

פרוטוקול ועדת בטיחות בדרכים 5/21

ועדת בטיחות בדרכים מיום ראשון 27.12.2021 כ"ב בטבת תשפ"ב

נוכחים:

עו"ד אלי נכט – ס. ראש העיר ויו"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
מרצי חגי' – נציגת משרד החינוך
יבגני פריאדון – עוזר יו"ר הועדה

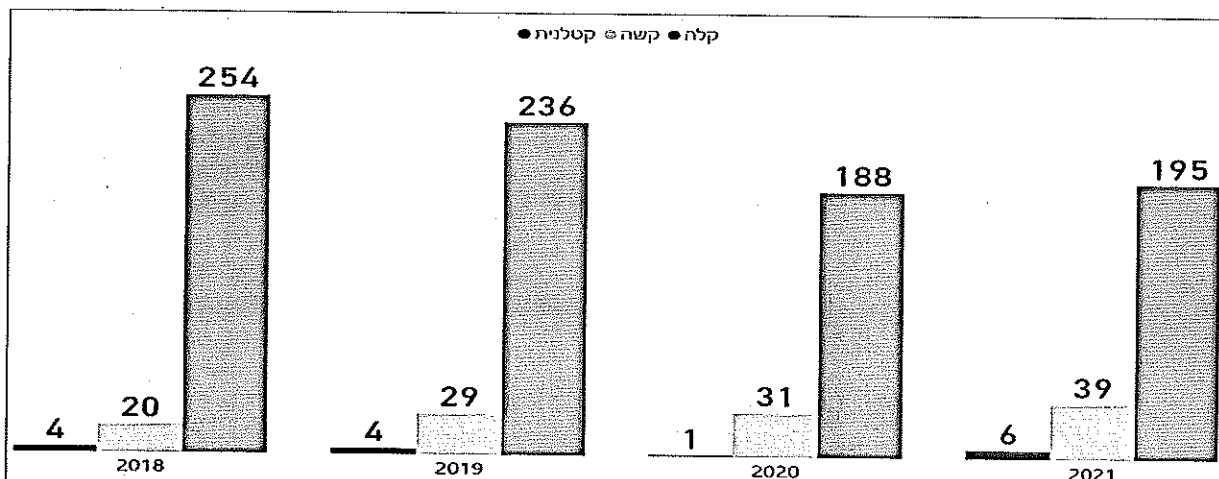
חסרים:

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

אלי: התכנסנו לעשות סיכום שנה לשנת 2021, לראות תמונת מצב כוללת של תאונות הדרכים והבעיות המרכזיות בעיר ולבדוק מה אנו יכולים לתרום לשיפור המצב.

ישראל: אנחנו לא נמצאים במקום טוב מבחינת תאונות הדרכים באשדוד. ישנה עליה מדאיגה במספר התאונות. כמובן לאור ההשוואה לתקופה בשנה שעברה שהיו סגרים, זה מתבקש שנראה עליה עם היציאה מהסגרים, אבל במדידה של ארבע שנים אחורה עדיין ישנה עליה ביחס לתקופה של טרום קורונה בעיקר בתאונות חמורות. השנה היו 17 תאונות קשות לעומת 10 בשנה שעברה ו 6 תאונות קטלניות לעומת תאונה אחת בשנה שעברה.

נתונים: בשנת 2021 היו 6 תאונות קטלניות, 39 תאונות קשות ו 195 קלות. סה"כ 240 תאונות. בהשוואה לשנת 2020 בה היו 220 תאונות מתוכן קטלנית אחת. נראה כי הנתון הבולט ביותר נמצא בתאונות קטלניות ועלה מ 1 ל 6. בסך כל התאונות ישנה ירידה מגמתית בשנים האחרונות, יחד עם זאת בזמן הסגרים הייתה תאונה קטלנית אחת, ואילו השנה 6 (שלוש תאונות במעורבות דו גלגלי ושלוש במעורבות הולכי רגל).



בתוך העיר יש מעורבות גדולה של דו גלגלי, רוכבי אופניים וקורקינטים על אף שישנה אכיפה גדולה של כל נושא הדו-גלגלי. עברות שאנחנו מתמודדים איתן לא השתנו והן: אי מתן זכות קדימה להולכי רגל, אי ציות לרמזורים ואי ציות לתמרורים.

אלי: האם העובדה שכרגע יש הרבה סגירות כבישים בעקבות עבודות של החלפת תשתית משפיעה על התאונות?

ישראל: לא. אין שום קשר בין חידוש הכבישים והתשתיות. התשתיות באשדוד טובות מאוד וצירי נסיעה נפתחים. ישנו טיפול טוב מאוד בכל נושא התשתיות, לדוגמה היו הרבה מאוד תאונות בצומת הבנאים/התעסוקה. מצאנו שסגירת נתיב נסיעה בצומת יוריד את תאונות הדרכים שם, מיד כשזיהינו ביקשנו מאגף תשתיות לסגור את הנתיב וכך נעשה, מאז אין שם תאונות.

רם: ישנה בעיה קשה של תרבות נהיגה ומשילות. נתקלתי בעצמי במצבים של עברות תנועה קשות, לנגד עיני באותו היום צפיתי בשלוש עבירות חמורות של נהגים, בעיקר בדו גלגלי שמבצעים עבירות קשות (נסיעה ברמזור אדום, הרמת גלגל כמופע ראוה וכד') בחלק מהמקרים אין מי שיאכוף בו ברגע ובחלק מהמקרים גם אם יש מישהו שמזוהה עם החוק, יש התעלמות, אנשים עושים מאתנו צחוק, יש אמצעים לעירייה ולמשטרה אבל אין אכיפה.

ישראל: המשטרה לא יכולה להיות בכל מקום ובכל זמן.

אלי: הבעיה היא שאין תשתית במובן של מצלמות משטרה.

אורית: מצלמות אי-3 לא תקניות, זה לא דבר חדש שאין תקינה והורידו אותן.

ישראל: יש רק מצלמה אחת בשד' ירושלים, כל השאר הן דמה. נושא המצלמות חוצה ארגון ושייך כבר למשרד לביטחון פנים ולמשרד המשפטים. הנושא מורכב משום שכשיש מצלמות מהירות/עבירות תנועה זה אומר שיש יותר דוחות, מה שאומר שיש עומס על בתי המשפט ואין מספיק שופטים. לכן ההחלטה היא לא של המשטרה.

אורית: הבעיה הזו קיימת מזה שנים. אנשים יודעים שאין פתרון ולכן ממשיכים לבצע עבירות, הפתרון צריך להיות מערכתי של משרד המשפטים, משרד התחבורה והמשרד לביטחון פנים. קחו לדוגמה את פרויקט "שומרי הדרך" של הרלב"ד, מדובר בפרויקט שאין עליו הוצאות, הכל מבוסס על מתנדבים ועוצרים אותו כי לא רוצים להעמיס על בתי המשפט.

אלי: אז מה הטעם בקיום ישיבות וועדות אם בסופו של יום אנחנו מעלים רק את הנתונים ואת הבעיות ואין לנו שום פתרון מערכתי מלבד פתרונות נקודתיים?

אורית: מוועדה כזו יש מה לעשות, יו"ר הוועדה צריך להוציא לכתב לבט"פ ולמשרד התחבורה לגבי הצבת מצלמות רמזור וכד', אם הנושא הוא עניין תקציבי אז עיריית אשדוד צריכה לממן מצלמות כאלה כדי לסייע בהורדת תאונות הדרכים באשדוד ולא לחכות לפתרון ולמימון ממשרדי ממשלה.

ישראל: זה לא רק התשתיות והטכנולוגיה, אלא זה מתחיל בחינוך. בראש וראשונה הדוגמה האישית מהבית.

אילנית: זו לו לא שיטה שכשאין אכיפה, המשטרה תבוא ותגיד "חינוך". זה נכון שהחינוך מאוד חשוב, אבל למעשה אנחנו רואים שכשאין אכיפה אנשים מרשים לעצמם לבצע עברות פשוט כי הם יכולים.

רם: אנשים נוסעים על הנת"צ (מנחם בגין) ואין אכיפה.

אילנית: החל מ-21.1 הנת"צים באשדוד יחלו לפעול במתכונתם החדשה, בתקווה שתהיה גם אכיפה על הנת"צ.

יבגני: יש מבצעי אכיפה ארציים, עם מצלמות ניידות.

ישראל: מדובר במבצעי אכיפה של אגף התנועה הארצי. יחידות שלהם נכנסות ואוכפות גם בערים, אני מזמין אותם למבצעי אכיפה באשדוד מידי פעם ומקווה שגם בשנה הבאה יכנסו, העניין הוא שהבעיות האמתיות לא נמצאות באשדוד אלא באזור הנגב והצפון ורוב הכוחות מרוכזים לשם.

אלי: התשתיות סה"כ טובות, החינוך בבית הספר והדוגמה האישית גם הם קיימים לפחות ברוב המקרים, ולכן השאר מתנקז בהרתעה ואכיפה.

מרצי: אני רוצה לעדכן שבנושא משמרות הזה"ב יש התקדמות. כל בתי הספר יסודיים שיש להם משמרות זה"ב קיבלו הדרכות והצבות במעברי החציה, למעט בית ספר אחד שבדרך.

ישראל: יש גם מתנדב שיצא לגמלאות וקיבל הכשרה להדרת משמרות זה"ב שאפשר להיעזר בו.

אורית: אני רוצה לסכם שיש עלייה מאוד מדאיגה באשדוד במדד הערים הבטוחות. אשדוד נמצאת במקום החמישי שזה אומר ששבעה מכך אלף איש עלולים להיפגע בתאונת דרכים. המדד הנוסף הוא שאשדוד הציגה את מדד השינוי הכי נמוך בארץ, ואומר שביחס לשינוי הארצי במס' התאונות בתוך העיר, מדד השינוי של אשדוד הוא הנמוך ביותר, כלומר השינוי לא היה לטובה. לעניין המשך הטיפול בנושא דיברנו על מודל העיר הבטוחה. אכיפה יכולה לעזור לשינוי והרבה פעמים תשתית משפיעה, כדי להתאים תשתית לתרבות הישראלית צריך להציב יותר במפרים. אחד הדברים שדיברנו עליהם הוא מיתון תנועה בסביבת מוסדות חינוך והורדת המהירות ל 30 קמ"ש.

אלי: החלטות הועדה: לבדוק אפשרות להבי בתשלום מומחה – יועץ תנועה למיפוי עירוני עבור הצעות במוקדי הסיכון והורדת המהירות בסביבות מוסדות החינוך בעיר.

אלי נכט
יו"ר הועדה

אילנית אלימלך
מזכירת הועדה