



פרוטוקול 1/4

ועדת בטיחות בדרכים מיום חמישי כ"ד בסיוון תשפ"א 6.5.21

נוכחים:

עו"ד אלי נכט – יו"ר הועדה
אילנית אלימלך – מנהלת המחלקה לבטיחות בדרכים ומזכירת הועדה
אורית אורנשטיין חן – מנהלת אזור לכיש – רלב"ד
רם אהרוני – אדריכל העיר
ישראל בוקשפן פלג – ראש משרד התנועה אשדוד
דימה שנדיבין – מנהל מחלקת תנועה ותחבורה
רחלי איתן קרוס – ע. ראש מינהל החינוך
מרצ'י חג'ג' – נציגת משרד החינוך

אלי: תקופת הקורונה אתגרה אותנו, למעט פגישה שנערכה בזום התקשינו להיפגש ואני שמח על כך שחזרנו למתכונת מלאה. אבקש לפתוח עם הנתונים.

ישראל: ראשית חשוב לי להדגיש ולבקש שהוועדות הללו יעשו בכל רבעון באופן עקבי. לגבי נתוני תאונות הדרכים, בתקופת הקורונה הרגשנו ירידה גדולה מאוד בכמות התאונות, ולכן עכשיו יש מן הרגשה שיש מסה של תאונות, הנה חזרנו בגדול. מתחילת השנה היו באשדוד 3 הרוגים, 4 פצועים קשה ועליה גבוהה מאוד בתאונות הקלות. יחד עם זאת אם משווים את סך התאונות מינואר ועד מרץ לתקופה מקבילה בשנה שעברה רואים כי היו 72 תאונות לעומת 59 השנה, כך שמדובר עדיין בירידה. באפריל לעומת זאת יש קפיצה לעומת שנה שעברה כי בשנה שעברה היה סגר.

אורית: גם אם מודדים משנת 2015 רואים ירידה באשדוד, כביכול שנת 2021 היא שנת יציאה מהקורונה ויש תחושה של התפרצות, אבל עדיין אשדוד במגמת ירידה.

ישראל: אני שוב רוצה למצוין את הסיבות העיקריות לתאונות הדרכים- מדובר בשלש סיבות: אי מתן זכות קדימה, אי ציות לתמרורים ואי ציות לרמזורים. התשתיות בעיר טובות ואין מקום מסוים שעליו אפשר לשים את האצבע ולומר פה יש בעיה, התאונות לא נגרמו בשל תשתיות לא תקינות אלא בגלל הגורם האנושי.

אלי: האם באשדוד אפשר לסמן מוקדי תאונות כנו שעושים בכל הארץ?

ישראל: אנחנו יודעים היכן מתרחשות מרבית התאונות, זה בד"כ בצמתים הראשיים בניהן בני ברית/שד' ירושלים, בני ברית/כוכב הצפון. כשיש עומסי תנועה אין לנו אפשרות לאכוף מוקדים מסוג זה.

אלי: מה לגבי מצלמות מהירות?

ישראל: זו החלטה ארצית ואין לנו אפשרות לשים באופן מקומי, חשוב לציין שיש פעילות של מתנ"א שנכנסים לאשדוד ומבצעים אכיפה מפעם לפעם.

אילנית: מה לגבי תאונות על הרצל?

ישראל: כמעט ואין תאונות על שדרות הרצל בכלל.

אילנית: חשוב גם לצין ששלושת התאונות הקטלניות באשדוד מתחילת השנה אירעו במעורבות דו גלגלי.

ישראל: אני רוצה לציין שתי צמתים בעייתיים שהם מוקד מסוכן מאוד לתאונות דרכים, באזור התעשייה, צומת הנפט/הקדמה ו-הבנאים/התעסוקה. בצומת הנפט כבר עובדים על הסדרה, צריך לראות מה ניתן לעשות בצומת השני.

אורית: מוקדי סיכון מטופלים באשדוד כל שנה באמצעות איתור לפי תאונות דרכים מרובות בצומת, כל שנה אנחנו יושבים עם אגף תשתיות ובונים היררכיה של תיעדוף והדרישות עולות למשרד התחבורה לקבלת תקציב עבור הסדרת הצומת, עיריית אשדוד מקבלת תקציבים גדולים לפי כמות תאונות הדרכים שהתרחשו בפועל בצמתים.

אלי: מבחינתי לא מספיק לחכות שיהיו פצועים והרוגים בוודאות כדי להסדיר מקומות שהם מוקדי סיכון. האם אפשר להקדים תרופה למכה?

אורית: לצערי לא, כי יש קריטריונים שעל פיהם עובדים במשרד התחבורה.

רם: בכל ועדה שמתקיימת, יש תחושה של חוסר יכולת מבחינת המשטרה לטפל בנושאים הקשורים לאכיפה, כמו נושא המצלמות שאין יכולת להציב מבחינת המשטרה, האם יש אפשרות שתשתמשו בפלטפורמה קיימת של מוקד רואה? הרי שבמוקד ניתן לראות בכל שעה עברות קשות והכל מצולם, אם יש הוכחות כ"כ ברורות מה צריך לעשות כדי להשתמש בהם?

ישראל: זה משהו שאני צריך לבדוק, לא בטוח שיש לזה תוקף משפטי.

אלי: מה גודל התקציב לנושא הבטיחות בדרכים?

אורית: עד מרץ עבדנו על תקציב שניתן ב 2020. תקציבי מטה נעים בכ-120,000 ₪ לשנה לא כולל מרכז ההדרכה ותחזוקתו.

אילנית: התקציבים הללו לא כוללים תשתיות אלא חינוך והסברה.

מיכאל: מה לגבי האופניים החשמליים?

ישראל: אנחנו עושים אכיפה של אופניים חשמליים בעיקר לבני נוער, מינואר ניתנו כ-290 300 דוחות לרוכבי אופניים חשמליים, בכל מקרה כיום כל רוכב מחויב להחזיק רישיון ייעודי לאופניים חשמליים שנקרא A3

רם: צריך לוודא שתלמידים יודעים או מקבלים את הרישיון הזה דרך בתי הספר וכך יהיו מחויבים להחזיק בו. אני רוצה להצביע על עוד תופעה שאני נתקל בה לאחרונה, תופעת הטרקטורוני(צעצוע, אלה הנוסעים על חשמל, יש טרנד כזה של ילדים שנוסעים גם על הכבישים. האם יש חוק לדבר הזה?

אורית: אין תקנה עבור הנושא הזה

ישראל: אנחנו לא אוכפים את זה מאחר ואין חוק מוסדר. מדובר פה באחריות הורית, זה עניין של חינוך, אולי דרך בתי הספר.

רחלי: כנציגת החינוך אני רוצה להתייחס לעליה הדרמתית לכאורה של התאונות, צריך לזכור שחזרנו לסיטואציה שבה אנשים יצאו החוצה אחרי תקופה ארוכה של סגרים, אולי כעיר צריך לעודד יותר עבודה מהבית כדי להוריד את העומס מהכבישים. לגבי בתי הספר, נעשות פעילויות רבות בזמן שיגרה בנושא הבטיחות בדרכים בכל שכבות הגיל, אילנית הובילה את הנושא הזה והמסרים עברו, הייתה שנה מאוד מאתגרת בתקופת הקורונה מערכת החינוך פעלה באופן חלקי ויש מקום להעלות שוב את הנושאים.

אילנית: בתקופת הטרור קורונה עשינו פעילויות עיבוי בבתי הספר היסודיים והעל יסודיים. התכנים מחולקים לפי שכבות גיל, א-ג, ד-ו, ז-ט, י-י"ב. כל שכבת גיל מקבלת הדרכה ופעילות בתוך בית הספר לפי הנושאים הרלוונטיים לה, כאשר א-ו מקבלים הדרכה עיונית ומעשית גם מחוץ לבית הספר במרכז הדרכה. חטיבות הביניים קיבלו הסבר מפורט ע"י מטה הבטיחות בשיתוף עם הפיקוח העירוני על נושא האופניים החשמליים, כמו כן שכבות י-י"ב בתוספת הסבר מפורט על מערכת האכיפה והעברות שבגינן נותנים דוחות. בבתי הספר היסודיים מדובר בעיקר על חציה בטוחה ובשכבות י"א, י"ב על נהיגת צעירים. מעבר לפעילויות הללו ישנה חובת לימוד במשרד החינוך בכיתות א, ה ביסודי, וחינוך תעבורתי בכיתות י' לקראת מבחן התיאוריה. רכזות הזה"ב בבתי הספר היסודיים מפעילות תכנית בית ספרית בימי שיא ואילו בתיכון מקיימים הרצאות שכבתיות בנושא רכיבה על אופניים חשמליים, מניעת נהיגה תחת השפעת אלכוהול וכד'. פרויקט "בוחרים בחיים" של מטה הבטיחות בשיתוף עם בית החולים אסותא לשכבות י"ב הופסק עם התפרצות הקורונה, מקווים שנוכל לחדשו עם תחילת שנה"ל הבאה.

אורית: חשוב לציין שמטה הבטיחות באשדוד עשה גם פעילות הסברתית רחבה לאזרחים ותיקים וקמפיין להורדת מהירות הנסיעה בהלימה לקמפיין הרשות הלאומית ברמה הארצית.

אלי: אני מבקש לסכם שיש לבדוק לישיבה הבאה את הנושאים הבאים:

1. ישראל- משרד התנועה ובדוק אופציה לגבי השימוש החוקי במצלמות המוקד.
2. רחלי – נציגת מינהל החינוך – בדיקת הטמעת רישיון A3 דרך בתי הספר התיכוניים
3. דימה- מנהל מח' תנועה ותחבורה – הסדרת צומת התעסוקה/הבנאים
4. אלי – יו"ר הועדה – בדיקת חקיקה האוסרת מכירת טרקטורונים לילדים או מתן קנס להורה/ילד אשר נוסע על הכביש.