

פרוטוקול ועדת בטיחות בדרכים 4/21

ועדת בטיחות בדרכים מיום שני 31.8.2021 כ"ב באב תשפ"א

נוכחים:

עו"ד אלי נכט – יו"ר הועדה
אילנית אלימלך – מנהלת המחלקה לבטיחות בדרכים ומזכירת הועדה
רם אהרוני – אדריכל העיר
ארקדי ברובר – מנהל אגף תשתיות כבישים ותנועה
דימה שנדיבין – מנהל מחלקת תנועה ותחבורה
אורית אורנשטיין חן – מנהלת אזור לכיש רלב"ד
ישראל בוקשפן פלג – ראש משרד התנועה
דוד בן שטרית – מנהל השיטור העירוני
אופיר כהן – שיטור עירוני
מרצי חגי' – נציגת משרד החינוך

חסרים:

אברהם דרעי – חבר מועצה
משה בוטרשלו – חבר מועצה
מיכאל גירנברג – נציג ציבור
דש טהטי – נציג ציבור
לאוניד גלמן – נציג ציבור
אורן קהטי – נציג ציבור
נציג מינהל חינוך

אלי: הועדה התכנסה לוודא שאנו ערוכים לפתיחת שנה"ל מבחינת הבטיחות בדרכים. חבל שנציג ממנהל החינוך לא נמצא פה. נתחיל עם הרשות לאומית לבטיחות בדרכים.

אורית: כמו בכל שנה אנו נערכים הרבה לפני פתיחת שנה. עשינו סקר מוסדות חינוך ביוני, ממצאי הסקר עברו לראש העיר ולמנהל אגף תשתיות. בסך הכל נסקרו כ-40 בתי ספר באשדוד. מוסד חינוכי אחד היה במצב של ליקוי חמור, ועוד 7 בתי ספר נמצאו עם ליקויים קלים. מה שמדאג אותי באשדוד זה מצב משמרות הזה"ב. חבל שלבנת שוטרת הזה"ב לא נמצאת פה על אף שהוזמנה, היא האחראית. מתוך 22 בתי ספר באשדוד שמעמידים משמרות זה"ב, רק 6 בתי ספר הוכשרו, כלומר מרבית בתי הספר לא יכולים להציב תלמידים ב 1.9.

מרצי: לבנת היא היחידה שיכולה לעשות את זה, את ההדרכות העיוניות היא ביצעה וחסרה הדרכה מעשית שלא התבצעה בגלל הקורונה.

אורית: את ההדרכה העיונית גם הצוות החינוכי יכול לעשות, אבל רק שוטרת מוסמכת להוציא תלמידים למעברי החציה. חשוב שיצא מכתב לראש האת"ן שזה המצב.

מרצי: כיתות ה'ו' למדו בזום בשנה שעברה במשך כל השנה, המורים חשבו שברגע שהם עברו הדרכה בזום זה מספיק, ולא כך הדבר, למעשה רק שוטרת מוסמכת יכולה להציב תלמידים למשמרות זה"ב. ממה שידוע לי לבנת הבטיחה שבמהלך חודש ספטמבר היא תמשיך את ההדרכות המעשיות, כך שכמה שיותר בתי ספר יוכשרו עד אוקטובר.

אילנית: הבעיה איננה בעיה של אשדוד בלבד, אלא מדובר בבעיה ארצית שאין לרשויות המקומית יכולת לפתור אותה מאחר ומשמרות זה"ב זה מנדט של המשטרה בלבד. באשדוד המצב הוא כזה:

21 בתי ספר הוכשרו עיונית ו 5 מעשית כך שב- 1.9 יוצבו: רעים, אמירים, קשת, אופק והרואה. יחד עם זאת כמו בכל שנה, אנו נערכים ליומיים הראשונים של פתיחת שנה, יחידת ההתנדבות של הרשות המקומית ויחידת המתנדבים של המשטרה נערכים להצבת שוטרים ומתנדבים בימים הראשונים לפתיחת שנת הלימודים במקומות מרכזיים ובבתי הספר שבהם יש עומסים כבדים.

ישראל: אנחנו גם עושים הדרכות לבתי הספר התיכוניים בנושא של אופניים חשמליים, ואני רוצה להעיר שצומת הבנאים/ התעסוקה שהעליתי כצומת מסוכן מאוד בועדה הקודמת, ועדיין לא טופל.

ארקדי: קיבלתי תקציב לצומת זה השבוע ואנחנו יוצאים לתכנון.

ישראל: בנוגע לתאונות דרכים, הייתה תאונה קשה מאוד לבלילה האחרון, שני ילדים בעייתיים מאוד בעיר, המוכרים למשטרה מאוד מעברות שביצעו בעבר עם כלי רכב, היו מעורבים בתאונה. מדובר בשני אחים בני 15 ו 17 אשר רכבו על אופנוע כבד, ללא רישיון (בן ה 15 נהג), הם הגיעו לצומת בני ברית/מנחם בגין מצפון לדרום ונכנסו ברכב במהירות. שניהם עפו מהאופנוע ונפגעו מאוד קשה. אנחנו שמים לב לעליה בתאונות הדרכים לאחרונה ביחס לשנה שעברה, וזה לא משנה כמה שוטרים נציב ברחובות, עדיין תאונות יקרו.

אלי: האם אתה יכול להצביע האם הגורם הוא אנושי או תשתיתי?

ישראל: מדובר בעיקר הגורם האנושי. התשתיות באשדוד טובות, וכל הזמן משתפרות, אבל מרבית התאונות נגרמות בשל התעסקות בטלפון סלולרי, חוסר תשומת לב לתמרור או רמזור, אולי גם העייפות והחוס הכבד. מתחילת ינואר 2021 היו 140 תאונות דרכים מתוכם 4 תאונות קטלניות (2 מהן במעורבות אופנועים) ועוד 7 תאונות קשות והשאר קלות. שלושת הסיבות העיקריות לתאונות דרכים באשדוד הן: אי מתן זכות קדימה להולכי רגל, אי ציות לרמזור ואי ציות לתמרור. אזור התעשייה הינו מוקד לתאונות, עכשיו הקימו רמזור בצומת הנפט/התעסוקה, מקווה שזה יוריד את מספר התאונות באזור.

אורית: השנה 40% מהתאונות באשדוד נעשו במעורבות הולכי רגל כאשר בכלל ארצי זה 30%. מרבית התאונות קורות בקטעי דרך והשאר על מעברי התציה.

ישראל: לא ניתן להצביע על מקום אחד או מוקדי תאונות בעיר, התאונות מתפזרות בכל העיר.

רם: השאלה היא באיזה רחובות נפגעים, ברחובות שבהן המהירות מתחת ל 50 קמ"ש אין גדר הפרדה להולכי רגל. צריך לבדוק, האם התאונות מתרחשות בעורקים ראשיים ששם אין גדר הפרדה או שהתאונות מתרחשות ברחובות מאספים? המדיניות היא לצמצם את הכביש כדי למתן את המהירות ולא לבנות גדרות בכל העיר.

ישראל: רוב התאונות מתרחשות בצמתים.

רם: האם יש מסקנות מכל המידע שנאסף פה? מועלות בעיות, השאלה אם יש הסקת מסקנות ופתרונות לכל הדבר הזה להמשך.

ארקדי: כל תאונה וכל מוקד סיכון נבדקים לגופו של עניין. לדוגמה, מעגלי תנועה נבנו ובכך הורדנו באופן משמעותי את התאונות בצמתים. עכשיו ישראל מציין שיש בעיה באי מתן זכות קדימה להולכי רגל, בזמן הזה אנחנו מתכננים מחדש 13 רמזורים שבהם יש מופע של ירוק משותף גם לכלי רכב וגם להולכי רגל, בו בזמן שיש 2 שניות ואנחנו מבקשים להאריך ל 4 שניות. בנוגע לתאונות הדרכים אנחנו בתשתיות עושים חשיבה יחד עם כל הצוות ופונים למשרד התחבורה בבקשות למעגלי תנועה ופסי האטה גם ליד מוסדות חינוך, וגם בשדרות ראשיות כמו פסי ההאטה שעשינו בשד' עובד בן עמי ששם הייתה סכנה ממשית.

רם: האם נבדקה סטטיסטיקה של מס' תאונות שהתרחשו במעגלי תנועה לבין אלו שהתרחשו במעבר חציה שאיננו במעגל תנועה?

אורית: נעשה מחקר ויש היפגעות גבוהה יותר בתאונות עם הולכי רגל במעברי חציה שהם במעגל תנועה בגלל הפוקוס של הנהג בפניות ימניה ולא בתשומת לב להולך הרגל. במקביל הולך הרגל חושב שאם יש מעבר חציה אז זה המקום הבטוח ביותר עבורו. כיום מנסים להעביר בוועדת התקנים הרחקה של מעבר החציה ממעגל התנועה, אבל מבחינת ההיענות של הולכי הרגל תהיה בעיה ולכן מעדיפים לעשות פסי האטה לפני מעגלי תנועה ולא דווקא להגביה את המעבר חצייה עצמו.

רם: מה עם תמרור מהבהב לנהגים לפני מעבר חציה במעגל, אפשר גם להגביה מעבר וגם לשים תמרור

ארקדי: אי אפשר לשים בכל מקום תמרור מהבהב, אנחנו כפופים להוראות של משרד התחבורה יש לכל אחד רעיונות ודרישות, צריך לזכור שמדובר בחינוך בראש וראשונה, ואי אפשר לפתור את הכל עם תשתית ותמרור, צריך לזכור שמעבר חציה זה הדבר הכי מסוכן.

אני רוצה לשאול לגבי הטרקטורונים שהתחילו לנסוע על הכבישים והמדרכות לאחרונה באופן בולט.

ישראל: זוהי האחריות הבלעדית שלך ההורים. אנחנו לא יכולים להיות שם, ולא יכולים להיות נוכחים בכל מקום. זו התעסקות מורכבת ועמוקה שלוקחת זמן רב של בוחנים ושוטרים. זה לא מפגש של דו"ח תנועה וגמרנו.

דוד: השיטור העירוני עושה את אותה עבודה של המשטרה, רק שלנו יש גמישות מאחר ואנחנו אוכפים גם חוקי עזר עירוניים מה שהמשטרה לא יכולה לעשות. לדוגמה, המשטרה לא מחרימה אופניים חשמליים ואנחנו כן, עד כה החרמנו 90 סוללות, וכ 150 זוגות אופניים. רשמנו דוחות לילדים מגיל 12, ואנחנו עומדים כיום על כ 240 דוחות מתחילת השנה. בנוסף, "הטרנדנו" הורים, במובן הטוב של המילה שבאו לקחת את הילדים שלהם באמצע הלילה, הבאנו אותם לתחנה או לשטח, ההורים משלמים את הקנסות של הילדים, ורובם הגדול מודה לנו על העבודה שאנחנו עושים עם הילדים שלהם כי הם עצמם לא מצליחים. הקנסות עומדים על סך של 1000-250 ש"ח. רוב הילדים נתפסו משתוללים בפארקים, בנסיעה במהירות מופרזת, על הרכבה עם פערי משקל וגובה, במקרים כאלה הדו"ח ניתן גם למרכיב וגם למורכב.

רם: האם יש תיעוד של ילד שקיבל דו"ח במערכת? יש לזה השלכות כשהוא יבקש לעשות רישיון נהיגה.

דוד: אצלנו הוא נרשם במערכת, כמובן שיש היסטוריה. יש כאלה שיש להם רישיון ועדיין מבצעים עברות. אבל הנתונים של השיטור העירוני לא מגיעים למשרד הרישוי.

ישראל: דו"ח משטרה כן מסתנכרן עם משרד הרישוי. דוחות של הרשות המקומית לא.

דוד: מאז שאנחנו מבצעים אכיפה לרוכבי אופניים חשמליים, עולה הביקוש לרכיבה על הטרקטורונים. יש בעיה קשה איתם כי זה רכב שטח והן בורחים, עולים לחולות ונעלמים וקשה מאוד לתפס אותם. כרגע אין חוק במדינה לגבי הטרקטורונים. בתל אביב עשו חוק עזר עירוני, לעניין זה ניסינו לקדם ופה זה נעצר בלשכה המשפטית.

ארקדי: חבל שכל הפעילות שלכם לא מפורסמת לקהל הרחב.

דוד: יש שיתוף פעולה מצוין עם המחלקה לבטיחות בדרכים בנושא הסברה במערכת החינוך לאופניים חשמליים. השנה השיטור העירוני ייקח על עצמו להיכנס לכיתות, פקח עם שוטר.

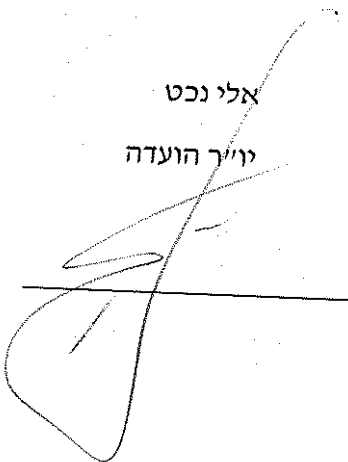
אילנית: כמו בשנים שעברו, אנחנו עובדים חזק מאוד במערכת החינוך העירונית, מיסודי ועד תיכון, כל גיל לפי התכנים המתאימים לו ויש תוכנית סדורה וענפה במערכת החינוך כולל במגזר החרדי. גם עם גורמי האכיפה יש שיתוף טוב מאוד עם בנושא המניעה שזה כולל הסברה בכיתות יחד עם השיטור העירוני כמו שאמר דוד וגם עם מתנדבי הית"ם בפעילות יזומה בחגים. לגבי פרסום, הציבור לא נמצא בעיתונות כתובה כמו פעם אלא באינטרנט, ולשם צריך לכוון.

אלי: לרלב"ד יש את כל הכלים המקצועיים לעזור לנו לצאת בפרסום של תכנים, ואנחנו צריכים לקחת את זה בשתי ידיים ולהעביר מסרים לעיתונות אינטרנטית דרך הדובר:

החלטות:

1. להוציא מכתב לראש האת"ן על מצב משמרות הזה"ב באשדוד.
2. להעביר לדוברות מידע לפרסום האכיפה שנעשית בעיר.

אלי נכט
יו"ר הועדה



אילנית אלימלך
מזכירת הועדה

