



## פרוטוקול 3/4

ועדת בטיחות בדרכים מיום 9.6.2020

### נוכחים:

עו"ד אלי נכט – יו"ר הועדה  
אילנית אלימלך – מנהלת היחידה לפרויקטים בבטיחות בדרכים ומזכירת הועדה  
אורית אורנשטיין חן – מנהלת אזור לכיש – רלב"ד  
רם אהרוני – אדריכל העיר  
ישראל בוקשפן פלג – ראש משרד התנועה אשדוד  
נאור אזרזר – עוזר ראש העיר  
שי נקש – רכז סיירת הורים  
אלונה ריקובסקי – עוזרת יו"ר הועדה

-

אלי: ביקשתי לקיים את הועדה כדי שבין היתר נדון בנושא התחבורה הציבורית, מאחר ופניות רבות הגיעו אלי מאזרחים ותיקים אשר מצאו קושי בתפעול נושא הכרטיסים והמידע בהפעלה לתושב.

אילנית: אולי לפני שנכנס לנושאים נשמע סקירה כללית על תאונות הדרכים שהיו בעיר, ומה המצב כיום, למרות שראוי לציין כי "זמן קורונה" איננו משקף התנהלות רגילה מאחר ואנשים לא יצאו מהבית בצל ההסגר, ולכן צפוי שנראה ירידה בתאונות. יחד עם זאת עם החזרה לשגרה אנו חווים עליה חדה. יש גם השלכות לנושא תאונות עם הולכי רגל. הנפגעים העיקריים היו האוכלוסיות הוותיקות, אך מאחר והם ממעיטים לצאת בתקופה זו, גם נראה ירידה בחתך הזה.

אורית: רוצה להוסיף כי יש עליה במעורבות תושבי אשדוד בדו גלגלי מחוץ לעיר.

ישראל: נכנסתי לתפקיד בפברואר השנה, עם כניסתי בדקתי את התאונות מינואר 2020 ועד היום והיו לנו 74 תאונות דרכים (לציין שתאונות דרכים נספרת רק כשמגיע בוחן תנועה למקום): תאונה קטלנית אחת על משה דיין (רוכב אופנוע בתאונה עצמית), 2 תאונות קשות ו-71 תאונות קלות. רוב התאונות התרחשו בצמתים. באשדוד ישנם כבישים רחבים מאוד. התאונות רובן על הצירים הראשיים. הסיבות העיקריות לתאונות הן אי ציות לרמזור והסח דעת, לאורך היום כולו. שמנו לב שיש גם עברות של אי ציות לתמרורים וזה בעיקר בימי רביעי, כמו כן אי מתן זכות קדימה להולכי רגל **על מעבר חציה!** יש צמתים שבהם יש פיצול ברמזור, הפרדת הפאזות אחת לפניה שמאלה ואחת לישר, נהגים רבים לא מצייתים לרמזור.

אלי: אני מבקש לשלוח פנייה לארקדי לבדוק את הפאזות ברמזורים.

ישראל: יש גם הרבה מקרים של אי ציות לתמרורים, שמנו לב שזה קורה בעיקר בימי רביעי, וגם תאונות שנגרמות כתוצאה מאי מתן זכות קדימה להולכי רגל.

אילנית: צריך להדגיש שעיקר הולכי הרגל הנפגעים הם האוכלוסייה המבוגרת.

אלי: לאוכלוסייה הזו יש בעיה עם התחבורה הציבורית. אני רוצה לפתוח בדיון על נושא התחבורה הציבורית. קיבלנו פניות, ואני יודע שם ראש העיר קיבל, על כך שנהגי אוטובוס הורידו אנשים שרצו לשלם לנהג במומן ולא היה להם אמצעי תשלום אחר, לא הייתה הסברה על אופן התשלום ורציתי לדעת האם יש שלבים נוספים בנושא הזה במהלך הרפורמה בתחבורה הציבורית, כזו שאנו צריכים להיערך להם?

נאור: דפוס הפעולה של הטענת הכרטיס נשמר. בתחבורה ציבורית מסוג זה הנהג לא מתעסק עם כספים וטעינות, בערים אחרות ניתן לעלות דרך הדלת האחורית ואין ממשק עם הנהג, משלמים באמצעות כרטיס נטען בלבד. מי שאמון על ההסברה זה משרד התחבורה ואין הסברה לאוכלוסיות בשפות, שמנו לב שההסברה לא מתאימה לאוכלוסיות מסוימות. יש כמה אופציות להטענת הכרטיס, אחת מהן באמצעות אפליקציה של קורא כרטיסים, העלות מאוד נמוכה 5 שקלים, הכשרנו את אנשי המתנ"סים להדרכות בנושא מתוך הנחה שהמבוגרים מגיעים למתנ"סים ושם אפשר להסביר להם בשפה שלהם.

אלי: האם יש עוד משהו שצפוי בעיר מבחינת הרפורמה?

נאור: אין עוד הצעות של משרד התחבורה, למיטב הבנתנו זה קצה פסגת הטכנולוגיה לשנת 2020, כאשר המוטו הוא לעלות לאוטובוס ללא ממשק עם הנהג.

אלי: מה לגבי עמדות הטענה נוספות כמו בסופרפארם?

נאור: באשדוד יש 70 עמדות טעינה שמתוכם חמישה או שישה במזומן. 20 עמדות במקומות מרכזים, אך אנשים עדיין לא יודעים איך להטעין או כיצד להתנהל עם כרטיס האשראי.

אלי: מה לגבי מוניות שירות?

נאור: כרגע אין מוניות שירות.

שי: יש פה בעיקר פגיעה באזרחים ותיקים וחרדים. אך גם ממעגל קרוב אלי וצעיר נתקלתי בבעיות.

נאור: משרד התחבורה עשה פיילוט בתל אביב וירושלים והם אלו שמחליטים, נושא המתנ"סים הוא פלסטר אבל נותן מענה להטענה באשראי ואין פתרון לאנשים שרוצים לשלם במזומן. בכל מקרה עיריית אשדוד פנתה למשרד התחבורה ואלה אמרו שיפעלו להגדלת מספר העמדות להטענה במזומן. אנחנו כעירייה רוצים לעזור לאוכלוסיות באמצעות המקומות הנוחים להם כמו מתנ"סים, בנוסף יוצאים בקמפיין המלווה בסרטון הדרכה שיופץ בפייסבוק ובמקומות נוספים. נעשו גם הדרכות בהוסטלים ובהודעות SMS לאזרחים ותיקים ויש ניסיון לפלח את כלל האזרחים הוותיקים ודוברי השפות זרות.

אלי: אם כך אני פונה לנציגת משרד התחבורה, האם תוכלי לברר עם המשרד מה ניתן לעשות והיכן עומדים הדברים.

אורית: משרד התחבורה עומד מול יחידות העיריה השונות בנושא הטענת הכרטיס, כמו היחידה האסטרטגית או לשכת ראש העיר, ואין זה מעניין הוועדה הזו שאמורה לעסוק בהורדת תאונות הדרכים בעיר, לעניין ההסברה בעמדות הטענה.

אלי: אני כיו"ר הוועדה מעלה את הנושאים לטובת תושבי העיר, אני רואה קשר בין תאונות הדרכים לבין השימוש בתחבורה ציבורית ונגישותה, נושא זה עולה גם במועצה ואם אין מענה אז מה מקומו של נציג המשרד בוועדה זו?

אורית: אני נמצאת בוועדה משום שאני מכבדת אותה וחייבת להיות פה, אך נושא ההטענה איננה מנת חלקי בנוכחות הזו.

אילנית: אני מציעה שנתקדם לדיון על תאונות הדרכים ומציאת פתרונות לצמצומן, הפסקנו בנושא שעולה כל הזמן והוא מעורבות הולכי רגל בתאונות.

ישראל: מכלל התאונות שציינתי, 20 הן במעורבות הולכי רגל ברחבי העיר, לא ניתן להצביע על מיקום מסוים, אבל שמנו לב שמרבית התאונות מתרחשות בימים שני ורביעי.

רם: האם יש משהו מבחינה הנדסית שיכול לסייע למנוע את התאונות?

ישראל: מעברי חציה מוגבהים יכולים לעזור

אילנית: יש תכנית סדורה להקמת מעברי חציה מוגבהים לשנת 2020-2021 במקומות שאותרו כמוקדי סיכון בעיר.

רם: אני מכיר שתי אסכולות בנושא הגבהת מעברי חציה, האחת שתומכת והשנייה לא.

ישראל: אני שמעתי על הדעה ששוללת את המעבר המוגבה מאחר ואין האטה של הנהג עד שמגיע אל המעבר.

אלי: מה עם עיני חתול?

אורית: עיני חתול אינם חלק ממפרט מעבר החציה המוגבה, יש איתם גם בעיה שהם נתלים

אלי: אבל זה עשוי לעזור בלילה

ישראל: בלילה זה עוזר בוודאות

שי: אולי אפשר לשים פס הרעדה כמו שיש בשוליים

אורית: זה לא מאושר בצורה רוחבית למעט במחסומים משטרתיים

רם: אפשר להחליף לאבן משתלבת, עם אבן כזו הכביש "מדבר" עם הנהג שעשוי למתן את המהירות על האבן. האם יש נתונים לגבי פגיעות אופניים בהולכי רגל?

אורית: לגבי פגיעה של רוכבי אופניים בהולכי רגל, הנתונים שאנו מקבלים הם ממכון גרטנר שאוסף את המידע מבתי החולים, פגיעות כאלה לא ימצאו בידי המשטרה מאחר ולא מגיע בוחן תנועה למקום.

רם: בעיר נוספו כ 32 ק"מ של שבילי אופניים, ועדיין מוצו שמינית מאורך שבילי האופניים ביחס לכמות תושבי העיר המונים 250,000. בתפיסה שלי, שביל אופניים באשדוד צריך להיות דו נתיבי, דבר זה בא על חשבון 2 נתיבים, אם זה לא יוגדר כיעד זה לעולם לא יקרה.

אורית: האם יש תכנית אב לשבילי אופניים?

רם: יש, אבל היא לא ביעדים הללו

אלי: פעם שעברה היה דיון בנושא האכיפה לאופניים חשמליים

ישראל: יש אכיפה אך היא לא מספקת, עיקר התאונות הם לא עם אופנים חשמליים אלא בשל אי מתן זכות קדימה לרכבים. אם נשווה לשנה שעברה כמות התאונות בגין אי מתן זכות קדימה עלה מ 6 (בשנה שעברה) ל 12 בתקופה המקבילה כיום.

רם: צריך להוסיף שילוט ומצלמות.

ישראל: אנו נתקלים באנשים שקיבלו דוחות שוב ושוב על אותן עברות, לפעמים נראה ששום דבר כבר לא יעזור, אבל צריך להמשיך ולעשות הכל, כולל הסברה בביתי הספר.

אלי: אפשר לנסות לגייס עוד מתנדבים למשטרה

ישראל: יש מתנדבים מצוינים במשטרה.

רם: לגבי המשטרה, אנחנו עומדים לקראת מהלך גדול של עבודה מול רשות הטבע והגנים לגידור הדיונה, בעוד כ 4 חודשים יחלו העבודות ויש להן שתי משמעויות: האחת למנוע כניסה של מתפרעים לאזור הדיונה, כ 70% אינם תושבי אשדוד שמגיעים עם רכבים דו גלגליים וטרקטורונים, והשנייה פגיעה בגדר עצמה. אנחנו צריכים שיתוף פעולה של המשטרה בנושא זה.

אלי: מבקש לסכם את הדיון ולבדוק:

1. לאחד שילוב פאזות ברמזורים בפניות שמאלה עם הישר.
2. הגבהת מעברי חציה ושילוב עיני חתול.
3. אפשרות לפניה לציבור לגיוס מתנדבים לית"ם.
4. בירור נתוני אכיפה לאופניים חשמליים וקורקינטים.