**מיזם תחבורה מקיימת- הדרכת "תכנון לאופניים" - 28.2.19 - סיכום**

בהדרכה נכחו כ-45 אנשי מקצוע מרשויות השותפות למיזם ורשויות שכנות: נתניה, חדרה, כפר סבא, הוד השרון, גבעתיים, בת ים, ראשון לציון ועוד. נכחו גם אנשי משרד התחבורה, חברות כלכליות עירוניות, ופעילי רכיבה על אופניים.

את האירוע פתח סגן ראש העיר כפר סבא, מחזיק תיק תחבורה וקיימות- **עילאי הרסגור הנדין**. בברכתו ציין "אי אפשר להמשיך לשנע קופסאות פח גדולות ממקום למקום במקום לשנע אנשים. אין מקום לכל קופסאות הפח האלה. ישראל נמצאת במצב של אסון תחבורתי ולא יתכן שאנשים צריכים להפסיד יותר משעתיים ביום בחיים שלהם על נסיעה בקופסאת פח שנוסעת במהירות איטית כי היא תקועה אחרי קופסאות פח אחרות. אנחנו צריכים לספק פתרונות טובים יותר. הבעיה שלנו היא לא תקציבית, אלא שינוי הרגלי חיים של עשרות שנים למצב חדש. "

אחריו בירך מנכ"ל עיריית כפר סבא, **איתי צחר**, ואמר: "מדינת ישראל על סף תהום תחבורתי, ובשנה הבאה נעשה צעד גדול קדימה לתוכו. כל מי שנמצא פה בחדר מבין את זה, אבל הרבה פעמים אנחנו במצב של הידברות עם המשוכנעים או בעימות עם מי שלא מבין את זה. להניע את השינוי - שני הצדדים לא יכולים - וכל מי שנמצא פה בחדר - הוא לא מי שהכי רלוונטי. צריך להצליח להעיר את מי שאינו כאן. לדוגמא, ממוצע אי ההטמנה בארץ - 22% מיחזור, כל השאר מוטמן. בכפר סבא אנחנו עומדים על 48% מיחזור. המפתח להצלחה הגבוהה היחסית של כפר סבא הוא בכך שאנחנו לא מכוונים למשוכנעים, אלא לכל היתר. גם כאן בנושאי התחבורה, צריך לכוון מדיניות רחב ולא למתלהבים מהדבר. אנחנו בכפר סבא צריכים לבטל 31 מקומות חניה ברחוב מסויים, כדי להצליח לקשר שכונות חדשות של 20,000 איש בשבילי אופניים למרכז העיר. 31 החניות ההלו לא מתבטלות כבר במשך שלושה ראשי עיר. זה לא הגיוני."

**יותם אביזוהר**, מנכ"ל ישראל בשביל אופניים, שותף למיזם: **אופניים וקורקינטים שיתופיים – איך עושים את זה נכון?**

אופניים וקורקינטים שיתופיים – כלים שמישים, נגישים מתחת לבית, נמצאים תחת תחזוקה שוטפת = אלטרנטיבה לרכב פרטי.

כמו כל כניסה של מהלך חדש, נתקלים בהרבה התנגדויות. אבל אופניים שיתופיים זה לא דבר חדש,

מכירים את זה כבר 50 שנה. לאחרונה, הכניסה של מערכות ללא תחנות עגינה הקפיצה את מספר המשתתפים והפרויקטים. האטרקטיביות של המערכות האלה עלתה. פרויקט עלה בעבר לעיריות מאות אלפי שקלים- היום סדרי הגודל קטנים בהרבה. המפעילים החדשים, כגון חברת "בירד", יכולים להרים פרויקט שעובד תוך זמן קצר, אין צורך בתשתיות. עם זאת, זה מייצר גם אתגרים. אם זה לא מנוהל נכון זה לא עובד טוב, מהווה חסם בפני הולכי רגל, או חוסם את כל סוגי התחבורה האחרים.

העיריות יכולות וצריכות לנהל נכון את השימוש בצי האופניים והקורקינטים בתחומן. הן יכולות גם להרוויח מזה מדידה ואמידה של השימוש בכלים אלו בתחומן. היום לא יודעים כמה אנשים רוכבים בכפר סבא, כמה נסיעות יש למטרופולין מהוד השרון.. באמצעות המערכות השיתופיות אפשר להתחיל לקבל בייסליין.

העיריות יכולות לייצר שימוש נאות, שתורם למרחב הציבורי ולא מפריע לו, באמצעות התניות שלהן לפעילות המפעילים. כך למשל יכולות לייצר איזוריno parking zone - כל עירייה יודעת לזהות בעצמה מה הנקודות הרגישות.

לגבי נושא השימוש במדרכות, ישראל בשביל אופניים רואה עין בעין עם משרד התחבורה ומתנגדת לשימוש במדרכה על ידי אופניים וקורקינטים. המדרכה אינה אופציה. היא שייכת להולכי רגל, וגם זכות זו אינה מובנת מאליה – יש בארץ מדרכות רבות בלי מקום להולכי רגל. רוכבים זכאים לדרך משלהם.

**אינג' עמוס אביניר**- מהנדס תחבורה: **עדכונים להנחיות לתכנון שבילי אופניים - הצגת בכורה לא פורמאלית של הטיוטה המעודכנת**

משרד התחבורה ביקש מאיתנו, צוות רחב של מהנדסי תנועה, לעדכן את הנחיות התכנון לשבילי אופניים. המקור הקיים כיום הוא ספר שפורסם לפני עשר שנים על תחבורת אופניים. זהו ספר רב תחומי, אשר מיועד לקהלי יעד רבים ביותר: ראשי ערים, מתכנני ערים, מתכנני נוף, תאורה ועוד. ספר זה קיבל התנגדות עצומה, בעיקר ממשטרת ישראל, וגם מעיריית תל אביב שמאז התקדמה, התהפכה ואימצה את ההנחיות, והיום היא מראש המתנגדות לשימוש במדרכות על ידי רוכבי אופניים.

הפרסום בזמנו ראה לפניו רק ילדים כרוכבי אופניים, והיום זה כבר מקובל ככלי תחבורה לגיטימי. לפני עשר שנים כבר התייחסו בתל אביב לאופניים ככלי תחבורה, ולכן זו עיר שגם היום נמצאת לפני כל שאר הערים בישראל. אבל בהנחיות החדשות מדביקים את הפער והן עוסקות בעוד מגוון כלים שבעבר לא נחשבו ככלי תחבורה. מגווון מהכלים הללו אינם תקניים, למשל אופניים חשמליים חשופים מאד לאי – תקינות, ולא ברור איך אוכפים את זה.

**עיקרים מתוך ההנחיות החדשות** (לפירוט ראו במצגת): הרחבת שבילי אופניים (הרחקתם מהחניה), צירוף/ הפיכת נתיב חד סטרי לרכב לנתיב דו סטרי לאופניים, או הכנסת נתיב עם כיוון התנועה או נגד כיוון התנועה. שטחים פתוחים: הפרדה בין נתיב הולכי רגל, נתיב אופניים לבילוי ונתיב אופניים לנסיעה, הנחיות לאזורים משולבים כגון חניות נכים ושבילי אופניים, וכן טיפול בבעיה הגדולה ביותר בהנחיות הקודמות: נושא הצמתים. אחת מדרכי הטיפול- הפרדת רמזור אופניים ורמזור הולכי רגל.

**שרון גילת**, ישראל בשביל אופניים: **חושבים מחוץ לקופסא - איך מייצרים הסדרים חדשים לטובת רוכבי האופניים ברחובות קיימים?**

אזור השרון- אזור בעל פוטנציאל גדול לתחבורת אופניים, אך עדיין לא שם. אנחנו היום איפה שתל אביב היתה לפני כ-10-15 שנה. הצורך קיים כבר עכשיו והעומס רק יגדל - המצוקה כבר נמצאת על הכבישים ואנחנו יודעים את זה. הפתרון של התחבורה הקלה- הוא העתיד. הערים של הנוכחים בחדר הן ערים מוטות רכב, ואנחנו צריכים לייצר להם חלופות. אנחנו צריכים לייצר תשתית, קהילה וביקוש.שבילי אופניים כמו שהציג עמוס - דורשים הרבה מאד משאבים. בהצגת הרשת הקיימת, ניתן לראות שתל אביב איכשהו מחוברת ומרושתת, אבל צפונה משם- יש יותר חורים מרשת. קצב התכנון והביצוע עומד על 5-10% מהרשת הנדרשת בשנה. זה מעט מאד. הדגש לפיתוח צריך להיות לחבר מוקדים, לא סתם לעשות שבילים שקל לחבר אותם, אלא בין מה שיעיל. צריך להתחיל מהצירים הראשיים בעיר. בסופו של דבר שביל בלי רציפות הוא לא שביל רלוונטי. צריך ליצור רשת והזנה מההירככיה הנמוכה לגבוהה.

ההנחיות שהוצגו מטפלות באחת הלקונות הגדולות- שזה היעדר רציפות. לצד זה הרשויות צריכות לחזור לשבילים הקיימים ולשים דגש על ייצור רצפים. אחד הדברים הפשוטים ביותר לביצוע והנזנחים ביותר קשורים בתחזוקה: תחזוק, גיזום, סימון- הרשויות חייבות "לשבת" על הנושא. אחד הדברים בארץ הוא שגוזרים סרטים אבל לא מתחזקים. רוכבים שרואים מתחזקים את השבילים, מובילים אחריהם רוכבים נוספים.

**כרמל שחם** - מינהל תכנון ופיתוח תשתיות, משרד התחבורה: **הרשת המטרופולינית של שבילי האופניים- איזור השרון**

משרד התחבורה עובד על רשת שבילים למטרופולין תל אביב לשנת 2030. בשנת היעד הזו, כל הרשת צריכה לעמוד בשטח. מטרת הרשת היא לייצר חיבור לאזורי תעסוקה, רישות כללי בין יישובים ורשויות. משרד התחבורה עובד על הנושא, והרשת המתוכננת הוצגה לועידת היגוי בשבוע שעבר לראשונה. כעת משרד התחבורה מזמין את הרשויות להעיר אודות הרשת,