לציון במיוחד ההתייחסות לנושא פתרונות חנייה לרכבי תפעול השכונות ומתקנים נוספים לתפעול תחבורה ציבורית, וכן טבלא המגדירה באופן ברור מה נדרש להיכלל בנספח התחבורה, לפי סוג תוכנית.

ברצוני להעביר מספר הערות שאשמח אם ניתן יהיה להוציא מהדורה מתוקנת המשלבת התייחסות אליהם:

ראשית כיוון שנושא הפחתת השימוש ברכב הפרטי בעיר מהווה סוגייה מובילה בתכנון התחבורה העירונית, יש להתייחס למרכבי מיתון תנועה כנושא מרכזי בכל תוכנית סטטוטורית. בנוסף התייחסות לנושאים שונים במסמך.

1. חסרה בקשה לסימון לתחנות אוטובוס (מיקום, כמות, מרחק מצומת)
2. הרצל כבר אמר "לא הנוסעים מזמנים את המסילה אלא המסילה מזמינה את הנוסעים" .. סעיף 2.1.2 מתייחס לביקושים בציר תחבורה ציבורית הפוך מהאופן בו מתנהלת ומתפתחת עיר.
3. סעיף 2.5.2- אין התייחסות לצמצום כניסות ויציאות לחניה מתוך הרחובות שבהם הולכים. סעיף 2.6- תכנון הנדסי בהתאם לטופוגרפיה המתחשבת בצרכי משתמשי דרך שונים, חשוב שתהיה גם התייחסות הולכי רגל.
4. 3.5 ב' מוזכרים מעברים תת קרקעיים וגשרים ולהולכי רגל, מדוע יש לדעת להימנע בכל דרך מגשרים ומעברים תת קרקעיים להולכי רגל. הולכי רגל דרוש להיות במפלס הרחוב גם במחייב העלאת התנועה. חשוב שתהיה התייחסות לאמצעים אלה כבלתי רצויים.
5. סעיף 3.5.2 התחייסות לאופניים- חיוני.
6. סעיף 3.5.2 ג' יש להמעיט השימוש באיי תנועה, ויש להעדיף מעבר ממדרכה למדרכה. חשוב לציון שאיי תנועה גם מגבילים את כמות המשתמשים בו זמנית במעבר החצייה.



7. חסרה מגבלת כניסה לחניונים ברחוב והמיקום שלהם לפי מרחקים מינימליים ורוחב מקסימלי ושיפוע מינימלי. כדי שרצף ההליכה במדרכות לא יפגע.
8. סעיף 3.6.2 ב' ברכב דו גלגלי צריך לציין במפורש שמדובר גם בחנייה לאופניים.
9. בטיפול בחניה נשכחה הבעיה של גישה לחניונים תת קרקעיים ועיליים שפוגעים בביטחון של הולכי רגל.
10. חשוב לשלב התייחסות למרחקים בין צמתים שלא יהיה גדול מרוחב מסויים, ורוחב הרחובות המשפיעים באופן מהותי על הבחירה בהליכה ברגל כאמצעי תחבורה עירוני מוביל.
11. יש להתייחס למרחקים מומלצים בין מקומות חצייה של הרחוב, (בהתאם להנחיות לתכנון רחובות בערים – תנועת הולכי רגל)

סוג רחוב ומהירות הייעוד	רחובות 30 קמ"ש	רחובות חד מסלוליים 50 קמ"ש	רחובות דו מסלוליים 50 קמ"ש	דרכים* 70 קמ"ש
מרחק ממוצע מומלץ במטרים	30-50	50-100	100-200	300

* בדרכים נקבעים מקומות החצייה בעיקר בצמתים. מקומות חצייה שלא בצמתים ממוקמים רק באזורי פעילות עתירי ביקוש, והם יהיו מרומזרים או דו-מפלסיים בכפוף לקיום הצדק (ראו סעיפים 6.2.5, 6.2.6).

בברכה,
תמר קינן
תחבורה היום ומחר

