



פרוטוקול 1/4

ועדת בטיחות בדרכים מיום 14.8.2019

נוכחים:

עו"ד אלי נכט – יו"ר הועדה
אילנית אלימלך – מנהלת מחלקת בטיחות בדרכים ומזכירת הועדה
איילה ביטון – מזכירת מח' בטיחות בדרכים
אורית אורנשטיין חן – מנהלת אזור לכיש – רלב"ד
רם אהרונ' – אדריכל העיר
לינה קרצמן – חברת ועדה
ארקדי ברובר – מנהל אגף תשתיות וכבישים
איזבלה זלדין – מנהלת מחלקת תמרור
עו"ד סתיו כהן – חברת ועדה
שמוליק נומה – ראש משרד התנועה אשדוד
אבי אזולאי – מנהל מרחב דרום - רלב"ד.
בלה רובין – יו"ר ועד הורים עירוני
אמנון פרוכטמן – ועד הורים
שרגא פרידמן – ועד הורים
ד"ר אמיר זיו אב – אורח, מדען משרד התחבורה לשעבר
רון מוסקוביץ – אורח, מנכ"ל הרלב"ד לשעבר
עו"ד אלכסנדר אורפלד – אורח

אלי: ברשותכם, אני מבקש לצלם את הועדה ומאח ואני לא רואה שום סיבה שוועדות העירייה לא תהיינה שקופות לציבור.

אילנית: אנו נמצאים בפתחה שך שנת לימודים, לעניין זה אנו צריכים לשמוע את נתוני תאונות הדרכים באשדוד, המענה ניתן בארבעה נושאים עירקיים: תשתיות, הסברה, חינוך ואכיפה ועל סמך הנתונים בונים תוכנית עבודה שנתית בסיוע הרלב"ד. יש מקומות בהן העירייה משפיעה יותר ויש שפחות. האוכלוסייה הפגיעה ביותר היא הולכי רגל בקרב אזרחים וותיקים.

אורית: אני מבקשת לציין כי ע"פ חוזר מנכ"ל צריכות להתקיים 4 וועדות בשנה ועד כה לא התקיימה וועדה. זה המקום לומר שהפורום הזה חשוב מאוד כעדי להבין את הבעיות ולהציע את הפתרונות יחד.

מצגת נתונים: מקום המדינה נהרגו יותר מ 34,000 איש בתאונות דרכים שזה 10,000 יותר מהרוגי מלחמות ישראל. אנו מחיים כל יום במציאות שבה מישור יוצא מהבית ולא חוזר.

- 2008-2018 בממוצע רב שנתי 260 תאונות בשנה. האוכלוסייה באשדוד גדלה ולכן רואים בשנת 2018 עליה משמעותית במספר התאונות ביחס לשנים קודמות.
- הנתונים לשנת 2019 המוצגים הם עד חודש מאי
- בהשוואה לערך היחסי המקביל לשנה קודמת יש ירידה בכמות התאונות.
- בממוצע שנתי, באשדוד כל שנה 5 הרוגים. אשדוד נמצאת במקום החמישי בהיפגעות ל 1000 איש.
- מרבית התאונות הן חזית אל צד בצמתים. פגיעות בהולכי רגל מהווים כ 33% ולכן צריך לתת דגש לנושא זה.

- עקב פתיחת צירים ושינוי בהסדרי התנועה כתוצאה מהנת"צ, הייתה עליה של 24% בתאונות בשנת 2018. בשנת 2019 ירידה משמעותית משום שהתושבים למדו את ההסדרים החדשים.
- כלל הנפגעים הם נהגי רכב בגילאי 25-64, הולכי רגל בגיל 45 ובעיקר אזרחים ותיקים מגיל 70 מעלה – זו האוכלוסייה הפגיעה באשדוד למרות ששיעורם 11% מכלל האוכלוסייה.
- היפגעות ילדים באשדוד היא מעל הממוצע ב 7% בערך (עד גיל 15) מגמת העלייה נראית בעיקר במגזר החרדי.

אנו מקיימים דיונים על כל רחוב וצומת, מנתחים נתונים ועובדים בשיתוף מלא עם חלקת הבטיחות בדרכים ואגף תשתיות. אני רוצה לציין את העבודה הטובה של ארקדי ואילנית בטיפול בנושאים הללו.

ארקדי: לגבי שד' הרצל הציר יפתח ב 19.8, אני רוצה להעיר שגם אחרי התאונה הקטלנית שהייתה במאי השנה ולמרות כל המאמצים שאנחנו עושים על הציר, הכוללים הוספת מעברי חצייה, במפרים צבעיה ושילוב ולא, עדיין התושבים לא מפנימים מנטאלית את השינויים וצריך להבין שאי אפשר להתנהג על הכביש הזה כמו שהתנהגו בעבר. התושבים צריכים להבין שהמהירות המותרת בעיר היא לא יותר מ 50 קמ"ש. כדי למנוע תאונות דרכים על הציר ביטלנו 7 פניות שמאלה, רק השנה הבינו את זה ועכשיו אין שם יותר תאונות בפניות שמאלה. כמו כן נתנו עדיפות לתחבורה ציבורית מבחינת הרמזורים. דבר דומה נעשה גם באירופה וזה הוריד באופן משמעותי את תאונות הדרכים, ועדיין חסרה הסברה לתושב, במיוחד על נושא המהירות המותרת בעיר שהיא 50 קמ"ש, ובלי עזרת המשטרה וגורמי האכיפה לא ניתן לעשות שינוי.

רון: אין מחלוקת על המהירות אלא על פסי האטה.

אורית: בנושא הנת"צ ופרויקט הגל הירוק יש שיתוף פעולה עם היחידה האסטרטגית של מיטב ידיעתי היא זו שקיבלה את מנדט ההסברה לתושבים, צריך גם להדגיש שהנת"צ הוא דו כיווני, מדובר בתנועה שחוצה משני הכיוונים ותושבים לא יודעים כיצד לחצות. נקווה שבעזרת הסברה נכונה ידעו איך לחצות שם.

סתיו: אנשים בעיר לא יודעים מה הולך להיות. תושבים בכלל לא מודעים הסברה צריכה להיות לפני שהדבר קורה ולא אחרי, גם לגבי הפניות שמאלה השילוט הושם אחרי שביטלו, למה לא שמים לפני? צריך התראה, לתת לתושבים זמן מסוים לפני.

רון: אני מקווה שערכתם סיור לימודי להפקתם לקחים ממה שקרה בז'בוטינסקי פתח תקווה. שם היו טעויות בתכנון הנדסת אנוש. תראו דוגמה את חיפה והרכבת הקלה בירושלים היא נוסעת בתוך מתחם עמוס הולכי רגל והם עדיין בתהליך הסברה, עדיין לא מאוחר לעשות שם סיורים. לגבי פסי האטה, זה פתרון קל אך כלי לא חכם ולכן זה יוצר התמרמרות. ניתן גם להאט תנועה ע"י יצירת אוזניים וצמחייה, אך לשנות עורקים ראשיים זה לא בדיוק הפתרון. נוכחות מצלמות רמזור, הסברה ואכיפה הם פתרונות יותר מוצלחים לדעתי מפסי האטה.

שמוליק: כרגע פסי האטה הם הפתרון מאחר ואין אכיפה אוטומטית למהירות.

אמנון: פתרון הבמפר הגיע בעקבות תאונה קטלנית. יש מרחקים גדולים בין מעברי החצייה ואנשים מבוגרים לא ילכו את כל המרחק הזה. הפתרון הוא לייצר יותר מעברים בטוחים. מעבר חצייה מוגבה יפתור על הדרך גם את בעיית הבמפרים והיתרונות שלו הם שזה נותן קורלציה בין הניסיון להאט את כלי הרכב ובין ניסיון של הולך הרגל לעבור בבטחה. צריך שתהיה המשכיות במסלולים כך שגם רוכבי אופניים, גם כלי רכב וגם הולכי רגל ישתלבו. יש לשים לב גם לצמחייה שחוסמת את שדה הראייה במעברי חצייה, אכיפה מבחינתי זה הפתרון הכי נורא שיש, צריך חינוך והסברה.

אילנית: כל הדברים שאתם מעלים טובים אבל צריך להיצמד לנתונים ולבדוק ממה נפגעים. באשדוד אין ולא תאונה אחת בגלל חסימת שדה ראייה ולכן זה לא רלוונטי לשים את המשאבים שם.

אלי: אני מסכים עם אמנון. צריך לבדוק אם קיימים מעברים שלא מאפשרים לחצות לצד שני וללכת מרחק רב, וכמובן לוודא שיהיו מוגבהים. זה הפתרון המועדף.

ארקדי: אתם צריכים להבים שהעיר שלנו מתוכננת לטובת רכבים ולא הולכי רגל. הרצל זו דוגמה מצוינת איך הפכנו רחוב שישירות תחבורה ציבורית עם מעברי חצייה מרומזרים לטובת הולכי הרגל.

אלי: זו פעם ראשונה שאני שומע שהציר נפתח ב 19.8. יש פה טעות חמורה בהסברה. התושבים ממורמרים כי אין להם מושג מה קורה. פסי האטה נולדו בעקבות תאונות אם היו מכינים את התושב כמו שצריך וההסברה לא הייתה קלוקלת לא היה מירמור.

אילנית: ומי הגוף שאמון על ההסברה לתושב בנושא זה?

אלי: אני מבקש שלוועדה הבאה יוזמנו גם הדובר וגם היחידה האסטרטגית.

בלה: אם הוועדה הזו הייתה מתקיימת מספר פעמים בשנה אז משהו היה זז. זו ועדה פעילה שיכולה להשפיע. אם לא נפגש על בסיס קבוע שום דבר לא ישתנה.

אלי: מסכים שהוועדה צריכה להתכנס 4 פעמים בשנה. עד עכשיו היו קשיים, אדאג שנפגש עד סוף השנה מספר פעמים ושהגורמים הרלוונטיים יהיו נוכחים כולם. מי שנמצא פה יקבל תשובות אך מה על התושבים שאינם שומעים את תוכן הוועדה. גם אליהם המידע צריך להגיע. מבקש שלישיבה הבאה יבדקו היכן עדיין יש מקומות שבהם המרחק רב וניתן לעשות מעבר חצייה זה יעזור לאוכלוסיית הקשישים.

ארקדי: מעבר חצייה הוא מוקד מסוכן ולא תמיד הפתרון. יש קריטריונים של משרד התחבורה למעברי חצייה, מעגלי תנועה, הנמכה וכד'.

אלי: צריך לבדוק היכן ניתן לעשות וזה עומד בדרישות של משרד התחבורה אני משוכנע שיש מקומות שזה נפל בין הכיסאות. מבקש שמטה הבטיחות יעשה סקר בכל העיר.

אורי: מרבית הנפגעים על מעברי החצייה הם הולכי רגל, רוכבי אופניים ואוכלוסיית האזרחים הוותיקים

אבי: צריך לעשות הבחנה בין ועדת מטה בטיחות לבין ועדת תנועה. כל מה שקשור להסדרי תנועה ותמרור כולל אישורי מעברי חצייה שנבדקו זה ועדת תנועה, אתה לא יכול לבקש בוועדה הזו לעשות סקר תשתיות בכל העיר זה לא משימה לוועדת מטה בטיחות, תפקיד הוועדה הזו היא לעלות את הבעיות, מי שצריך להציע את הפתרונות הם אילו היושבים בוועדת תנועה.

אלי: ביקשתי לבצע סקר בשכונות על מנת לבדוק היכן ניתן לייצר מעברי חצייה.

ד"ר אמיר: הצגת תכנית להורדת תאונות דרכים באפס עלות ע"י הורדת "מלכודות" וכשלים בטיחותיים ברשויות המקומיות.

אילנית: אני רוצה להתייחס לנושא התשתיות שעלה ברוב הדיון הזה כולל דבריו של ד"ר זיו אב. תשתיות זה דבר טוב ויפה, וחשוב. אבל כאשר מנתחים את הגורמים לתאונות הדרכים הסיבות העיקריות אינן קשורות בתשתית אלא בגורם האנושי. וככל שהתשתיות תהיינה טובות, אם לא נטפל בגורם האנושי נמשיך לספור נפגעים והרוגים ולהאשים את התשתית ואת העירייה שלא עושה מספיק ואתם מפספסים פה משהו עיקרי.

אלי: הוויה קובעת את התודעה! קודם כל התשתית! אם יש פסי האטה אז המהירות תרד! ללא ספק התשתיות קובעות, אבל אני מסכים שלא ימנעו תאונות.

רון: תשתיות לא יפתרו את הבעיה, גם לא הטכנולוגיות זה ימתן ויפחית אבל אני מצדיק את אילנית, המוקד הוא בהסברה, אכיפה וחינוך. ההמלצה שלי היא להתמקד בפן ההתנהגותי. יש לכם אתגר

גדול. אשדוד מקבלת תושבים שמגיעים אליה מבחוץ, זה אתגר הסברתי לא פשוט ויש מחקרים על "איך מדברים" ו"איך משכנעים" אבל זו הדרך.

עו"ד אלי נכט

יו"ר ועדת בטיחות בדרכים

אילנית אלימלך

מזכירת הועדה