



ועדת בטיחות בדרכים

מיום שלישי, י"ז תמוז התשפ"ד, 23/7/2024

משתתפים:

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה (מרצ), מחזיקת תיק התחבורה, הבטיחות בדרכים והגאווה
רועי לולו שנריז, משרד מבקרת העירייה
אייל הרשטיק, יועץ אגף התנועה לבטיחות בדרכים
אורלי רביד, ארגון בטרם
ליאור ברגר, נציג ועד מורים לנהיגה מחוז תל אביב
שיר כהן, מתאמת פעולות מנהל לחינוך ומנהלת התקשורת השיווקית לחינוך
אייל קידר, מנהל מטה חטיבה ותפעול
מיכל מילר, סגנית מנהלת אגף תנועה
ליאור סימנטוב, מנהלת תחום חינוך וקהילה, אור ירוק
ציפי בוקשפאן, יועצת המטה לבטיחות לענייני חינוך באירועים חווייתיים
שלהבת ויפנר, יחידה לתכנון אסטרטגי
דורית אברהם, תושבת
רן מצקין, מנהל מחלקת תכנון ואגף התנועה
זיק אמסיס, מרכז מידע פעולות
אלון סיגלר, מנהל המטה לבטיחות בדרכים
דנה טל, מנהלת האזור מהרלב"ד, נציגת משרד התחבורה בוועדה
מורין דוידזון, מנהלת פרויקטים באגף תנועה
שרגא קירשנבויס, איחוד הצלה תל אביב
איתמר אבנרי, חבר מועצה
שלומי שטיין, סגן מנהל אגף הפיקוח
צחי צרפתי, מנהל ביחידת תנועה וסדר ציבורי

פרוטוקול

מיטל להבי:

ברוכים הבאים למה שנקרא ישיבת ועדת בטיחות בדרכים ראשונה לקדנציה זו ואם אני לא טועה גם הראשונה לשנת 24' בכלל, לא שנה רגילה. שנה שמדברים יותר על מוות בחזיתות מאשר על מוות בכבישים לצערנו, למרות שאנחנו תיכף נראה את הנתונים ונבין שכל העבודה המצוינת שנעשת פה, ותיכף תראו אותה, עם כל הירידה בנתונים עדיין הכבישים הם תחום מסכן חיים. אנחנו בקדנציה הקודמת, זאת אומרת הבטיחות בדרכים נמצאת בידיים שלי כבר עשור. אבל בקדנציה הקודמת שם התיק הפך להיות תחבורה ובטיחות בדרכים, כדי לתת את הדגש לנושא של חיי אדם. חייבת להגיד שזה בעיני אחד הנושאים הכי מהותיים בעיר. נושא לא סקסי, מאוד לא סקסי, כי אי אפשר לצאת ממנו טוב. באמת, אני אומרת ברגע שיש תאונה לא משנה אם זה פחות תאונות, לא תאונות. אי אפשר לצאת מהנושא הזה טוב. וגם התהליכים שאתה עושה כדי להפחית אותם, הם לא תמיד מובנים על ידי אנשים, הם לא תמיד מקובלים, והתחקירים אחרי תאונות דרכים זה לא דבר פשוט וזה דבר מורכב ולא תמיד אפשר לתקן את כל מה שרואים כלקות תשתיתית, או כלקות הסברתית באותו רגע. והתהליכים הם תהליכים מאוד ארוכי טווח, אבל הנה הגענו בתום קדנציה, תחילת קדנציה שנייה שלא מתעסקים בבטיחות בדרכים בצורה יותר ממוקדת, כיעד, כמטרת על של המנהל. ואנחנו מתחילים לראות את החזון רוקם עור וגידים, אנחנו מתחילים לראות את התוצרים קורים גם בדרך, ואני לא אאריך אני אסגור. אני מציעה שנעשה איזשהו סבב שנבין מי יושבים פה, וגם יש פה אולי כזה דבר שמעבירים בין כולם. מילאו, אז הכל בסדר. אז ברוכים הבאים כל מי שבאתם, שאכפת לכם. ופשוט אייל יתחיל בלהציג את הדברים, אחרי שיהיה סבב, ואז נתייחס לזה.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

רועי לולו שנריז: שלום לכולם, אני רועי לולו שנריז, עובד במשרד מבקר העירייה, מבקר בכיר. אנחנו בעצם משקיפים בועדות העירוניות, בין היתר גם ועדת בטיחות בדרכים.

מיטל להבי: נדמה לי שאתם גם עושים דו"ח לפי זה שביקשתם-

רועי לולו שנריז: כן.

מיטל להבי: סקירה על המפגשים שהיו. ברוכים תהיו, וכן ירבו הדו"חות.

אייל הרשטיק: הועדה הזאת היא ועדה סטטוטורית מחוק הרשויות המקומיות, צריכה להתכנס 4 פעמים בשנה. בגלל זה גם יש גופים שמחוייבים להיות פה, משטרה, משרד החינוך, משרד התחבורה.

מיטל להבי: משרד תחבורה באמצעות הרלב"ד.

אייל הרשטיק: הרלב"ד.

אורלי רביד: היי, אני אורלי רביד ברזל, לא מחוייבת להיות פה, אבל רוצה, מארגון "בטרם" לבטיחות ילדים.

ליאור ברגר: שלום לכולם אני ליאור ברגר, נציג של ועד מורים לנהיגה במחוז תל אביב.

מיטל להבי: לא שומעת, אני מצטערת.

ליאור ברגר: נציג ועד הארגון הארצי של מורים לנהיגה במחוז תל אביב.

מיטל להבי: ברוך תהיה.

שיר כהן: שיר כהן, מתאמת פעולות מנהל לחינוך ומנהלת התקשורת השיווקית לחינוך.

אייל קידר: אייל קידר מנהל מטה חטיבה ותפעול.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

<u>מיכל מילר:</u>	אני מיכל כמון מילר, סגנית מנהלת אגף תנועה.
<u>ליאור סימנטוב:</u>	אני ליאור סימנטוב, מנהלת תחום חינוך וקהילה בעמותת "אור ירוק".
<u>ציפי בוקשפאן:</u>	אחר צהריים טובים, ציפי בוקשפאן, אני יועצת המטה לבטיחות לענייני חינוך באירועים חוויתיים.
<u>שלהבת ויפנר:</u>	שלהבת ויפנר מהיחידה לתכנון אסטרטגי.
<u>דורית אברהם:</u>	דורית אברהם, אם שכולה שפועלת רבות לקידום בטיחות הרכיבה במיקרומוביליטי-
<u>דורית אברהם:</u>	...
<u>רן מצקין:</u>	אני רן מנהל מחלקת תכנון ואגף התנועה.
<u>אייל הרשטיק:</u>	אני אייל, מנהל המטה לבטיחות הדרכים באגף התנועה.
<u>ז'ק אמסיס:</u>	ז'ק מרכז מידע פעולות, גם למטה הבטיחות בדרכים.
<u>אלון סיגלר:</u>	אלון סיגלר, מנהל של המטה לבטיחות בדרכים.
<u>דנה טל:</u>	דנה טל, מנהלת האזור מהרלב"ד, וכמו שאייל אמר נציגת משרד התחבורה בועדה.
<u>מורין דוידזון:</u>	מורין דוידזון, מנהלת פרויקטים באגף התנועה.
<u>שרגא קירשנבוים:</u>	שרגא קירשנבוים, איחוד הצלה תל אביב.
<u>איתמר אבנרי:</u>	איתמר אבנרי, חבר מועצה.
<u>שלומי שטיין:</u>	שלומי שטיין, סגן מנהל אגף הפיקוח.
<u>צחי צרפתי:</u>	אני צחי מהפיקוח העירוני, אני מנהל ביחידת תנועה וסדר ציבורי, כל הנושא של הדו-גלגלי בעיר, אנחנו אלה שאוכפים את זה בעיקר.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי:

חשוב מאוד, זה מה שאני רוצה להגיד ואנחנו עושים עם זה הרבה עבודה, אתה תציג ואחרי זה אני אדבר.

אייל הרשטיק:

טוב אז שמח לראות אתכם פה, מה שנעשה היום בגלל שזה ועדה ראשונה, קדנציה ראשונה והוזמנו לפה גם הרבה חדשים, אני חושב שרוב הפרצופים, הנה ליאון חדש, איתמר חדש, שרגא היית כבר פעם אחת? היית. ליאור אולי חדשה.

מיטל להבי:

אפילו אלון סיגלר חדש.

אייל הרשטיק:

אז מה שחשבנו, מה שאנחנו נעשה היום. אני אציג פה באיזה 45 דקות בערך מצגת על העשייה של כל העירייה, בנושא בטיחות בדרכים בסדר? זו פעילות שהיא מובלת על ידי הרבה גופים בעירייה, ואחרי זה נפתח 45 דקות לדיון פתוח, תחשבו על דרכים, באמת שכל אחד יאיר את תשומת ליבנו לנושאים מהותיים, דברים שאולי העירייה עוד לא עושה, דברים שאולי העירייה עושה טוב, צריך לחזק. זה המטרה להיות פתוח, באמת, כשאנשים שחשובה להם הבטיחות. ואני מקווה שעל חלק מהדברים נענה, אבל בטוח יש עוד הרבה דברים שלא נכללים פה במצגת. אז אני אתחיל רגע בגלל שאנחנו פה בועדה, אז אני רק אציג שיש לנו מספר ועדות ופורומים בנושאי בטיחות בדרכים, שמתקיימים בעירייה. הועדה שאתם יושבים פה כרגע זו ועדת הבטיחות בדרכים שמתכנסת 4 פעמים בשנה, יש לנו פורום בטיחות בדרכים, שהוא פורום מקצועי שלנו, יחד עם המשטרה, משרד החינוך ורלב"ד. של אנשי מקצוע שמתכנסים בראשות מנהלת מנהל בינוי ותשתית, שרונה הרשקו. הקמנו הכל יחסית חדש, הקמנו בשנה האחרונה פורום שנקרא "סטטוס פרטי בטיחות בדרכים". זה אגף תנועה עם אגף דרכים, שהמטרה היא לזרז פרויקטים שכבר סכמו, תוכננו, רק לגרום להם שיצאו לפועל יותר מהר, זו המטרה של הפורום הזה, מתכנס אחת לחודש בערך. ופורום חדש, אני ורון, יחד עם המשטרה, ממש יש לו התכנסות ראשונה בעוד שבועיים. זה פורום "תאונות חמורות", הרעיון הוא ממש לעבור, הבנו שבערך עד היום כל

אחד עושה את העבודה בנפרד. המשטרה חוקרת את התאונות. הם לא תמיד אומרים לנו, כן אומרים לנו, המידע לא ממש עובר, אין איזו מערכת מידע שכולם יודעים הכל, זה לא קיים. בפורום הזה ובכלל בכל הפורומים, המטרה היא לשתף, שאנחנו נציג את העשייה שלנו, שהמשטרה תציג ונעבוד ביחד. בעיקר המשטרה כגורם אסטרטגי כי הם יודעים בעצם מה קורה בתאונות עצמן. בסדר ממש כל תאונה ותאונה, אני כבר חזרתי היום מלפני שעתיים מתחקיר תאונה שנהרגה הולכת רגל השבוע, רחוב לה גווארדיה. אז הבוחנים שם היו היום גם, הם היו גם בזמן התאונה, הם היו גם יומיים אחרי, עשו שיחזור של התאונה. הם יודעים הרבה דברים שאנחנו לצערנו לא יודעים, וזה קשה לנו מבחינת לעבוד על תשתיות, אנחנו לא יודעים את כל המידע, וכל הגורמים יודעים את זה דרך אגב, בסדר? אני לא אומר פה משהו זה, משרד התחבורה יודע מזה, הרלב"ד, נשלחו מכתבים, אנחנו עדיין בזה, אבל אנחנו משתפרים ביחסים עם המשטרה בשביל כן לקבל את המידע, ועושים את זה בצורה הזאת. סך הכל כללי בסדר שנדע, מגמת התאונות דרכים, יש פה 15 שנה אחורה ויותר, סך כל הנפגעים הוא יורד, בסדר? היו פעם, תראו את המספרים, היו 3,000 פלוס נפגעים בתאונות דרכים בכל שנה. כרגע בתל אביב בת"ד, שמדווח לנו בסביבות 1,500 נפגעים מדי שנה. אבל מה שאנחנו רואים, את הירידה הזאת, אנחנו רואים עלייה וסוג של סטטוס כזה בשנים האחרונות. השנה וחצי, תכף אני אציג, קצת השתפרנו, יש שיפור, אבל בסך הכל יש עלייה, די מגמת עלייה בתאונות קשות, חמורות והרוגים, בסדר? זה לא השתפרנו לאורך השנים. בשנה וחצי האחרונים, אנחנו מקווים שזה יהפוך למגמה. היו, שוב פעם, כל שנה היא שנה רעה, אבל שנים קצת יותר טובות, נקרא לזה ככה. שב-2023 הייתה לנו ירידה של איזה 25 אחוז, אתם יכולים לראות, גם בהרוגים וגם בנפגעים קשה. זה רק תאונות קשות, בסדר? זה נפגעים קשה בעיר תל אביב, אז ירידה. זה, סליחה, זה עד סוף יוני, בסדר? סליחה, אני אולי התבלבלתי. אבל הייתה ירידה, תכף תראו גרף, של כל השנה, הייתה ירידה כל השנה, אבל זה המצב, למשל, של עד סוף יוני,

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אתם יכולים לראות עד סוף יוני לעומת שנה 22' שהייתה שנה די מזעזעת, וקודמותיה. הייתה ירידה גם בהרוגים והפצועים וגם השנה אנחנו בערך באותו מספר, אולי טיפונת שיפור אבל אי אפשר לדעת. קצת לגבי הרוגים, זה נתונים של השנה, בסדר, הוספתי את זה ממש, עדכנתי את זה היום כי הייתה לנו הרוגה, שוב, הולכת רגל לפני יומיים. זה מצב של נתונים השנה, יש לנו שבעה הרוגים בעיר, שלושה הולכי רגל, אחת בחורה שהורכבה על אופנוע, ברחוב הירקון, אופניים חשמליים, רוכב אופניים חשמליים, רוכב קורקינט ונהג אוטובוס בתאונה קצת יוצאת דופן בין שני אוטובוסים, שזה די נדיר, נהג אוטובוס, אוטובוס מאוד ממוגן, בדרך כלל לא קורה לו הרבה, שני האוטובוסים התנגשו ונהג נהרג. דרך אגב, מזעזע, ראיתי סרטון מתוך האוטובוס. אתם לא רוצים לדעת מה קרה לנוסעים שהם בלי חגורות, והם יצאו בקל, להפתעתי. אבל זה מצב ההרוגים לשנה, שבעה הרוגים. אם אני חוזר רגע לסיכומי שנים, אתם יכולים לראות פה, שהיה לנו פה איזה עלייה בשנים האחרונות, שנה שעברה שוב פעם, ירידה של 25 אחוז, והשנה אנחנו בערך אותו דבר, בסדר, זה עד אמצע יוני, אנחנו בערך אותם מספרים כמו שנה שעברה, אולי, טיפונת שיפור קל, אבל בערך אותם מספרים. המספרים כל פעם מתעדכנים, משתנים, יש נתונים שאנחנו מקבלים ואחרי זה לפעמים פצוע קל הופך להיות קשה. לפעמים היה לנו תאונה שנה שעברה קל, פצוע קל פונה מהזירה והוא נפטר אחרי זה בבית חולים, שזה ממש יוצא דופן. אז הנתונים קצת זזים, אבל זה עד לסוף יוני. אנחנו מקווים שהמגמה תימשך, זאת אומרת, המגמה בין המעבר שראינו ב-2023, ירידה 25 אחוז, 25 אחוז זו ירידה מדהימה, אנחנו לא מאמינים שזה יקרה, אבל אם נצליח להוריד ב-10 כל שנה, אנחנו במגמה טובה. מי הם הנפגעים אצלנו, בסדר? יש פה גרף של ארבע שנים, אבל אתם יכולים לראות את האוכלוסיות שנפגעות אצלנו קשה בתאונות דרכים, בסדר? זה אופנועים, שזה די ייחודי לתל אביב, בסדר? אין הרבה, במטרופולינים השונים אין הרבה אופנוענים, גם בגלל הכמויות שלהם פה, אבל הם קהל פגיע מאוד, הולכי רגל, וכל האופניים קורקינטים,

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אופניים חשמליים, בסדר? זה שלוש האוכלוסיות העיקריות שנפגעות לנו בעיר, וגם נהרגות ונפגעות קשה. יש גם נפגעים בתחבורה הציבורית, בסדר? בסביבות העשרה בשנה. כן?

שלומי שטיין: בהולכי רגל, אופניים חשמליים, אתה יכול להבדיל בין מדרכה לבין כביש?

אייל הרשטיק: לא. הנתונים זה נתוני למ"ס, חלק ממה שאמרתי בחוסר בנתונים שיש לנו, אין לנו את סיפור התאונה ואת העומק שלה, וזה חסר לנו מאוד. אני יודע על נקודה, אנחנו יכולים לראות את הנקודה של התאונה, אני לא יודע בדיוק איפה היא קרתה ואין לי גם את הסיפור של איפה היא קרתה.

אלון סיגלר: אתה יודע על נקודה, נ"צ, אתה יודע סוג רכב, שעה של היום אולי, אבל זה בגדול המידע שמקבלים.

אייל הרשטיק: אפילו אני יכול להגיד לך, בצומת יש לנו לפעמים-

שלומי שטיין: אנחנו לפחות עושים עבודה ניכרת במדרכות, אומנם סוקרים אותנו לאורך זמן ואנחנו במגמת ירידה של רכיבה במדרכה, וזה נהדר, אבל אני רוצה לראות שזה באמת בא לידי ביטוי גם בנפגעים. בשאיפה שבמדרכות באמת הפגיעות יהיו פעוטות.

אייל הרשטיק: זה תמיד, אני יכול להגיד לך, אני יכול להראות אחרי זה, יש לי במטריצה, אני יכול להגיד כמה הולכי רגל נפגעו מאופניים. יש לנו איזה מטריצה-

שלומי שטיין: לא עוד פעם, במדרכה או בכביש?

אייל הרשטיק: תכף תראו.

שלומי שטיין: במדרכה או בכביש? אופניים דורסים אנשים גם במעברי חצייה.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אייל הרשטיק:

הולך רגל שנפגע מאופניים יכול להיות גם במעבר חצייה ועל הכביש. נכון. אין לנו בנתונים היום של הלמ"ס שמפורסמים, אין לנו את, אני יושב, אני מקבל מדנה, אנחנו יושבים כאילו יש לנו אקסל חודשי, יש שם סיפור תאונה שהוא חלקי, הוא מקרב אותנו מאוד אבל הוא לא סופי, הוא לא, אי אפשר להוציא ממנו ממש על כל תאונה ותאונה הכל.

אורלי רביד:

אייל ורוכבי אופניים, זה רוכבי אופניים ולא הולכי רגל שנפגעו מהאופניים, נכון?

אייל הרשטיק:

כן. זה הרוכבים עצמם, זה ההולכי רגל עצמם, זה הנושאים בתחבורה ציבורית עצמה, זה לא, כאילו, זה הנפגעים.

אורלי רביד:

לא שנדרסו על ידי-

אייל הרשטיק:

אלה נסעו בתחבורה הציבורית ונפגעו למשל בתוך האוטובוס. אני אמשיך, יש פה דרך אגב, אני לא אלאה אתכם, אבל יש פה כאילו הבדל שכל שנה, בסדר? זה כאילו הארבע שנים האחרונות, אז אפשר לראות שיפור, אפשר לראות, כל מיני דברים.

מיטל להבי:

בעיקרון יש לנו גם פילוח של מי הנפגעים, כאילו. רק אני אומרת ל"בטרם", כי אני זוכרת טוב משיבות קודמות, המצב שלנו עם ילדים הוא טוב בעיר.

אייל הרשטיק:

הנה, המטריצה הבאה, תראו, זה משהו שעבדתי עליו קשה עם הרלב"ד, לקח לנו, כמה זמן, הרבה זמן. לקחנו פה ארבע שנים של נפגעים קשה, בערך בין 800 ל-1000 נפגעים, לא זוכר את המספר המדויק. ושמה לקחנו את שלושת האוכלוסיות שנפגעות, הולכי רגל, אופניים וקורקינטים, והבאנו פה במטריצה מי הרכב המעורב, בסדר? זה לא אומר מי אשם, זה אומר מי הרכב המעורב. זאת אומרת, אתם יכולים לראות הולכי רגל, מי שהרכב המעורב שהכי הרבה זה היה רכב, 109 נפגעים הולכי רגל נפגעו מרכב פרטי, קשה. 39 נפגעו מאופניים וקורקינטים באופן קשה.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

50 מאופנועים, בסדר? יש לנו ככה את שלושת האוכלוסיות, אפשר לראות באופן מובהק, בסדר? שהרכב הפרטי כמובן, בסדר? הוא עדיין הרכב שהכי הרבה מעורב בתאונות עם שלושת האוכלוסיות, גם בשאר זה קורה.

אם מנרמלים את זה למספר-

אלון סיגלר:

כן אבל אין לנו. אתה לא יודע תמיד כמה אופניים, אין את המספרים של הנסועה, של הכמות כלי רכב. וזה נכון לכל המדדים, תמיד אין את הנסועה, תמיד רואים בתאונות דרכים, ואז אתה משווה את זה למקומות אחרים, לערים, אתה כאילו, כל עוד אין לנו את כל הנסועה, המדדים הם אבסולוטיים עם מספרים מוחלטים. יש לנו מטריצה, פה זיקקתי את הזה, אבל זו מטריצה גדולה, יש כאילו מעורבים כל מיני, יש אפילו שמה מסומנת תאונת הולך רגל אם הולך רגל, כאילו מסומן כזה בנתוני למ"ס.

אייל הרשטיק:

ברגע שעכשיו נכנסות הלוחיות על הכלים החשמליים, אז תהיה הבחנה בין החשמלי ללא חשמלי?

שלהבת ויפנר:

יש, יש להם הבחנה. אני שמתי אותם פה ביחד, יש הבחנה בנתוני למ"ס, יש שם הבחנה בין חשמלי, זה לא הרבה זמן מלפני-

אייל הרשטיק:

פה זה כולל גם חשמלי וגם בטבלה?

שלומי שטיין:

כן, כן. שמתי פה את כולם ביחד. גם האופניים הרגילים, אופניים, פה שמתי את שלושתם ביחד, יש לי את זה בנפרד. אני פה איחדתי כי המטריצה היא ענקית, אבל יש לנו את הנתונים. זה ככה שנבין איפה אנחנו צריכים לפעול, דרך אגב, אנחנו צריכים לפעול גם בתשתיות אבל גם בהסברה, נושא אופנועים, כל מיני דברים-

אייל הרשטיק:

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי:

חבר'ה, תקשיבו למה שהוא אמר, רק כמה שעות, אני אגיד לכם כמה ימים ואולי חודשים, בכלל באיסוף מידע.

אייל הרשטיק:

כן.

מיטל להבי:

אין מידע. אתה הולך לאיכילוב, אתה מקבל מידע מסוג מסוים, אתה בוחן את המידע ואת הנתונים של איכילוב. הייתה תקופה שזה פורסם בגלובס, כל שבוע, כמה פצועים, כמה זה. הלכנו לבדוק את הנתונים, מתברר, שהרושם הוא נורא, נורא, אבל הפצועים, הם הרוכבים בעצמם, לא הולכי הרגל. זאת אומרת, מה שאתה לומד מהנתונים, זה לא מה שנראה כאילו מהכותרות. ואז כשמנסים לקבל את זה ממכון גרטנר ומאיכילוב ומבתי חולים וממשטרה ומרלב"ד, כל אחד, צורת האיסוף שלו שונה, וקשה מאוד לבנות מאגר נתונים. אני, ארבעה שרי תחבורה עברתי, כל אחד מהם קיבל ממני מכתב חוץ מהאחרונה, בפעם האחרונה, כי כבר כתבתי לה לפני, שצריך לבנות מאגר מידע באחריות לאומית, שייקח את כל הנתונים מכולם, שיבנה סיסטמה לאיך ממלאים את הנתונים, גם בבית חולים וגם במשטרה, את הנתונים הבסיסיים, ואולי גם מחברות ביטוח ומכולם צריך לאסוף מאגר מידע. מה שאייל עושה פה, ומה שעיריית תל אביב מנסה לעשות פה, זה תסלחו לי, אני מתביישת להגיד שזה פורץ דרך, כי זה עלוב שזה פורץ דרך. זאת אומרת, אבל אין מסד נתונים, וזה מה שאנחנו מנסים לבנות היום. גם בנושא הזה אנחנו מנסים לבנות-

שלומי שטיין:

גם רוב הפצועים בכלל לא נספרים, את יכולה לשבור שתי ידיים, להגיע לבית חולים, להשתחרר, את לא נספרת בכלל.

אייל הרשטיק:

יש היום בוא נגיד ככה, למ"ס מאוד משתפר, הוא מקבל גם נתוני בתי חולים. אני יכול להגיד שלנו כעירייה-

שלומי שטיין:

אבל מי שלא אושפז, לא נספר בכלל.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: גם מי שמת אחרי חודש לא נספר. אם הוא נפצע כתוצאה מהתאונה והוא מת אחרי כמה?

אייל הרשטיק: לא, נספר כקשה, לא כהרוג.

מיטל להבי: נספר כקשה, לא כהרוג. בסדר, הוא גם יכול היה להיות קל ולהסתבך. סבתא שלי הייתה זקנה שהסתבכה, כי היא הייתה זקנה. אז היא נספרה לא בתאונת דרכים.

אייל הרשטיק: אני אגיד שהבעיה העיקרית היא שאנחנו כעירייה, כאנשי מקצוע, שהתשתיות, או שרוצים באמת לעבוד על מקומות על מוקדי סיכון, אין לנו את כל המידע. ויכול להיות שמה הרבה תאונות, לא מעט תאונות קשות במוקד, ואנחנו לא יודעים אפילו באיזה מעבר חצייה, מה הכיוונים, אנחנו די עיוורים. באים לצומת מסתכלים על תשתית, אבל לא תמיד אנחנו יודעים את כל הסיפור. אם יש שוטר, קצין, שמשתף פעולה, משטרה, נחמד ואנחנו עושים את זה בכל מיני דרכים, אז הוא בא והוא מספר לנו, אבל זה לא צריך להיות ככה. זה צריך להיות -

אורלי רביד: זה תלוי במצב רוח שלו באותו יום.

אייל הרשטיק: לא, אנחנו מפתחים כל מיני שיטות של שיתופי פעולה, אבל זה צריך להיות במערכת מידע כמו שצריך, שמתכננים נראות לכל האזור שלהם, יוציאו מידע. וזה לא קיים כאן. אני ממשיך, העשייה בבטיחות בדרכים מסתכמת באיזה שישה מרחבי ניהול, זה נושא של חינוך, מכל אחד מהם אני אציג קצת פעולות, חינוך, תשתיות, הסברה, נתונים ומחקר שזה מה שאנחנו עושים לא מעט, אכיפה, יושבים פה אגף פיקוח שלנו שעוסק בזה הרבה והמשטרה גם עוסקת. וטכנולוגיות שונות שכל הזמן יש חדשות, אם מקודם הראיתי את סך התאונות שירדו מ-3,000 נפגעים, אז אני חושב שהסיבה העיקרית זה גם תשתיות אבל גם טכנולוגיות ברכב בעיקר, שהשתפרו לאורך ה-20 שנה האחרונות, חגורות בטיחות, בלימות אוטונומיות. הרבה, הרבה דברים בטכנולוגיות שמשיפיעות. אנחנו במטה

לבטיחות, רק לידיעה, בסדר, אנחנו 11 אנשים, יש לנו ארבעה יועצים שעוזרים לנו ואנחנו פועלים ביחד, זה אנחנו מטה, אנחנו מחלקה באגף התנועה, שכל תפקידנו זה להוריד את הנפגעים בעיר, וככה עובדים. יש פה, יש לנו שני מרכזי הדרכה לילדים, לתלמידים, בפארק הירקון ואחד ביפו, שמגיעים אליהם כ-15 אלף תלמידים מדי שנה, וגם בזה אנחנו מגדילים את התלמידים. אנחנו עוסקים כל היום בפעילות הזאת, כאשר, זה לא תמיד העשייה שלנו, כמו שאמרתי, אנחנו עובדים עם עוד גופים ועוד מחלקות ועוד אגפים בעירייה, פנים עירייה, חוץ עירייה, בשביל לכוון אותנו לכיוונים הנכונים. בעקבות זאת, ממש לפני שבוע וחצי קיימנו לראשונה את כנס הבטיחות בדרכים הראשון של תל אביב. 130 אנשים הגיעו, אנשי מקצוע מהמשרה, רלב"ד, משרד התחבורה, עירייה, הרבה אנשים, היה כנס מקצועי שמדבר על הבטיחות, לשים את זה על סדר היום. עלה שם, הנושא המרכזי היה "ויוזין זירו", התוכנית שהעירייה מקדמת לנושא חזון אפס הרוגים, תכף קצת דברים, זה באמת היה, לשים את זה על סדר היום. העירייה עוסקת רבות בהיפוך הפירמידה, מה שפעם, כל נושא התכנון תשתיות, תכנון התנועה בעיר. שפעם הרכב היה במקום הראשון עשרות שנים, כל תכנון של כביש, רחוב, היה בסופו של דבר לטובת הרכב. אנחנו שינינו את זה כבר לפני מספר שנים, והעירייה, אתם רואים, כל העשייה בחוץ, כל העבודות בחוץ של התשתיות הן סביב זה, לקדם את ההליכה, תחבורה ציבורית, רכבות קלות, אופניים. בסוף יש לוגיסטיקה גם, בסוף גם הרכב הפרטי, אבל היפוך פירמידה הזה תורם, יש לו קשר, קורלציה מאוד ברורה לבטיחות בדרכים. כל הערים שעשו שינוי גדול בבטיחות בדרכים, הם עשו את זה. בסוף המעבר של מאות אלפי אנשים שיעברו פה בתל אביב, במטרופולין, להתנייד ברכבות קלות, זה מאות אלפי אנשים שלא יסעו ברכב, וידברו בטלפון או עם רכב ששוקל שני טון ואפשר לעשות איתו טעויות. המעבר הזה לתחבורה ציבורית שזה כלי מאוד בטוח, זה הדבר העיקרי והחשוב. לערים הגדולות בעולם, יש להם תחבורה, הערים הבטוחות בעולם יש להם תחבורה ציבורית מיטבית. בלי זה, אנחנו לא נצליח להפחית להגיע

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

לאפס הרוגים. זה שגם ההמונים עולים על התחבורה הציבורית, זה מאפשר לרחובות האחרים להיות יותר משניים, נקרא לזה. מסתובבים בחו"ל, רואים שבערים בטוחות, התחבורה ציבורית טובה, הרבה מאוד אנשים מסתובבים, אבל הרחוב יכול להיות, אין להם את דרך בגין באמצע תל אביב, בסדר? אין אפילו אבן גבירול, שלושה נתיבים, לכל כיוון באמצע העיר. הרחובות-

מיטל להבי: זה יהיה, בסוף.

אייל הרשטיק: הרחובות, יותר משניים, ומה שרכבת הקלה עושה לנו עכשיו, זה בעצם זה. הרכבת הקלה כיום, אנחנו כבר בתהליך שמבצעים את זה, וזה מאוד תורם. רחובות כמו ארלוזורוב, בן יהודה, מי שנסע פה בבן יהודה, נהג אי פעם זוכר אותו, כן? עם, נתיב אחד לכיוון, שלושה נגד, מוניות שירות, דאבל פארקינג לברים-

מיטל להבי: אייל, אייל, בוא נחכה לגמר העבודות ונדבר.

אייל הרשטיק: לא, בסדר, כבר יש שינוי ברחוב בן יהודה, כדוגמא-

מיטל להבי: אין קונים, אין אוכלוסייה, אין נוסעים, זה לא מעניין הרחוב הזה, יאללה. נו, באמת, אפילו בחנויות אין קונים, אז מה?

אייל הרשטיק: בין יהודה צפון נפתח-

מיטל להבי: נפתח את הרחוב, נראה שהקליינטים חזרו ונספור את התאונות.

אייל הרשטיק: יש תהליכים קשים בדרך, אבל אנחנו בדרך.

ליאור ברגר: יום שישי עברתי שם, הכל מת.

אייל הרשטיק: בסדר, תלוי, ברור, יש עבודות. זמן העבודות אנחנו משפצים-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: ללא ספק השדרוגים שמבוצעים בסביבת התחנה הם מאוד משמעותיים וכו' וכו'. אני רק רוצה להגיד שאם המשטרה הייתה פה, עוד אחד מנתוני תאונות הדרכים שהייתי רוצה לקבל זה כמה זקנים נופלים באוטובוס.

רן מצקין: ראיתי נתונים לזה.

מיטל להבי: כמה?

ליאור ברגר: כדאי להזמין אותם, גם אחד הנציגים של דן נגיד, מחלקת הביטוח של דן. הם יגידו את הנתונים האלה. לגבי כל השינוי הזה, הכול נשמע מצוין. הכל נחמד מאוד נחמד.

מיטל להבי: חכה, חכה זה יותר מנחמד, זה רציני.

ליאור ברגר: זה מאוד פנטסטי, הבעיה שזה לא יעבוד.

מיטל להבי: מה לא יעבוד?

ליאור ברגר: זה צריך לעבוד במישור המדיני ולא במישור של העירייה.

מיטל להבי: לא, לא, לא אנחנו בעיריית תל אביב החלטנו שאם אין לנו דחפור נשתמש בכפית ואם אין לנו מדינה נהיה עירייה של מדינה. אני נורא מצטערת, אי אפשר לחכות בשום דבר במדינה הזאת. אם היינו מחכים לתחבורה בשבת מהמדינה, לא היה. אילולא אנחנו, שעלינו לכנסת ודורית כאן יושבת איתי כפרטנרית, זה גם היה בזמנו, בשביל לבקש להעלות את גיל הרוכב החשמלי שהיה 14 ו-16, ואילולא אנחנו שמבקשים סמכויות אכיפה, ואילולא אנחנו שמבקשים לוחית רישוי, כלום לא היה קורה, כלום. ופה אני אגיד לך שאני נוסעת ברחובות עכשיו, באה לי אמא עם איזה תלת גלגלי, אומרת לי לשים לוחית? אני אומרת לה, תשימי, זה כלי לא חוקי, אבל אם ישימו לך, תשימי. ומסתבר, שכשאתה מזמין את הלוחית, לא שואלים אותך בדיוק איזה רכב זה. גם קרגו אתה יכול לשים וקרגו הוא לא חוקי. יש פה עוד מלא בעיות שאם אנחנו לא נביא

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

את הפתרון שלהם, הם לא יפתרו, כי הולכים להחזיר את החטופים לתולוז, הבנתי, היום. איזו סגנית ראש עיר נפגשת עם שרת התחבורה, מדברים על החטופים. את יכולה לבוא אליי, אני הייתי מדברת איתה יותר טוב על החטופים. אי אפשר, אי אפשר לחכות להם. אי אפשר, ממש אי אפשר.

מיכל מילר:

אם אין אני לי מי לי, מה שנקרא.

מיטל להבי:

זה בסיסי בישראליות, אם אין אני לי מי לי. צר לי.

אייל הרשטיק:

אני אמשך רגע בעניין של התשתיות, בסדר? דברים שהעירייה-

מיטל להבי:

והיה כדאי שאיזה חבר מועצה מהליכוד, יהיה פה חבר שיענה לנו מידי פעם, סתם.

אייל הרשטיק:

נושא התשתיות, דוגמאות, ממש דברים מהשנה האחרונה, בסדר? אנחנו עושים כל הזמן. יש יותר, אנחנו מתעסקים יותר ויותר במעברי חצייה מוגבהים.

מיטל להבי:

אני רק אתן דוגמה. מעבר חצייה מוגבה לא היה מקובל בעיריית תל אביב יפו. בכלל לא היה מקובל במדינה. בשביל לראות מה עושים מעברי חצייה מוגבהים, נסענו לנתניה, היה אלי דלל שהיום הוא חבר כנסת, החזיק את התיק. הלכנו לבדוק איך הם עושים מעברי חצייה למרות בעיית הניקוז. מה גילינו? שהם עושים מעברי חצייה מוגבהים איפה שאין בעיית ניקוז, איפה שאין ניקוז. זאת אומרת, לא פתרנו את הבעיה בללכת ללמוד מהם. ואז הולכים ללמוד, ורן וכולם פה עם עבודה מאוד מאומצת של איך פותרים את הבעיה של הניקוז, ושאלו הנחיות כאלה בכלל בספר ההנחיות של משרד התחבורה, ולא היו הנחיות לצביעת שבילים. ובהרבה מקומות, אנחנו היינו פורצי הדרך. אני אזכיר לכם שבתחילת הדרך, מעברי הרציפות של השבילים, הייתה על מדרכה. אני לא זוכרת אם אתם זוכרים, כמו משבצות דומינו על המדרכה פה ליד



ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

העירייה, משבצות דומינו על דוד המלך, מפני שלא היו הנחיות, לחיבור שבילי אופניים על הכביש בצמתים. ואנחנו המצאנו חיבורים על המדרכה, כי המדרכה היא לא בסמכות משרד התחבורה או המשטרה, וגם כל תאונה שקורית זה באחריותנו ועלינו, אבנר לא עובד על המשטרה, פיצוי אבנר, ולקח זמן, לקח זמן, נדמה לי עד לפני שנתיים, אייל, 3 שנים?

אייל הרשטיק:

מה עדכון ההנחיות?

אלון סיגלר:

ההנחיות יצא ב-2020, בסוף 2020.

מיטל להבי:

2020. אז בסוף 2020 יצאו הנחיות שעובדים עליהן לפחות, או מבקשים אותן לפחות עשור. ואנחנו היינו חלק, הצוות של אגף התנועה הוא חלק מוועדת התמרור שיושב על ההנחיות. תכף הוא יראה 30 קמ"ש לשעה וגם על זה אני אגיד, שעיריית תל אביב המציאה סימבול שמסומן על הכביש להאטת תנועה של 30 קמ"ש, וזה סימבול שלא נמצא בספר התמרורים, והוא לא תופס, והייתה לנו עבודה מאומצת של כמעט שנתיים, כדי שיכניסו את זה לספר התקנות, התמרור, אבל זה לא עומד בפני עצמו, זה חייב להיות תמרור של 30 קמ"ש. עכשיו, אם אתם נוסעים בכביש, את התמרור לפעמים אתם לא רואים בגלל העץ, אבל את ההטבעה על הכביש, אתם רואים מאוד ברור. וזה הרבה מאוד פעמים עיריית תל אביב מובילה, ובכלל בתחום התחבורה אני יכולה להגיד שעד כמה שאנחנו יכולים, אנחנו לא נגררים, אלא מובילים.

אייל הרשטיק:

כן, בוא נראה רגע כמה דברים שקידמנו, זה תמונות מהשנה האחרונה, בסדר? דוגמאות, בסדר? מעברי חצייה מוגבהים פה, שערן עוסק בזה רבות יחד עם אגף דרכים. אתם יכולים לראות פה שבילי אופניים, זה קטע חדש בנמיר, בסדר? ליד המוזיאון, ליד מוזה. גם ירוק, ההגוונה שכולכם בטח ראיתם, הגוונה ירוקה שהופיעה, בשנה וחצי האחרונות בערך בקונפליקטים בעיר, אבל גם עוד שבילים ושבילים שפשוט מביאים

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

לבטיחות. הרוכב הזה הוא לא רוכב עכשיו על נמיר או הוא לא רוכב עכשיו על המדרכה, בסדר? הוא רוכב במקום שמיועד לו, בטוח, ותאונה קשה, כל תאונה בנמיר היא כנראה תאונה קשה, בסדר? בין רכב לרוכב. פסי האטה, עשייה מרובה בעיר, בשנה שעברה ביצענו 173 פסי האטה, שזה המון, בדרך כלל מבצעים בשנה בערך בין 80 ל-90. שנה שעברה 173, אנחנו נחכה לסיום השנה ונראה כמה אנחנו השנה. אבל יש עשייה כל הזמן, בקשות תושבים, מתכנני התנועה, תחקירי תאונה, כל מיני בקשות שעולות מכל מיני גורמים, מביאות לזה של להאט את התנועה, בסוף המהירות, היא הגורם הכי משפיע. אתם יכולים לראות פה רחובות מוטי הולכי רגל בסדר, למי שלא מכיר זה לוינסקי, לפני כבר שלוש וחצי שנים נראה לי בזמן הקורונה, נסגר לתנועה, פעם מי היה מאמין, תראו אפילו יש את עדיין בתמונה את החצים, יושב על הכביש הבחור החמוד, יושב על הניתוב. אבל כאלה סגרנו כ-30 בערך, כ-30 מקטעי רחוב בתל אביב ועדיין בוחנים כל הזמן עוד ועוד. עכשיו יש את פלורנטין. פלורנטין עכשיו בעבודה. רחוב פלורנטין, הרחוב המרכזי של שכונת פלורנטין.

רן מצקין: לא רק הרחוב. כל הסביבה, כל הבלוק.

אייל הרשטיק: כן, אבל עובדים כרגע על הרחוב עצמו-

מיטל להבי: וגם בשדרות וושינגטון.

אייל הרשטיק: כן.

רן מצקין: ויש עוד חמישה בתכנון.

אייל הרשטיק: כן, כן. עובדים כל הזמן עוד ועוד רחובות שיהיו מוטי הליכה ברגל. ברור שהרבה יותר בטוח ממה שהיה קודם. דוגמא, לפארק המסילה-



ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: איתמר הוא תושב פלורנטין והוא מהקולות התומכים ברמה בעניין של הפחתת השימוש או צמצום המופע של כלי הרכב ויותר רחובות מוטי הליכתיות.

אייל הרשטיק: עד עכשיו העבודות בסדר? אתה ישן בלילה?

תמיר אבנרי: שנתיים באיחור, אבל מוטב מאוחר מאשר אף פעם.

מיטל להבי: תאמין לי, הכל באיחור. אתה רוצה לבוא אליי לחדר, נתלוש שיערות ביחד.

אייל הרשטיק: יש פה, שמתי את פארק המסילה שזה בכלל ייחודי, בסדר? מי ראה רחוב בישראל שהוא בכלל בלי כביש, בסדר? יש פה ציר לרוכבים, להולכי רגל, שהוא בלי כביש של מכוניות, בסדר? אם נסתובב בהולנד וקופנהגן, נראה הרבה כאלה, אבל בישראל תמיד רחוב הוא עם כביש וכו', יש פה איזה ציר חדש שמחבר את הדרום למרכז. יש פה אפילו עבודה לפני כשנה, סגירת רחוב שכונת כוכב הצפון, רק לתלמידי בית ספר אבא קובנר, כן. סגרנו רחוב רק לתלמידי בתי ספר סגור קבוע, ניתן פתרון פה להורדת ילדים, לחניון קטן, והרחוב סגור. יש פה גני ילדים, בתי ספר, ייחודי, בסדר? זה רחוב ראשון שנסגר.

שלהבת ויפנר: זה אגב פיתרון, שהיה צריך להבין איפה לשכפל אותו בעיר, ולעשות עוד דברים כאלה.

רן מצקין: אנחנו בוחנים כרגע עוד שניים. במודינה, ומתלבטים לגבי אנטיגונוס. אבל בגלל התחדשות עירונית והמעבר של משאיות לבנייה, זה מאוד מורכב. יש יותר מדי משתמשים בדרך. אולי-

מיטל להבי: מה, 30 קמ"ש?

רן מצקין: לא-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

* מדברים ביחד, לא ברור.

מיטל להבי:

בואו, מדרחוב, הוא לא בדיוק רחוב, הוא שטח חום ששייך לבית הספר, שהשתמשו בו כרחוב. לידו הייתה חניה פרטית, סגורה בשרשראות. ניצלנו את ההזדמנות שזה שטח חום, שלידו פתחנו חניה. אין בעיה, אבל אנטיגונוס זה קשה. הוא צודק.

אייל הרשטיק:

כן, נמשיך-

מיטל להבי:

בכלל רובע 4 זה קשה עכשיו.

אייל הרשטיק:

מיתון תנועה 30 קמ"ש, אני אחזור על מה שמיטל אמרה, הזכירה, אנחנו היינו הראשונים בארץ שעשינו 30 קמ"ש, בסדר, הרבה לפני שהייתי פה. יש כ-400 ק"מ של רחובות בעיר שהם 30 קמ"ש-

מיטל להבי:

אני רוצה כל הכבוד להגיד למנהלת מנהל בינוי ותשתיות, שרונה הרשקו, שהכניסה את הדבר הזה לתוך העיר. אני חושבת שהרבה שנים ראינו בתוכניות מתאר שיש סימון של אזורי מיתון תנועה בתוכניות מתאר. והנחישות והעשייה מאוד בלטה בעניין הזה, מה גם שזה מאפשר לנו לייצר את רשת האופניים, לא תמיד על בסיס שבילים, אלא גם על בסיס של האטת תנועה. ובכלל, ככל שנגיע יותר מאוחר להסתכלות ארוכת הטווח על צמצום תאונות דרכים, נבין שהאטת תנועה זה המפתח הכי דרמטי להפחתת תאונות ועוצמתן.

אייל הרשטיק:

כן, אני אגיד שאנחנו עובדים באגף התנועה על שיפור של גם הוספת עוד רחובות וגם שיפור שלהם, זה בתהליכי תכנון של עוד רחובות כאלה בעיר. תחקירי תאונות, בסדר? אנחנו יוצאים לתחקירי תאונות שהתחלנו עם מיטל לפני 4-5 שנים בערך, יציאה להרבה תחקירים. אנחנו משתדלים להגיע ממש בזמן התאונה, אם אנחנו מצליחים, ויודעים, לא תמיד על תאונות, גם כשיש הרוגים, לא תמיד אנחנו יודעים עליהם. בסדר? גם בזה אנחנו משתפרים, אבל זה עד כדי כך אין מערכות מידע

שגם על זה אנחנו לא תמיד יודעים. אבל כשאנחנו יודעים, אנחנו מגיעים, אנחנו מבצעים תמיד תחקיר יחד עם משטרה, רלב"ד, להבין מה קורה, ואני יכול להגיד לכם שתמיד מגלים כמה דברים שיכולים אולי למנוע את התאונה, לא בוודאות, אי אפשר תמיד לדעת בוודאות, אבל גם כשהולך רגל חוצה באדום, וזה כאילו ברור, אפשר להגיד, טוב, הולך רגל חצה באדום, השם, אין פה כלום, התנהגות אנושית, תמיד כשאנחנו מגיעים למקום תאונה אנחנו יכולים לגלות עוד כמה דברים שאולי היו יכולים למנוע את התאונה. זה כמעט תמיד בכל תאונה וזה אנחנו מנסים להעביר למתכננים, בכלל, לפתח ולשפר, אם זה תשתית, אם זה הסברה, אם זה חינוך, לעבוד בזה. אנחנו במטה לבטיחות בדרכים התחלנו לתת התחלה של תהליך, לתת חוות דעת לבטיחות בדרכים, אנחנו עוסקים בזה היום בראייה של בטיחות בדרכים, זה בנוסף למהנדסים שעושים עבודה חשובה מאוד ושמים לב, עדיין אנחנו עושים עוד איזה עין של בטיחות בדרכים. ממש אפילו הולכים ברחוב, מסתכלים, רואים כל ההיבטים האלה ועוד היבטים, נותנים את חוות הדעת שלנו לשפר, בדרך כלל בהסדרי תנועה שהולכים להיות, בסדר? הולכים לשנות רחוב, הולכים לתכנן שביל אופניים, אנחנו התחלנו תהליך כזה. דוגמא למשל זה עשינו עם המשטרה והרלב"ד, סיורים, עשינו סיור שלם על רחוב יפת, יצא ממנו מצגת, בעקבותיה הגשנו למשרד התחבורה בקשה לתקצוב של תכנון הרחוב, אנחנו רוצים לתכנן אותו טוב יותר, נמצא ברלב"ד, תשובות יהיו באוקטובר, כמה מאות אלפי שקלים לתכנון. ממש אנחנו עובדים יחד מחלקת תכנון, אנחנו, המטה לבטיחות, הרלב"ד, משטרה, בלהביא, לפעמים, פתרונות שהם יחסית, שיכולים להיות יותר מהירים, בסדר? הגבהת צמתים, לעשות איי תנועה, לא עכשיו להפוך את הרחוב, על זכות הדרך הקיימת, על הכביש הקיים, לנסות לעשות מעברי חצייה, גבהים, פסי האטה, לבטל אפשרויות עקיפה. לפעמים זה יכול להיות פתרון מהיר, יש מקומות, גם בארץ וגם בעולם, ששמים, לא יודע, עמודונים גמישים, כל מיני אפשרויות לטפל ברחובות וזה אנחנו גם עושים. הקמנו ולאון פה נוכח כי זה קבוצה חדשה, הקמנו, יש לנו ארבע

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

קבוצות שאנחנו מתפעלים בוואטסאפ, של תושבים פעילים שאומרים לנו על בעיות בבטיחות בעיר. לאון פה נציג מורי הנהיגה, שמורי הנהיגה יש לנו קבוצה איתם, הם מעלים בעיות בטיחות, אם זה תמרורים, ניתוב, סימון, כל דבר שהם מעלים אנחנו מטפלים בזה ונותנים מענה, מטפלים בזה באגף. יש לנו ככה נהגי מוניות, מורי נהיגה, יש לנו קבוצה של רוכבי אופניים פעילים, מתכננים מעל 100 רוכבים, תחבורה ציבורית קרוב ל-80 אנשים פעילים, פשוט מקבלים מידע. בקרוב, התחלתי בהקמה של קבוצת רוכבי אופנועים עם שלושה מובילי קהל, באופנועים זה קצת קשה, כנראה הקבוצה שתהיה לנו הם לא השליחים-

מיטל להבי:

זה גם מאוד קשה כי הם לא נמצאים בפירמידה שלנו, למרות שהם מאוד יקרים לי לפחות אישית. הם לא נמצאים בפירמידה, אנחנו כל הזמן-

שלהבת ויפנר:

אייל, בהקשר של אופנועים זה מה שחשבתי עליו קודם, שיכול להיות שגם הרבה מהם הם לא תושבי העיר.

אייל הרשטיק:

נכון, הרבה מהם, יש בערך 100,000-

אורלי רביד:

זה 40,60. 60 אחוז, אני גם חשבתי שיהיה-

שלהבת ויפנר:

60 אחוז תושבי העיר?

אורלי רביד:

60 אחוז תושבי, לא, אני יודעת אם הוא תושב העיר או לא תושב העיר-

אייל הרשטיק:

לא, התאונות-

מיטל להבי:

אני מציעה לך שתספרי את האופנועים בלילה ותגלי שעשרות אלפים הם תושבים העיר.

שלהבת וויסנר:

לא, בסדר, אבל אני אומרת בטוח יש גם הרבה שהם לא תושבי העיר.

מיטל להבי:

תראי, זה הכלי הכי פופולרי בבני ברק אבל הם לא מגיעים-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אייל הרשטיק: על פי לשכת המסחר יש כ-100,000 אופנועים בתל אביב מדי יום. זה נציג שלהם, קובי סודאי, נציג איגוד האופנועים בלשכות המסחר, זה המספר שהוא אומר. דרך אגב, חצי מהם בלי ביטוח ואפילו לא ביטוח חובה.

מיטל להבי: זה למשל תחום שמדינת ישראל לא מתייחסת אליו מספיק, הם הכי נפגעים בכבישים, הביטוח שלהם הכי יקר, לכן הם לא עושים ביטוח.

ליאור ברגר: הם גם נוסעים כמו-

מיטל להבי: רגע, תן לי. הם לא ברור מה מותר להם ומה אסור להם, אם מותר על השול או מותר בנת"צ.

ליאור ברגר: ברור להם בדיוק אבל הם עושים מה שהם רוצים.

אייל הרשטיק: לא בעיר מאוד ברור-

מיטל להבי: בסופו של דבר, אופנועים הם כלי יותר מוסדר מהאופניים החשמליים שאנחנו מנסים להסדיר אותם עכשיו. בכל זאת, הרוכבים עליהם הם עם טסט ובכל זאת, יש להם מספר רישוי ועדיין, עם כל הכבוד, לא ראיתי אופנוע עובר באור אדום. ראיתי אותו עולה על מדרכה, לא ראיתי אותו עובר באור אדום.

מיטל להבי: ביפו זה בכלל מדינה.

שיר כהן: עצרתי בבאזל השליחים של דומינוס, לא היה יום שראיתי אותם נוסעים בכיוון התנועה.

מיטל להבי: אז הנה נמצא פה אייל כדי להגיד לך שעוד מעט יהיו מצלמות שהכוונה שהם יתפסו לא רק את האופניים עם הלוחית רישוי, אלא גם את האופנועים. עשינו כמה ניסיונות.

אייל הרשטיק: יש כבר, שלומי פה יכול להגיד, אנחנו התחלנו ממרץ לפני שנה, העירייה קיבלה סמכות לאכוף אופנועים על מדרכות. יש היום דוחות שניתנים-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

- שיר כהן:** לא, הם נוסעים בכביש הרגיל, נגד כיוון התנועה.
- אייל הרשטיק:** אז מה היה במרץ שנה שעבר? אנחנו נכנסנו לאכיפה אלקטרונית, כמעט 6000 דו"חות בשנה רק מאמצעים אלקטרוניים.
- אייל הרשטיק:** כמה? לא, אופנועים?
- שלומי שטיין:** אופנועים במדרכות, אופנועים, שבילי אופניים, שבילי הולכי רגל. כמה שיש לנו-
- אייל הרשטיק:** אכיפה דיגיטלית על אופנועים על מדרכות. שדרות ירושלים, פארק המסילה.
- שלומי שטיין:** סמכות יש לנו מ-2016.
- אייל הרשטיק:** אני ידעתי שהשתנה משהו במרץ.
- שלומי שטיין:** רק תביא לפקחים היום צווים, בטלפון, היום יש לי מצלמה שקולטת כל אחד שהולך, במקומות-
- אייל הרשטיק:** השינוי היה שאנחנו שמנו, התחלנו? אוקי.
- שלומי שטיין:** כן.
- אייל הרשטיק:** אנחנו, 6,000 דוחות לאופנועים על מדרכות, שביל האופניים. העירייה התחילה ומטפלת. אני ממשיך, יש לנו, הזכרתי, המשטרה היא לא נמצאת פה, אבל אנחנו בשיתוף פעולה איתה, יש לנו עמדות הסברה, יש פעילות של הממ"ז, מאוד גדולה. אני לא יודע מי שכאן יודע, הממ"ז יחד עם ראש העיר והעירייה הגדירו את המיקרו מוביליטי כאחד מארבעת היעדים העיקריים שלהם לאכיפה בעיר, והם עוסקים בזה הרבה. מי שמסתובב, לא יודע, בחודש חודשיים האחרונים בעיר, אני נסעתי כמה פעמים על בגין בבוקר, תקשיב, ראיתי איזה חמש עמדות של משטרת

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

נותנות לרוכבי אופניים דו"חות. הם מתעסקים בזה די הרבה, אנחנו מנסים לכוון אותם קצת יותר טוב.

שלומי שטיין:

זה נושא, אחד מארבעת הנושאים שהממ"ז שם על השולחן שלנו. העניין שהם עושים מבצעים, הם לא עושים אכיפה יומית כמונו, מבצע אכיפה יום אחד מפרקים את כולם אחר"כ לא תראה אותם כמה ימים. בדו"כ משטרה ככה עובדים במבצעי אכיפה.

דורית אברהם:

אייל, העניין יש לנו פה לידי ביטוח כל החברות שלחיות, וכל הזה. כל הלוחות רישוי, זה החברות מחייבות אותם או שהם באופן פרטני, כל אחד הולך ועושה את זה?

אייל הרשטיק:

הכלי הוא שלו, פרטני, וולט אתה תראה אותם עם מספר, צריך לשים מספר אישי.

דורית אברהם:

לא, הכל הוא שלו אבל זה כלי עבודה-

מיטל להבי:

בואי דורית, יש לנו עבודה, לעלות לכנסת ולדרוש שכל חנות שמוכרת אופניים תוציא את האופניים עם מספר רישוי ושלא יתחילו להתברבר, כמו אוטו, אני יכולה לקנות אוטו בלי מספר רישוי?

דורית אברהם:

לא. אף אחד לא חשב על זה, צריך-

מיטל להבי:

חשבו על זה, הצענו את זה, דילגו על זה.

אלון סיגלר:

צריכים לתת קנסות לוולט, ולא לשליחים של וולט, זו השאלה, זה יכול לפתור הרבה מאוד-

מיטל להבי:

מה?

אלון סיגלר:

שיתנו קנסות לוולט. שוולט, החברה תקבל קנסות על השליחים שלה.

אייל הרשטיק:

דווקא פחות, וולט היא עשירה.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

- מיטל להבי:** וולט לא נחשבת מעסיק, עם כל הכבוד. יש בעיה-
- אייל הרשטיק:** רגע, רגע, זה בדיוק הפוך.
- מיטל להבי:** יש בעיה שאיתמר יענה לך שהם בכלל עובדי קבלן, הם לא עובדים.
- שיר כהן:** כן, אין להם זכויות עובדים-
- אייל הרשטיק:** חבר'ה, זה הפוך, וולט תספוג את זה בקלות. זה כמו המשאיות שיש לנו, קוקה קולה סופגת את הקנסות בקלות, נכון, אתה משלם יותר משלוח. דווקא על הנהג האישי זה יותר טוב. אם הנהגי משאיות, בקולה שחוסמים את, היו נגיד, היו מקבלים-
- מיטל להבי:** יש לי שאלה שמציקה לי ואנחנו צריכים לטפל בה אולי. אני סודנית, תושב ארעי, חסר מעמד. איך אני עושה לוחית רישוי?
- שלומי שטיין:** לא רק תושב כזה, גם אם יש לך תעודת זהות ירוקה או כתומה, ואת חוקית לכאורה בארץ, את לא יכולה להוציא. סעי למשרד הרישוי, תוציאי קודם כל מספר מזהה-
- אייל הרשטיק:** בגדול יש נוהל שנקרא 98-
- מיטל להבי:** זה נושא לשנות אותו. כי אני אגיד לך, לא צריך מצלמה, אפשר לעצור לפי הצבע.
- אייל הרשטיק:** יש נוהל שאמור להיות, נוהל 98 הם קוראים לזה, שמקבל במשרד התחבורה, במשרד הרישוי, איזה מספר, ואז הם יכולים להוציא.
- שלומי שטיין:** הם צריכים להגיע פיזית לרישוי.
- אייל הרשטיק:** נכון, נכון.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: אני, תוסיף לסיכום בבקשה בסוף, בפעולות, שיכול להיות שאנחנו צריכים לקבוע נוהל עירוני ללוחיות רישוי לתושבים חסרי מעמד, שגרים בכל מיני מקומות כאלה.

אלון סיגלר: אבל לא תוכלי לזהות, איך תגיעי אליהם? זה לא יעזור אי אפשר.

מיטל להבי: אז מה אתה רוצה להגיד? שחסרי מעמד פטורים מפיקוח?

אייל הרשטיק: הגבייה מאוד נמוכה, גם דו"חות שמקבלים, הגבייה מאוד נמוכה.

שיר כהן: לא, אבל אם הם צריכים להגיע למשרד התחבורה, אולי אפשר להביא-

מיטל להבי: שלוחה של משרד התחבורה למסילה, לתקופה מסויימת בתחנה.

שיר כהן: כן.

מיטל להבי: תודה על חשיבה יצירתית.

שיר כהן: לעזור להם, לעזור לנו-

מיטל להבי: לעשות פופ-אפ לתושבים חסרי מעמד, לזוגות בינלאומיים, לתעודה כתומה, תעודה ירוקה ואין תעודה.

ליאור ברגר: כל עוד לא יהיה להם זיהוי מסודר, זה לא עניין של שפה וזה עניין של, אי אפשר, כאילו זה משוייך לכלום בסוף הלוחית-

אייל הרשטיק: אני אעדכן רגע שלפני שבועיים הייתה ועדה בכנסת שאמרה שהתיאוריה תתורגם לשבע שפות, ועדת קליטה או משהו כזה, התחייבה שהתיאוריה היום היא רק בעברית, תתורגם ל-7 שפות, הם התחייבו בוועדה. וגם בזה אנחנו יודעים על פער. היינו בפגישה באגף רכב, במשרד התחבורה, הם מכירים את הפער הזה, נוהל 98 הם קוראים לזה.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: יש פער גם אצלנו בעיר המתקדמת, לא בכל בתי הספר אצלנו מלמדים תיאוריה, כי החוק קובע שזה צריך להיות מורה שהוא מורה בבית הספר ולא מורה נהיגה שמגיע מבחוץ ונותנים לו רשות כניסה לבית הספר, זה משהו לבדוק אותו. שירי, כל הנושא של תיאוריה, תאוריה היום היא תנאי לרכיבה חוקית על אופניים, היא תנאי מינימלי לרכיבה חוקית על אופניים חשמליים. אין לנו עדיין איזושהי תעודה, יש כבר תעודה? אין לנו תעודה. נניח משהו למד תאוריה-

דורית אברהם: אז בדיוק, אז איך אוכפים את זה?

מיטל להבי: משהו למד תאוריה-

ליאור ברגר: זה נמצא במחשב של-

אייל הרשטיק: רק המשטרה יודעת לאכוף, הפיקוח שלנו לא יודע.

מיטל להבי: בקיצור, כשמסתכלים על התחום הזה-

דורית אברהם: לא, אותו תלמיד, רגע, אותו תלמיד, אם רוצים, יש לו בטלפון שהוא עבר-

אייל הרשטיק: תראי לי את האישור, אני לא מכיר-

דורית אברהם: אני יכולה לבקש מהבן שלי עכשיו, עכשיו אני אבקש ממנו-

ליאור ברגר: הוא לא חייב, כי הוא נמצא במאגר.

שלומי שטיין: כן, אבל אין לנו גישה למאגר, למשטרה יש.

מיטל להבי: צריך לבקש גישה למאגר,, כי זה בדיוק כמו, אני לא יודעת, כי המאגרים אצלכם במשרד החינוך, כי המאגרים האלה הם בדיוק כמו להגיד שיש למישהו רישיון נהיגה ושהוא רוכב כחוק.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אייל הרשטיק: אנחנו העלינו את זה, אני ושלומי היינו בפגישה-

ליאור ברגר: יש תלמידים שעברו תאוריה בבית הספר, זה לא התקבל במשרד הרישוי. בגלל העיצומים במשרד החינוך, הם לא העבירו את הנתונים, והתלמידים לא הצליחו להתחיל ללמוד.

מיטל להבי: טוב, אני לא רוצה להתבדח.

אייל הרשטיק: אני ושלומי היינו בפגישה באגף הרכב וזה בדיוק הנושאים שדיברנו עליהם.

ליאור ברגר: אם כבר הוריד את רוכבי הדוד גלגלי לכביש, תאוריה לא מספיק.

דורית אברהם: נכון.

אייל הרשטיק: בואו רגע, אני אמשך רגע-

מיטל להבי: רק שעם אגף רכב אני מדברת 10 שנים על המטריצה ולא קורה כלום.

שיר כהן: רק בהקשר של ההסברה לאוכלוסייה-

אייל הרשטיק: בוא נסיים ואז נעשה סבב כל אחד וזה בסדר?

מיטל להבי: יאללה, רוץ.

אייל הרשטיק: יאללה, יש פה פעולות של חינוך והסברה, אני לא אלאה, אבל הכל מהשנה האחרונה. אנחנו עושים בגנים, עושים בטיקטוק, אתם יכולים לראות למטה. כנס רכזי/רכזות זה"ב פה, עם שיר שעזרה לנו, ראשון של יסודי. יש פה פוסטרים שהוקצו פעמיים באלפי עותקים לכל כיתות בתי הספר בתל אביב, כללים לרכיבה בטוחה, אירועים שעשינו בים ובכלל. זה פעילויות הסברה, תראו, כל זה לפני החופש הגדול, עכשיו לפני כחודשיים. פרסומים, ידיעות עם דיגיטל לכל העיר, יש סרטון טיקטוק שהעלינו שהגיע ל-230 אלף צפיות בטיקטוק, מדהים כן? זה מספר מאוד

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

גבוה למי שלא, בפעמים קודמות שעשינו הגיע ל-100-80 אלף צפיות, הגיע ל-230. וואטסאפים שכונתיים, הכל עם כללי רכיבה, הכל מקושר גם ללוחיות זיהוי, פעולות שעשינו לפני החופש הגדול. עשינו, קיימנו בשנה האחרונה לראשונה תחרות של ציורים בזה"ב לבתי ספר, התחלנו עם שישה בתי ספר, פעילות שארכה חודשיים, הילדה החמודה הזאתי מבית ספר "פרר" ביפו, זכתה מקום שלישי בארצי מכל הארץ, ציור מדהים, שאהבו אותה, ממש עם אירוע ארצי, אירוע, אנחנו עשינו אירוע-

הייתה פה תערוכת ציורים, תערוכה למטה, בלובי.

מיטל להבי:

השנה אנחנו רוצים שכל בתי הספר ייקחו בזה חלק, אנחנו מגדילים את זה-

אייל הרשטיק:

ועירוניים?

שיר כהן:

מה זה?

אייל הרשטיק:

בתי הספר העירוניים?

שיר כהן:

כולם, כל בתי הספר. אנחנו פועלים עם כל בתי הספר.

אייל הרשטיק:

אני יודעת.

שיר כהן:

הקמנו לפני חצי שנה עמוד בטיחות בדרכים באתר העירייה, סדר חדש, לא היה קודם, דיברו הרבה על העמודים על תחבורה והרבה. כל מה שאנחנו עושים בהסברה מתרכז פה בעמוד של בטיחות בדרכים, דיברנו על לוחיות רישוי, זה ממש בימים האחרונים, יש עמדות פופ אפ, כל יום שתי עמדות שנמצאות בכל העיר, אוהלים שמנגישים את הנושא של הלוחיות זיהוי, יש מדבקות שבילי אופניים, יש סרטון, לא נראה את כל הסרטון, אבל סרטון שממש, אתם רוצים לראות? נראה אותו. בוא נראה אותו.

אייל הרשטיק:

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

* צופים בסרטון הסברה.

- דורית אברהם:** איפה זה משודר דרך אגב?
- אייל הרשטיק:** זה עכשיו ממומן אצלנו בעירייה, קמפיין שלם.
- שלומי שטיין:** עושים 1,200 כלים בשנה בערך. פייסבוק, טוויטרס.
- שרגא קירשנבוים:** אז אם החוק אומר שיתפסו את הכלי, גם כן אנשים חסרי מעמד שאין להם דרך להגיע-
- אייל הרשטיק:** שלומי יכול לפרט, היום יש תפיסות של כלים, שיש דו"ח מפורט שתי עבירות ומעלה וכולי, אז יש תפיסות, יש מקומות.
- שלומי שטיין:** בעצם זה מהעבירה הראשונה. אנחנו מקווה בגבולות, בנייה לוגיסטית.
- מיטל להבי:** שלומי, באמת, מה עושים עם חסרי מעמד?
- שלומי שטיין:** אנחנו אוכפים-
- מיטל להבי:** אבל אין להם דרך להיות חוקיים.
- שלומי שטיין:** אנחנו לא יכולים להבדיל בין בן אדם לאדם חוקי, לא חוקי. מבחינתנו, מי שעובר עבירה, הוא עובר עבירה. אסור לו לרכוב על כלי שלא ירכב. שיעשה את מה שהוא רוצה אחרת. אבל מי שרוכב, הוא אותו פיקוח מבחינתנו, הזיהוי הרבה יותר קשה, אני יכול להגיד גם כן שאנחנו מחרימים גם כלים כמו שאנחנו מחרימים מכל אזור אחר, מהחברה האלה, יש כאלה שבאים לשחרר, הרבה-
- מיטל להבי:** הרבה הולכים לגנוב-
- שלומי שטיין:** הרבה לצערנו, רוב הכלים שעומדים אצלנו הרבה זמן, זה כלים של החברה האלה שלא באים לשחרר, כי אפשר להבין גם אולי למה. אבל

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אנחנו בהתנהגות, כמו בעלי עסקים, יש כאלה שפתחו עסקים בתל אביב, יש החלטה של היועץ המשפטי לממשלה שאנחנו צריכים אליהם כמו כל אזרח אחר, בלי קשר, יש מעמד, אין מעמד, אותו תהליך-

מיטל להבי: אי אפשר לפתוח עסק בעיר בלי שיהיה לך שותף ישראלי.

שלומי שטיין: יש היום חבר'ה, את קוראת להם חסרי מעמד אבל הם עם תעודות זהות כחולות כבר, תושב ארעי וכאלה-

מיטל להבי: זה תושב שיש לו זכויות, אתה לא יכול לפתוח עסק בלי שותף ישראלי.

שלומי שטיין: בדיוק, ויש חבר'ה שעושים מזה, יש מאכערים, כמו שאת אומרת, שמים את התעודת זהות בפנים.

מיטל להבי: יש לך את מי לתפוס בעסק באופניים, זו סוגיה של בטיחות אישית.

שלומי שטיין: איך הם יכולים לרכוב בכלל? הרי אין להם אפילו תאוריה, והם עוד עובדים בוולט, אז איך הם עובדים בוולט בכלל, איך משלמים להם שכר?

מיטל להבי: אם זה היה תלוי בי, הייתי עושה להם תאוריה, רישיון נהיגה והופכת אותם לנהגי אוטובוס.

שלומי שטיין: לא, כי הם צד ג', צד ד' למישהו שמשכיר את המספר שלו.

שיר כהן: לא כי העובדים בוולט, אין להם שום זכויות וזה לא רלוונטי מה-

שלומי שטיין: אם היו הולכים לפני הספר, אז כל היום היינו מתעסקים רק איתם, כי כל רוכב כזה הוא לא חוקי מהשורש-

מיטל להבי: אין להם רב-קו, אין להם רישיון נהיגה, ועכשיו גם לא יהיה להם-

שלומי שטיין: אבל מצד שני אנחנו יכולים להגיד, הוא כזה אנחנו נוותר והוא כזה אנחנו נאכוף.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: לא, אנחנו לא אומרים אנחנו נוותר, אנחנו צריכים להתריע ולצלצל בפעמונים על כזאת בעיה ולהגיד יש בעיה ולעלות לכנסת כמו שעשינו עם הרב-קו לילדים. הרי הנוער בתל אביב לא היה לו רב-קו היה יוצא מצב שילד ישראלי נוסע עם ילד חסר מעמד לבית הספר, זה יש לו רב-קו והשני מחיר מלא.

שלומי שטיין: את חיה בכנסת, את יודעת מה לעשות.

מיטל להבי: אני לא חיה בכנסת.

שיר כהן: השאלה היא באמת, מה עושים עם כל האופניים והגנובים האלה?

שרגא קירשנבוים: אגב לא ברור איך חסר מעמד יכול לעבוד בוולט? לא ברור.

מיטל להבי: הוא לא יכול.

שיר כהן: עלה לנו רעיון.

אייל הרשטיק: אחרי זה, גנובים זה, יש מחסנים למשטרה, אני יכול להראות לך, היינו שמה.

שיר כהן: 50 אחוז הנחה לתושב שנגנב לו.

אייל הרשטיק: אני ממשיך רגע עוד שני נושאים אחרונים, בסדר? חינוך כללי לבטיחות בדרכים, בסדר? אתם יכולים לראות פה, עשיתי איזה טבלה, אני לא אעבור על הכל, יש פה הרבה טקסטים ותוכניות, אבל יש פה את כל הגילאים מגני הילדים, יסודי, חטיבות ביניים, תיכונים וחינוך מיוחד. אנחנו מסתכלים על כולם בראייה של כל הגילאים ולכל אחד מהגילאים אנחנו נותנים, מתחילים לתת מענה, בסדר? תכנית זה"ב בגן זאת תכנית של גמלאים שאנחנו תומכים בה, יש בין 60 ל-70 פנסיונרים שפועלים בגנים, מגיעים מדי שבוע ל-70 גנים. אימצנו אותם בשנה וחצי האחרונות, קיימנו להם שלושה אירועים.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

שלומי שטיין:

ליאור שהייתה כאן ואני הרצנו להם יום אחד.

אייל הרשטיק:

שלומי בא לאירוע האחרון שלהם במוזיאון העיר, הרצה להם.

שלומי שטיין:

חבר'ה נחמדים מאוד.

אייל הרשטיק:

אנחנו מחבקים את התוכנית, אור ירוק מובילה ואנחנו תומכים בה, קונים להם ערכות לגנים. יש פה את החינוך היסודי, אתם יכולים לראות, הם די יחסית, נקרא לזה מטופלים, בסדר? יש לימודי חובה של משרד החינוך, כל הדבר הזה, א' ו-ה', יש להם משמרות זהב בכיתות ה' ו-ו', לנו יש שני מרכזי הדרכה שהם בעיקר ליסודי, כיתות ד', הילדים מגיעים ב-א' וב-ד' ויש להם ב-ה' ויש להם ב-ה' ו-ו', משמרות זה"ב, זה הילדים של היסודי. כמובן, לא כולם, הרוב הגדול מגיעים, אנחנו משפרים גם את זה. ולפה אנחנו מכניסים עוד תוכניות חדשות שהצגתי מקודם, אומנות בזה"ב וחידון זה"ב. הדבר המרכזי שאנחנו עסוקים בו עכשיו ולקראת שנה הבאה, אנחנו מפתחים תוכנית מנהיגות של תחבורה לעל יסודיים, פיילוט שקיימנו לפני שנתיים בעשרה בתי ספר על יסודיים, שמבוססת, אנחנו רוצים להקים פורום תחבורה בית ספרי. זאת אומרת שכל בית ספר יבחר מנהיגים, יהיה בין 20 ל-30 מנהיגים של תלמידים שרוצים להשפיע, והם יקיימו לו"ז בית ספרי לנושא בטיחות ותחבורה בבית הספר. אנחנו משנים אסטרטגיה, עד היום היינו שולחים ספקים שבאים ועושים איזה משהו חד פעמי, סימולטור, הצגה, ואנחנו לא באמת יודעים, באים חד פעמי בשנה, זה עולה כמה אלפי שקלים, אנחנו גם לא באמת יודעים מה מתקבל מזה. פה אנחנו מקווים לתוכנית אחידה, סוג של אחידות, ומונהגת על ידי הבית ספר. בתי ספר שירצו עשרה יתחילו את התוכנית, ויהיו להם הרבה פעילויות, זה משהו תהליכי, אנחנו נפגוש אותם הרבה פעמים בשנה. אנחנו הולכים להעסיק שני מדריכים חדשים לנושא הזה. ילוו אותם כל השנה בשביל לעשות פעילויות של תחבורה בבתי הספר. והדבר האחרון שמאוד מיוחד וחשוב, החינוך המיוחד-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי:

אני רק אגיד שלהיכנס לבתי ספר זה לא פשוט, זו מנהלת שצריכה לתת את האישור, מול המנהלת יש הרבה מתחרים, אם זה תוכנית חודש של מגדרית, אם זה אחריות סביבתית, זה נכנס במה שנקרא בשיעורי בחירה, ואנחנו בתחרות עם גורמים אחרים לתוכניות המורחבות. לא למה שחובה על ידי משרד החינוך, אלא על מה שהוא חופשי ובחירה, אנחנו בתחרות מול נושאים אחרים.

שיר כהן:

אני כן אגיד דבר אחד בנוגע לתוכניות ההעבדה של מנהל החינוך ולזהירות בדרכים. אנחנו קושרות את כל עניין הזהירות בדרכים עם החיבור לקהילה ולשכונה. בסוף החיבור של הילד לעיר ואני חושבת שהשייכות שלו לעיר ולשכונה, מתכתבת עם היכולת שלו להתנייד בביטחון וללכת מהבית שלו לבית הספר השכונתי או לנסוע לבית ספר על יסודי שהוא לומד בו, ולכן אנחנו קושרות את זה ביחד ומבחינתנו זה חלק מההתנהלות במרחב, חלק משנת מכיתה ד' ו-ה' שבאים לומדים את העיר ואת השייכות שלי לקהילה, יש שם דגשים רבים בנושא הזה, וככלל הלימודים בתל אביב יפו, מעלה דגש של ללמוד קרוב לבית מתוך תפיסה של לעודד הליכתיות, לעודד התניידות בדו-גלגלים, שאינו ממונע כמובן, זהו.

אייל הרשטיק:

אני רק אציין רגע את התוכנית האחרונה שהשקענו בה ממש בשנה האחרונה, 12 בתי ספר קיבלו ערכה שעולה 5,000 שקל, שתשמש אותם שנים רבות עם ליווי של עמותה. וכל בתי הספר חינוך מיוחדים עושים עכשיו פעילות, יש להם מעברי חצייה והרבה דברים שהם ממש מתפעלים עצמאית. אנחנו משנים, זאת אומרת הכיוון של החשיבה שלנו הולך לכיוון של מנהיגות בית ספר. אנחנו רוצים לחזק אותם. יש חינוך מיוחד, יש בתי ספר שרוצים-

שיר כהן:

בנוגע לחינוך המיוחד זה מתקשר בכלל לתפיסה אחרת, פחות קהילה ליותר כישורים ומיומנויות אישיות לחיים. שהם ילדים שצריכים לקבל את הכלים הכי בסיסיים שאנחנו רואים אותם כמובנים מאליהם, של

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

איך לדוגמה התוכנית שיש לנו בחינוך המיוחד, לכישורי חיים בדיזינגוף סנטר. הם באים ויש לנו קשר עם עסקים בדיזינגוף סנטר שמלמדים אותם איך לקנות בסופר ואיך לטייל, והוספנו לתוכנית הזאת גם את ההגעה למקום. איך מתניידים בתחבורה ציבורית, איך משתמשים ברב-קו, איך ממתינים בתחנה באוטובוס ואיך הם לא נרתעים מזה שאנשים אחרים עומדים איתי בתחנה וכן הלאה.

אייל הרשטיק:

שיר, אז מה שאמרת, אני חושב שאנחנו מחזקים את זה בפעולות שלנו ביחד, אבל הכיוון הוא שוב, שבית ספר שרוצה תהיה לו מנהיגות בית ספרית, אנחנו ניתן להם את הכלים והם יובילו. אותו דבר בתיכונים, נפגוש את אותם 20-30 תלמידים שירצו מתוך, לא יודע, לפעמים בתי ספר של 1,500 תלמידים, והם יובילו, ואנחנו נעזור להם להוביל את זה, ולפעמים נתקצב ונעזור להם עם כל מה שהם צריכים. זה הכיוון שאנחנו לוקחים. מאשר שוב פעם לשלוח איזה ספק שמגיע פעם בשנה כי הרכזת זה"ב התקשרה-

שיר כהן:

בגדול זאת התפיסה הכוללת של מנהל החינוך. אנחנו נותנים להם את הכלים, נותנים להם את החכות והם באמת מתאימים את התוכנית לפי הצרכים של בית הספר.

מיטל להבי:

אנחנו גם צריכים לתת להם תקציב ואז הכל יהיה מושלם. יופי.

אייל הרשטיק:

נושא אחרון, בסדר? נושא אחרון, אני רוצה לדבר עליו, שלהבת בדיוק עזבה. העירייה מובילה תכנית אסטרטגית לחזון אפס הרוגים, הזכרתי את זה מקודם. יש לנו צוות שהוא באמת אני חושב ברמה הכי גבוהה בארץ. אני לא אומר סתם, כל אחד מהם ממש מומחה בתחומו, יש פה דוקטורים ופרופסורים מהטכניון, שעוסקים בכל מחקרי הבטיחות שהיו בארץ, הם עשו אותם ומכירים אותם. ודוקטור תמיר בלשה שמוביל את הצוות, הוא בכלל מתכנן רמזורים בין המובילים בארץ, וכותב את ההנחיות. הרבה אנשים באמת מוכשרים, שמסתכלים עלינו כבר

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

שנתיים, בוחנים, יש תוכנית שלמה של ארבעה שלבים, אנחנו נמצאים כרגע סיימנו את השלב השלישי, אנחנו נמצאים בשלב הרביעי, השלבים כללו את ניתוח מצב קיים. בעצם מה קיים מבחינת בתל אביב ובעולם גם, הם עשו גם סקירת ספרות עולמית. הם המליצו על כל נושא של מערך המידע ואיסוף הנתונים. מה שהזכרנו מקודם, יש לנו דו"חות של הצוות, מה צריך לעשות, מה חסר בעירייה, מה חסר במדינה, בשביל שנוכל לעשות את זה טוב. זה בין הרבה גופים, יש לנו, לכל שלב יש דו"ח מפורט, הם כתבו כתיבת המלצות והנחיות למדיניות, בסדר, הרבה דברים פרקטיים, וזה התבצע אחרי סיורים בשטח והרבה מאוד מפגשים וצוות ליבה והרבה דברים, מה כדאי לעשות. מעברי חצייה מוגבהים, בחתכים שונים של הרחובות, הם הסתכלו על שבילי אופניים, האם השפה מאוד ברורה לרוכבים, לא ברורה, המון דברים שהם ראו. רמזורים, בסדר, בא פה מומחה רמזורים, עומד ליד רמזור, והוא אומר מה טוב ומה רע ברמזור, בתכנון של הרמזור, יש הרבה מומחיות בזה, הרבה תובנות. ועכשיו הם בשלב הרביעי, שבעצם יגידו לנו אם אנחנו רוצים באמת להגיע לאפס הרוגים, לא יודע, ב-15 שנה הם יקבעו, 15,20 שנה, יעדי ביניים, מה נדרש על העירייה לעשות, באמת אם אנחנו רוצים להגיע לשם. והכל מבוסס כמובן על ערים שעשו את זה בעולם, זה היה סקירת ספרות שלהם, בסדר, אני אתן קצת את זה, זה הסקירת מערכות מחשוב בעולם, הם בחנו את כל הערים שעשו ויזין זירו בעולם, וראו מה יש להם, איזה דאטה, מה הם אוספים, והראו לנו את זה. זה מה שהצגתי בשלב השלישי, המלצות, הנחיות, הם התבססו על כל ההנחיות שיש, קיימות היום של משרד התחבורה, וגם מסמכים שלנו, הם התבססו על הרבה מחקרים, שבילי אופניים, אכיפת מהירויות, תוכניות הסברה וכו', נתנו לנו המלצות. אני אישית הייתי ממש לפני המלחמה, בספטמבר, בקורס ויזין זירו בשוודיה, שוודיה היא המדינה המובילה בעולם בבטיחות, הייתי בעיר שעשתה שינוי עצום. היה לה 30 הרוגים מדי שנה והיום יש לה שני הרוגים. עיר גדולה, 600 אלף תושבים, מיליון וחצי מטרופולין, כאילו מדהים. לקח להם 20 ומשהו שנה, עשו רבות, עושים רבות, כולם

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

עובדים בזה. הגיעו לשני הרוגים, ועדיין שני הרוגים שזה מדהים, ויש עוד כמה ערים ככה שעשו את השינוי הזה, זה אפשרי. כל מה שמבוסס בעולם הוויזין זירו מבוסס על בעצם מה שנקרא המערכת הבטוחה, שאתם רואים פה, זה חמישה דברים עיקריים, התנהגות בטוחה, רכבים בטוחים, מהירות, נושא המהירות, שלא מדובר הרבה בארץ, אנחנו מדברים פה על 30 קמ"ש. מהירות, מהירות, מהירות. בסוף זה פיזיקה, זה סיבות לתאונות, זמן תגובה, הרבה היבטים של מהירות. כשיש רחובות מהירים בעיר, קורות תאונות קשות. אם יהיו לנו רחובות ממותני תנועה, זו פעולה שתביא, כבר מביאה ותביא עוד יותר למניעת תאונות. תשתיות בטוחות, ודבר חמישי שאצלנו אנחנו מאוד טובים, בגלל הפיגועים, בגלל המלחמות, כל הפינוי פצועים, טיפול, אוהד פה נמצא, האופנועים שלו מזנקים פה. כמה זמן הגעה בעיר לתאונה?

שרגא קירשנבוים: אנחנו משתדלים, תוך 90 שניות.

אייל הרשטיק: תוך 90 שניות מגיעים לתאונה בעיר. אופנועים, מתנדבים-

תמיר אבנרי: הגעה או יציאה? הגעה.

אייל הרשטיק: הגעה.

תמיר אבנרי: מההפעלה תוך 90 שניות?

שרגא קירשנבוים: מרגע שבן אדם מתקשר לאמבולנס, עד הרגע שיש איש צוות רפואה ראשון.

אלון סיגלר: ועומדים בזה?

שרגא קירשנבוים: בתל אביב פחות או יותר כן-

אייל הרשטיק: אופניים ואופנועים-



ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: לא רק שעומדים בזה, מוקפצים כמה כאלה. יש כמה חברות שרצות מהר, מהר.

שרגא קירשנבויס: מתקשרים ל-101 או אלינו, זה מגיע אלינו, המוקד מאתר את חמשת הכוננים הקרובים.

אלון סיגלר: החמישה כוננים הם בפיזור כאילו?

מיטל להבי: הכי קרובים לשם. לפעמים אתה רואה שני קטנועים מגיעים-

שלומי שטיין: כמה, שניים? היו 12, גם מד"א וגם הם ביחד מגיעים למקום אחד, זה נראה כמו פיגוע בהתחלה ואז, זה מלחיץ.

מיטל להבי: 12 בבקשה.

*** מדברים ביחד, לא ברור.**

אייל הרשטיק: מי שיצא לו לראות תאונה, מזנקים עליך. מי שראה תאונה, מזנקים בדרך כלל, מזנקים אופנועים.

אלון סיגלר: כל הכבוד.

שרגא קירשנבויס: היה לפני כמה זמן הגיע אלינו פרופסור, טראומטולוג מהגדולים בעולם, הוא באריזונה. העלינו גם כן את הדבר הזה, שמגיעים יותר מדי לדבר הזה, הוא אומר תקשיב אצלנו, הזמן תגובה הוא ארבע דקות, יוצא לכל, אישה נפלה בשביל ביציאה מהבית, יוצא כיבוי אש, משטרה ואמבולנס. זה נראה מלחמה, אנחנו מעדיפים ככה מאשר שאף אחד לא יבוא. בטלפון הראשוני אין מידע באמת מה קורה בשטח, ולכן כל גוף אומר מבחינתו יוצא לו גרוע מכל.

אייל הרשטיק: תודה אוהד. בקיצור הנושא של הטיפול אחרי תאונה הוצאנו מאוד טוב, שמעלים את זה בעולם, יש מקומות בעולם, תבינו, אפילו בשוודיה, שמגיעים חצי שעה כן או 40 דקות, גם פה אולי בישראל, בסדר, כביש

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

הערבה, לא יודע, מקומות כאלה, אבל יש מקומות שלוקח המון זמן לטיפול. קיצרתי קצת, ונראה לי, מיטל, נפתח לדיון וחשיבה, אנחנו נשמח באמת לשמוע כל אחד שיש לו משהו להעלות, רעיונות לשיפורים, דברים טובים שעושים, לא יודע, חיזוק, כל מה שיש לכם להגיד.

שרגא קירשנבויס: אני שרגא מאיחוד הצלה. אנחנו שמים לב, הממשק ברגע שרוכב קורקינט, אופניים, כשהוא נפגש עם הכביש, משביל האופניים שלו, זה פתח לתאונות שגם כן הרבה פעמים הן מסתיימות בהרוגים, למשל-

מיטל להבי: לא הבנתי, שהוא יורד מהשביל לכביש?

שרגא קירשנבויס: כשהוא, לדוגמא עכשיו נהג פונה ימינה כשיש רמזור שמהבהב זכות קדימה ל, לנהג אין שדה ראייה מה מגיע מצד ימין. הרוכב קורקינט מגיע במהירות, יש לו את הזכות קדימה, הזכות קדימה שלו, הנהג לא רואה אותו, כשהנהג פנה, אף אחד לא היה, אבל הולך רגל לוקח לו זמן ללכת, אז הנהג יוצא מנקודת הנחה שריק, אם הוא לא ראה.

אייל הרשטיק: אתמול הייתה תאונה קשה עם מערביל בטון-

שרגא קירשנבויס: בלה גווארדיה.

אייל הרשטיק: בז'בוטינסקי, תאונה קשה, קורקינט מתחת למערבל.

שרגא קירשנבויס: אז זה בדיוק התאונות האלו, שאנחנו פוגשים את הבן אדם מתחת למשאית.

מיטל להבי: מה ההצעה?

שרגא קירשנבויס: הדבר הראשון שתמיד עולה לאנשים זה שיהיה איזושהו, כמו שיש במחסומים כאלו, קיווקווים כאלו, שקצת ירקיד את זה. הבעיה שבכלים האלו, אפילו אבן חצץ יכולה להפיל אותם בנסיעה.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: לא רק זה גם יש עיוורים וקשי ראייה וכל מיני דברים כאלה, שכשאתה עושה להם את זה, אם זה לא בספר של ההנחיות-

שרגא קירשנבויס: נכון, אני לא-

מיטל להבי: אני רציתי פסי האטה קטנים כאלה מפלסטיק, אבל זו בעיה עם הולכי רגל. כל אלמנט-

שרגא קירשנבויס: על השביל אופניים שיהיה איזשהי נראות-

אייל הרשטיק: האטה של הרוכב.

שרגא קירשנבויס: האטה של הרוכב או אפילו, דיברת מקודם, אני לא יודע מבחינה משפטית, אבל שלט שהוא לא תמרור חוקי, אבל שלט שפשוט אומר לרוכב קורקינט, הזכות קדימה שלך, אבל החיים שלך, כאילו איזשהו משהו-

ליאור ברגר: עד כמה בר ביצוע לשים במקום, הצהוב המהבהב זכות קדימה להולכי רגל במקרה-

מיטל להבי: אגף התפעול לפעמים נענה לבקשות שלי, גם אני חושבת שפנייה מנומסת לאנשים תעזור-

שרגא קירשנבויס: אני יודע על מה הוא מדבר-

אייל הרשטיק: יש צמתים מרומזרים ויש לא מרומזרים.

ליאור ברגר: לא מרומזר, לשים עדשה צהובה, זכות קדימה להולכי רגל-

אייל הרשטיק: ולא מרומזר?

ליאור ברגר: ולא מרומזר. בפניה, אני מבקר תלמידים, מיצחק שדה פונה לכיוון יד אליהו. זו אחת הפניות כאלה. יש שם את השביל אופניים שעובר בדרך.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אייל הרשטיק: יצחק שדה.

ליאור ברגר: נכון. מיצחק שדה פונים ליד אליהו, כשנוסעים לכיוון גורודיסקי. זאת בדיוק הבעיה. לא רואים שם הולכי רגל בצד ימין. נכון, שאנחנו מלמדים תלמידים להאט, לעצור, להסתכל שם אמור-

מיטל להבי: למה לא הולכים? מה מסתיר את שדה הראייה?

אייל הרשטיק: חניות?

ליאור ברגר: הקורקינטים ואופניים נוסעים שם מאוד מהר, בשביל-

מיטל להבי: אז זה לא שלא רואים, הקורקינטים-

אייל הרשטיק: מגיעים מהר-

ליאור ברגר: מגיעים מהר לצומת-

מיטל להבי: תראה, יש לי צמתים שיש תת"ז של חברת חשמל, ארון של בזק ובאמת אני יכולה להגיד לך, מישחו לא חשב מראש, שנים אחורה, לא בימינו, בימינו זה כבר לא קורה. ולא רואים. אין שדה ראייה, מהירות זו שאלה אחרת.

ליאור ברגר: אז השאלה פשוטה, כמה בר ביצוע לשים שם את העדשה הצהובה?

אייל הרשטיק: יעזור?

ליאור ברגר: כן, קודם כל זה יעזור לנהגים.

מיטל להבי: התשובה פשוטה, הם לא סופרים את זה.

רן מצקין: התשובה היא, קודם כל אני מסכים עם מיטל, בשורה התחתונה זה לא יפתור את הבעיה, אבל אנחנו עושים את זה. זה לא איזו אמירה מנותקת, אם תקפץ לבן גוריון-גרץ עכשיו, זה קרוב, אתה תראה ששמנו

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

שם מעקבים חדשים בחצייה לא מרומזת. מקווה שזה ישפר. במתודולוגיה של בניית שבילים חדשים, בצמתים לא מרומזרים, בהכרח, יהיה 707 מואר, שזה המהבהב. ובצמתים מרומזרים, מן הסתם, הפנייה מנוהלת.

במרומזר ברור.

ליאור ברגר:

אז אנחנו גם פועלים בערוץ של השבילים החדשים שיהיה את זה, תמיד. אגב, אנחנו חייבים שיהיה את ה-707 המואר, כי החוק לא מגדיר זכות קדימה לכלי ממונע, וזו הדרך שמשרד התחבורה והמשטרה, ואנחנו פתרנו את זה שזה יהיה, שהרוכב, כי בבית משפט הגיעו המקרים שהרוכב נפגע, טען שיש לו זכות קדימה ולא היה לו. יש זכות קדימה להולכי הרגל בפנייה לא מרומזרת-

רן מצקין:

שרגא קירשנבויס: לנו במשרד התחבורה אמרו שמבחינה משפטית זה כן, בגלל שהוא נקרא עובר דרך, זה לא רק הולך רגל, דיברנו על הנושא של האופניים שגם עוברים דרך המעברי חצייה וצריך לתת להם זכות קדימה למרות שהוא עבריין-

רן מצקין:

אלו אמירות שבסוף בבית משפט נגמרו בזה שהרוכב היה אשם. כדי לפתור את זה, זה שני ערוצים. בחדשים אנחנו שמים 707 מואר בחציות לא מרומזרות, ובמקומות שהחציות כבר קיימות, כמו הדוגמא שנתתי בן גוריון-גורודיסקי, זה עכשיו עשינו-

את מי זה מזהיר? את נהג הרכב או-

אייל קידר:

את כולם, בעיקר-

רן מצקין:

רגע, אני אגיד עוד משהו חשוב שרן לא הזכיר. בתכנון של שבילי אופניים חדשים, בדרך כלל אם אפשרי, עושים גם פיתול לפני הצמתים. אם תראו נגיד בבוגרשוב, תראו לפני כל צומת, השביל מתפתל. הפיתול הוא גורם

אייל הרשטיק:

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

להאטה של הרוכבים באופן טבעי. פסי האטה אנחנו עדיין לא יכולים לעשות. אנחנו מאוד רוצים.

מיטל להבי:

אני רוצה להגיד לך רק שבסוף, הפתרון זה סעו לאט, סעו לאט, סעו לאט. תקשיב לי, אני כל ערב חוזרת הביתה ברכב, נוסעת על קלישר, איך שאתה בא מכולבו שלום לקלישר, אין יום שלא צץ לי רוכב נגד כיוון התנועה, ואני אומרת אלוהים תודה שנסעתי לאט. זה אפילו לא צומת, זה על הכביש בסיבוב נגד כיוון התנועה במקום, בלתי סביר לחלוטין-

בשביל זה יש לך פקק בימי שישי שם.

רן מצקין:

בשביל שלא יהיו תאונות אה?

מיטל להבי:

שלא יהיו תאונות.

רן מצקין:

דרך אגב הם אפילו חוצים באדום, אני לא מדבר בכלל אם הם יורדים, הולכים ברגל או לא. אבל אפילו פה במלכי ישראל שבאים להיכנס לגן העיר וממשיכים ישר כל הזמן. יש להם אדום, והם פונים-

אייל קידר:

תראו, יש מה שהגיוני לבקש מרוכבים. אנחנו, שהזכיר קודם אייל את הקבוצה של הרוכבים של ה-70,80 איש שאיתנו בדרך ארוכה כבר, זה רוכבים מתורבתים, זה רוכבים טחונונים, זה רוכבים, לא? זה רוכבים ממסדיים, בואו נגיד ככה. זה אנשים שהם פרטנרים שלנו בהסדרה. כשאתה בא ואומר לו, תרד מהאוטו ותלך ברגל, הוא אומר לך, תגיד להוא מהאוטו, שיעצור את הרכב וילך ברגל. הרי, זאת לא אמירה הגיונית להגיד למישהו רד מהרכב. נכון, לפעמים, באינסידנטים מסוימים, אבל כעיר שרוצה לעודד אופניים, היא צריכה לתת קדימות.

מיטל להבי:

אם יש לו ירוק, שיסע-

אייל קידר:

לא, אמר חצייה באור אדום.

אייל הרשטיק:

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: חצייה באור אדום-

אייל קידר: אני אומר באור אדום, הם מרשים לעצמם לחצות, לרדת זה לא-

מיטל להבי: אז אני באה ואומרת-

אייל קידר: הם לא עוצרים.

אייל הרשטיק: אתה צודק, אבל אם תעמוד, תסתכל גם על הולכי הרגל, כולם חוצים באדום.

מיטל להבי: אני אומרת שאנחנו רוצים לקדם עכשיו בחוק ההסדרים-

אייל קידר: אבל אני אגיד לך שהולכי רגל מוודאים לפני כן, אם מכונית מגיעה או לא, אין כמעט זה. הבעיה זה הרוכבים האלה הם נוסעים מהר, אין להם את הזמן להסתכל מה מגיע ומה לא. מסכנים את עצמם.

שלומי שטיין: בוא נדבר איפה זה מסתכם.

מיטל להבי: בקיצור, שני דברים צריך לעשות. אחד, לקצר את זמן הרמזור להולכי רגל ורוכבי אופניים לעומת רכב, זה יקרה לאט, לאט.

אייל הרשטיק: זמן ההמתנה.

מיטל להבי: זה ההמתנה ברמזור. זה דבר ראשון. אני אפילו, כשאני עומדת פה למטה והולכת לקנות אוכל וכמה דקות לוקח לי לחצות את מעברי הרצייה, זה לא עידוד הולכי רגל. אפילו אותי לא מעודדים ללכת ברגל, סתם. אבל הדבר השני זה פשוט להגיע לכנסת, ואנחנו מתחילים עם זה, כדי לבקש סמכות אכיפה אלקטרונית על אור אדום בשני היבטים. היבט אחד זה חסימת צומת באור אדום, מה שהרכבים עושים לנו, בלגן גדול ופקקים בלתי ניתנים לפתירה ברגע שחוסמים לנו צומת באור אדום. והדבר השני זה באמת מעבר באור אדום, שזה בעיקר של קורקינטים. כי אני תמיד מכוונת לפיקוח ואומרת להם, חבר'ה תעקפו את מה שקשה. מה שקשה-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

<u>שלומי שטיין:</u>	אנחנו ערוכים לזה היום.
<u>מיטל להבי:</u>	אני יודעת.
<u>ליאור ברגר:</u>	אין להם סמכות.
<u>מיטל להבי:</u>	אתם ערוכים לאכיפה, אז מה זה קשה?
<u>שלומי שטיין:</u>	אנחנו ערוכים, כל המערכות, רק תנו לנו את האוקיי.
<u>ליאור ברגר:</u>	אין להם סמכות.
<u>מיטל להבי:</u>	אין להם סמכות, לכן אני אומרת שאנחנו עובדים על השגת סמכויות נוספות.
<u>שלומי שטיין:</u>	אבל אנחנו משיגים את הסמכויות, אנחנו כבר כמו עם הלוחיות, הלוחיות אנחנו ערוכים מזמן. רק שיתנו לנו את הסמכויות.
<u>ליאור ברגר:</u>	זה מה שסימנתי אצלי, סמכויות, את בכנסת, סמכויות.
<u>מיטל להבי:</u>	אבל אנחנו עולים, תקשיב, אנחנו עולים לכנסת כל פעם בשביל לבקש עוד פירור סמכות. בסדר?
<u>שלומי שטיין:</u>	וחוץ מאיתנו אף אחד, חוץ מתל אביב אף אחד-
<u>דנה טל:</u>	אני אפילו אחזק, הם לא רוצים לקחת את הסמכויות, והעיריות שהכי קרובות אליכם, בת-ים, חולון, הרצליה.
<u>מיטל להבי:</u>	לא אבל כל כתבה שמפרסמת כמה הכנסות יש מקנסות מדליקה עוד איזה ראש עיר.
<u>דנה טל:</u>	העיר לא מוכנה, הפקחים לא יודעים, לא העברנו סמכויות, אין עדיין מספיק שבילים, אנחנו לא רוצים להוריד אותם מהכבישים-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אייל הרשטיק: רוב העיריות לא אוכפות אופניים.

מיטל להבי:

לא זה לא כלכלי, בואו אני אגיד לכם ככה. עד היום האמנתי, כפוליטיקאית אני אדבר רגע, שהרוכבים בגלל התשתיות הם קהל אוהד, בסדר? נגיד. מי שמבין בכלל מה עושים פה. היום אני יודעת שהרוכבים, עוד הפעם, הממסדיים על הלוחית רישוי, לא אוהבים את זה. זה יגביר את האכיפה, וזה יגביר את הקונפליקטים וכו'. ולכן אני כל הזמן, רגע, לכן אני כל הזמן מכוונת לשלומי ואומרת לו, שלומי, עבירות של עבריינות, עבריינות, בריונות, זאת אומרת נראות אני הייתי רוצה שיהיה לנו זכות פיקוח על מהירות-

שלומי שטיין:

כל מה שאת רוצה אין לנו.

מיטל להבי:

אני יודעת,

שלומי שטיין:

אבל את עובדת על זה-

מיטל להבי:

במה מתבטאת בריונות? במהירות, אגרסיביות של רכיבה, כלי כבד מתוגבר, מהירות ואור אדום. זה שני המקומות שבעיניי זה מסכן את החיים של אחרים. הקסדה שיש עליה אלף שקל קנס, בצדק. דורית עלתה איתי לכנסת. בזכותה, הרבה מהעבודה על הקסדות בזכותה, אבל בסופו של יום הוא מסכן את עצמו. כשרוכבים ב-120 מסכנים מישהו אחר, על זה צריך לתת יותר מעל הקסדה. אנחנו כל הזמן בתהליך של לשפר את המצב וזה לא פשוט, זה עלייה לכנסת וצריך תמיכה ותלוי אם הממשלה פנויה לזה ולא פנויה לזה-

אייל הרשטיק:

לוקח כמה שנים, לוחית הרישוי זה שש שנים, חמש שנים, הסמכות לאופניים לשנות הגיל, חמש שנים, כל פעם בערך איזה חמש, שש שנים. זה הזמן לשנות איזה פירור-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי:

באגף רישוי רכב של משרד התחבורה, יש כבר עשור של עבודה שלי מולם כמעט, על מטריצה שמתפתחת כל הזמן כי כל פעם מגיעים כלים חדשים, של הכלים הקלים הזהירים. שימו לב שכל החקיקה נוגעת כרגע רק לדו גלגלי חשמלי. אין חקיקה ואין בלמים. ולא עוצרים אפילו את היבוא של הכלים ארבע גלגליים ושלוש גלגליים.

אלון סיגלר:

נכון, עושים אותם כמו אופנועים בכלל, רק הם חשמלי בלי רישיון.

מיטל להבי:

הריקשות, הקרגו, הרכב הזה ששוקל 200 קילוגרם ומוביל סחורה, אין לנו שום חקיקה לגביו. עכשיו, לא תגיד שמשרד התחבורה לא נדרש לעניין. יש להם מטריצה שמדברת על רוחב כלי, משקל כלי, מהירות של כלי. ואז, איפה הוא צריך לנסוע, מה חוקי הנסיעה עליו, הכול. אבל, כל פעם שאני בא ומנסה לפתוח משהו כזה, אומרים לי מסובך, בואי נתחיל עם הכי פשוט, עם הדו גלגלי. אבל, מה קורה בינתיים? מייבאים מאמזון חלקים, ומרכיבים אותם פה, את העגלה הזאת. זאת אומרת, וחנויות חוקיות כמו איקאה שמוכרת בכל העולם את הכלים האלה, בגלל שזה לא חוקי אז היא לא מוכרת אותם. אבל הלא חוקי נכנס לארץ בייבוא אישי, ובכל מיני חנויות שאין עליהן שום פיקוח. ואני חייבת להגיד שגם הממסד נוסע עליהם-

אייל קידר:

וכשמתעוררים זה מאוחר מידי.

מיטל להבי:

נכון, ואז יגידו איך נתת להם להיכנס לארץ. תזכרו, תשאלו אותי, איך נתת להם להיכנס לארץ?

אלון סיגלר:

אני רוצה הערה, פארק המסילה, שביל האופניים שם מפורק כבר חודש, ואין, לא אכיפה, לא תמרור, לא כלום. רוכבי אופניים, או הכלים המוגזמים שאנחנו אומרים, פשוט ירדו לשביל הולכי רגל במהירות. אני עובר שם כל היום, פחד אלוהים במקטע המאוד מאוד-

שלומי שטיין:

אתה יודע מה קרה שם.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

- אלון סיגלר:** פירקו את השביל, אני לא יודע-
- שלומי שטיין:** לא, אחרי כל העבודה, אחרי כל המצלמות שהתקנו, התחלנו לאכוף, ואז מסתבר, אחרי הכל, המשטרה לא אישרה את זה. ועצרו לנו את הכל.
- אלון סיגלר:** אז אין שם-
- מיטל להבי:** מה זאת אומרת, לא אישרו את מה?
- שלומי שטיין:** את השביל. הקדמנו גם את המשטרה, כמו תמיד שהעירייה גם כאן כנראה שהקדמנו את המשטרה-
- מיטל להבי:** אני לא מבינה. המשטרה נותנת לך אישור, שכולם ישמעו את זה בפרוטוקול.
- שלומי שטיין:** מהנדס של המשטרה, הוא אמר שיש כל כך הרבה כניסות למתחם הזה ולא סגרנו טוב את כל הכניסות, עם האיסורים והכול.
- שלומי שטיין:** השבילים עד שלא יקבלו את החוקיות שלהם, אם לא אנחנו לא נוכל-
- אלון סיגלר:** לקחו את השביל אופניים שיש בפארק, שמה יש בו הרבה אופניים, הרבה רוכבים, עבריינים יותר או פחות אבל יש לך שביל והייתה הפרדה בין הולכי רגל, עכשיו השביל שמפינס דרומה סגור, מבוטל עבודות, עובדים עליו, לא יודע מה עושים. סגרו את השביל כבר כמה שבועות. כל רוכבי האופניים שרכבו על השביל, רוכבים על השביל הולכי הרגל, איפה שהמסילה המצוירת-
- שלומי שטיין:** זה שהוא מצוייר, זה לא אומר שהוא קיבל את החוקיות, הציבו תמרורים כמו שצריך והכל, זה לא סתם, הרי זאת לא מדרכה-
- אלון סיגלר:** כל אופניים וכל הקורקינטים והכל הזה, רוכבים על השביל הולכי רגל, יותר מזה, עדיין לא בוטלו, לא בוטל לנסוע שם, הקורקינטים



ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

החשמליים ה-200 קמ"ש נוסעים, הורים עם עגלות ומצפצפים להם שיזוזו מהשביל, כבר חודש ולא נראה שהעבודות מתקדמות.

מיטל להבי: אייל תוכל לבדוק את זה, מה קורה שם בבקשה?

אייל הרשטיק: כן. לא ניתן מענה לעבודות של שפע. סגרו את השביל ולא ניתן הסדר חלופי.

אלון סיגלר: אין הסדר חלופי ואין אכיפה, אין פיקוח, אין כלום. וליים עובד כרגיל וכולם עובדים כרגיל, ובינתיים הולכי הרגל פחד אלוהים, על חצי מהשבילים, פינס דרומה.

מיטל להבי: אתה יודע כמה זמן עובדים על שביל הרצל? אין פועלים, אתה יודע?

שלומי שטיין: עד שעשו שביל, סגרו אותו לטובת הנת"צ.

מיטל להבי: לא, פותחים את זה רק-

אייל הרשטיק: העדכון האחרון בערך בסוף יולי.

שלומי שטיין: והסוחרים גמורים.

מיטל להבי: בסוף החודש הזה, אני הולכת לחגוג שם.

שלומי שטיין: אייל, אפשר משהו? הזכרתי מקודם לגבי התאונות. אם אפשר באמת לנסות להשיג את הנתון הזה שכמה מהתאונות מתקיימות במדרכה ואיפה? יש לנו נקודות חמות שאנחנו נמצאים בהן יותר בעיר שאנחנו מכירים, אנחנו יודעים, ויכול להיות שאנחנו מפספסים משהו. ולדעת את הכמויות ויכול להיות שבסוף הכל זה בכביש לא במדרכה, אני אומר שאנחנו יחסית בסדר ממה, מהכלים של העירייה. אבל תנסו לבדוד את לנו בבקשה מה מהתאונות מהתרחשות במדרכות, ובעיקר אם יש איזה מקום שהוא נקודה אדומה.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

אלון סיגלר: אני רוצה מאוד להצטרף לדברים האלה, במיוחד עם המגמה המבורכת מאוד של סגירת רחובות להולכי רגל, רחבים, פתיחתם להולכי רגל, לצורך העניין בפלורנטין, זה דבר נפלא. אבל אם עכשיו הוא יהפוך להיות מקום שבו אופניים דוהרים-

מיטל להבי: כמו בנחלת בנימין-

אלון סיגלר: במיוחד אגב שזה במקומות שעדיין יש את הכביש, בעצם זה לא הופך להיות מדרחוב מלא, ואז אנחנו בעצם יוצרים סכנה לאנשים, אז אין לי פיתרון, אשמח להיות חלק משיחה על פיתרון, וזה גם דבר שצריך לבדוק אותו.

מיטל להבי: מה שאנחנו רוצים לעשות בדרך כלל במקומות כאלה, זה לא לנטרל את האופניים-

אלון סיגלר: לא רוצה לנטרל אף אחד.

מיטל להבי: לייצר להם רצועת רכיבה נפרדת כמו שעשינו בנחלת בנימין למשל, כל הרחוב הפך להיות סואו, עם עסקים ובילויים וחיים. לא שאני מאחלת את זה לפלורנטין באזור הזה, תושבים קצת רוצים שקט. אבל בכל מקרה אנחנו עושים את השביל, מסמנים שביל בנפרד, כי הכוונה כשעושים רחוב להולכי רגל, זה קודם כל לצמצם את המופע של המכוניות, לא בהכרח של הדו גלגלי. כן של האופנועים.

אלון סיגלר: אני לא רק לצמצם את הדו גלגלי, אבל בתור מי שגר בשדרות וושינגטון, שבדרך כלל סגור להולכי רגל, אין בו שביל אופניים ומירב ההתחמקויות שלי זה מאופניים.

מיטל להבי: אני רק רוצה להגיד לך ששדרות וושינגטון בינתיים הן גם לא אזור מזמין לאנשים, לא רק לא להולכי רגל. חוץ ממלבי וחומוס, אין שם שום דבר

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מזמין לכולם. והופעות שתושבים עושים מדי פעם על חשבונם באופן פרטי.

אייל הרשטיק:

שלומי, רגע, אני אגיד רק שאנחנו ננסה, אני מקווה כי אין עמודה כזו בלמ"ס היום, אין את המיקום, כביש, מדרכה. אנחנו ננסה, דנה פה ואני יושבים על המערכות נתונים של הרלב"ד בעיקר.

דנה טל:

ננסה לראות אולי באמת ננסה להבין אולי מקומות, מול המשטרה.

שלומי שטיין:

תזכרו דבר כשאנחנו התחלנו באכיפה היו בערך 70 אחוז רכיבות במדרכה, היום ירדנו כמעט 12 אחוז רכיבות במדרכה. כל החברה האלה, שהצלחנו להוריד אותם למדרכות, לאן הם בעצם ירדו?

מיטל להבי:

לכביש.

שלומי שטיין:

לכביש, והכבישים האלה כמו שהם נראים סכנה אחת גדולה. זה משהו בא על חשבון משהו, זה פשוט מדהים.

מיטל להבי:

קודם כל בורחים מכם. לאן אפשר לברוח מכם? לאן שאין לכם סמכויות, איפה אין לכן סמכויות? על הכביש.

שלומי שטיין:

זה פשוט אני אומר מדהים, וכל מי שמאמין בזה ידפוק על עץ שאין יותר נפגעים בתל אביב, עם מה שקורה עם המצב הזה, כי אנחנו לא מאפשרים להם שום דבר, שבילי אופניים למכביר אבל זה לא מספיק.

אייל הרשטיק:

אין ספק שהפיתרון הוא בשבילי אופניים, תשתיות.

שלומי שטיין:

נכון, ושבילי אופניים נכונים, שמופרדים מהמדרכה.

מיטל להבי:

תקשיבו, אני רוצה להגיד שאני גאה בעירייה. אתם יודעת אני צינית, אני אומרת הרבה דברים קשים לפעמים. אני לא חושבת שיש עירייה במדינת ישראל שמקדימה אותנו במשהו בתחום התחבורה, בטח לא בתשתיות לשבילי אופניים, בטח לא בתשתיות לנת"צים, בטח לא בזה שאנחנו

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

עירייה מובילה ולא נגררת ואנחנו באמת מוליכים תהליכים. הוויז'ן זירו הזה שכבר שלוש שנים עובדים עליו, תחשבו גם עד שלוקחים תקציב ועד שבונים צוות, ועד שעושים מכרז. זה רק בתל אביב, רק בתל אביב, אין את זה בשום מקום אחר בארץ ואנחנו לוקחים דוגמאות מהעולם. וזה לא פשוט כי התרבות הישראלית זה רכב, רכב, תנו לנו עוד חניה, חניה, חניה. בצדק מסוים, היום הייתה ישיבה על "נעים בסופ"ש" אם אפשר לקחת שקל וחצי מהנוסעים וזה לא חוקי, אומר היועץ המשפטי וכו'. מדינת ישראל ממשיכה לפעול לפי סטטוס קוו של פעם, אין תחבורה 24/7, ומאוד קשה להגיד לאנשים תוותרו על רכב. אין כמו תל אביב במובן הזה, שמייצרת את כל האלטרנטיבות שאנחנו יכולים לדמיין להתניידות ברכב פרטי. תגידו מה שתגידו על האוטותל ועל כמה חניות הוא לוקח, אנחנו אומרים באה תחבורה שיתופית ועושים תחבורה שיתופית. תגידו מה שתגידו על קורקינטים, אני אופטימית מלראות את הירידה בתאונות דרכים, אני אופטימית מהעבודה שהיחידה לבטיחות בדרכים עושה, מהכניסה ההולכת והמתגברת והמוסדרת והמושכלת שלהם לבתי ספר. ואני אומרת לפחות מבחינתנו, אנחנו לאט מגדלים דור שמודע לבטיחות בדרכים ולצורך בבטיחות בדרכים. בכל הדרכים שאפשר. אין לי שליטה על התיירים, אין לי שליטה על המבקרים, פה הביטוח יכנס לשלוט.

דנה טל:

אני רוצה רק לחזק מהכובע שלי, כי אני כמובן מול רשויות אחרות ומול ארגון שדיבר על הדברים האלה לפני שש, שבע שנים, ולא הצליח ברוב המקומות להביא את זה לביצוע, ותל אביב פה לוקחת. אייל מבחינתי חלק מהתפקיד שלו, זה לא רק לעשות כאן בתל אביב אלא גם להפיץ את הבשורה הזאת החוצה. אני בכובע שלי רק רוצה שהרשויות מסביב, היום הרצליה, לאור השינוי השלטוני, סוף סוף יש שיח, ומיטל באמת, השיח שלך יש מול הרשויות, אז אם גם להכניס את-

את הרלב"ד נכון?

מיטל להבי:

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

דנה טל: כן.

מיטל להבי: אם תביאי תקציב, אני אפגיש לך את כל הסגנים. שאני לא אביא אותם לחינם את מבינה?

דנה טל: הדבר המשמעותי הוא זה שבאמת אחת הסיבות ושמחתי לראות שנקבעה הגישה מול היו"ר שלנו, כי אני רוצה להביא את היו"ר של הארגון שלי, שיבוא ויראה, איך אפשר לקדם בטיחות, איך אפשר לעשות בטיחות בתוך הערים, איך אפשר לדרוש בטיחות, וזה תהליך מדהים, אייל פה באמת עושה עבודה יוצאת דופן-

מיטל להבי: יש לי פורום, אפרופו, יש לי פורום סגני ראשי ערים, שאני מכנסת אותו מדי פעם, ואני מנסה לראות מה המכנה המשותף הכי רחב. כי אם אני אדבר על שבילים, לא כולם בשבילים. אם אני אדבר על תחבורה בשבת. זה מנתניה ועד ראשון כולל נס ציונה, רחובות, ועד מודיעין. לא כולם בתוך זה, וגם בני ברק בפנים. אני צריכה תמיד לחשוב מה אני מביאה. עכשיו, אני מאוד נהייתי לארח את הרלב"ד. והבאתי באמת נוכחות מרשימה של סגנים, מחזיקי תיקים, מנהלי תחומים. אבל כשזה קונקרטי, כשאני יודעת שיש איזשהו תקציב, שאם אתם באים ומנסים להתוות מדיניות, אתם אומרים גם אנחנו נותנים כמה שקלים. עכשיו אולי לנו הכמה שקלים לא עקרוני, אבל ערים קטנות, תאמיני לי, 100,000 שקל בשבילם זה מחולל תנועה, זה מחולל פעולה. לכן אני כל היום שוברת את הראש, מה עושים. נראה לי שהגעתי למסקנה אתמול בלילה, פגשתי את סגן ראש עיריית רעננה, שאנחנו עושים איתו את ה"נעים בסופ"ש" גם, שאני אלך על טכנולוגיות דבר ראשון. כי כולם הראש שלהם נפתח לנושא טכנולוגיות וגם לכם יש טכנולוגיות של זהירות בדרכים, יש טכנולוגיות של בינה מלאכותית, יש טכנולוגיות של פטנטים בכבישים, ונראה לי שכולם, זה מאוד מעניין. בכלל, אני חייבת להגיד שעם הזמן אני מתרשמת יותר ויותר מהנציגים שלוקחים את תיק

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

התחבורה, באמת, אני אומרת, זה לא תיק פשוט, צריך אנשים שמוכנים להיכנס לעימות ולקונפליקט עם התושבים שלהם. לא פשוט.

אלון סיגלר: כבר נכנסו בערים השכנות כאלה חדשים שרוצים לעשות שינוי.

מיטל להבי: אמרתי לך, אמרתי לך.

אלון סיגלר: גם בבת ים, גם בהרצליה.

מיטל להבי: אמרתי לך, ממש. אייל פביאן ומזה, נכנסו חבר'ה טובים.

מיטל להבי: על מה? על מה?

אייל הרשטיק: רגע, שנייה, רגע. עוד הפעם?

אורלי רביד: התוכנית של המנהיגות בתיכונית, מברכת מאוד על היוזמה. אני רוצה ככה, אולי כבר חשבתם, אני לא יודעת אם יש תכנים, אם התוכנית כבר סגורה, כן או לא, אבל כמה נקודות שבעיניי הן קריטיות בגילאים האלה. אחד, כל תוכנית כזאת של בטיחות בדרכים, חייבת לקחת בחשבון גם את ההורים. זה גיל שהילדים לא משתפים את ההורים מעצמם. להורים הרבה פעמים גם נוח, שהילדים כבר גדולים ועושים הכול באופן עצמאי, יש פה עניין מאוד מאוד חזק של מעורבות הורים, אנחנו יכולים להציג על זה גם מחקרים. מעורבות הורים, שצריכה להיות לאורך כל הילדות, לא רק בגיל תיכון, אבל לא לשכוח את ההורים.

שיר כהן: ההנגשה שלנו במנהל לחינוך מופנת גם דרך מרכז ההורות העירוני להורים בעיר, עם כלים לאיך ללוות את הילדים, איך להתמודד גם עם דילמות שמגיעות בגיל הזה, ואתגרים ושיח משותף. וגם אל מול הנהגת ההורים העירונית, שהיא אמנם גוף עצמאי ונפרד לחלוטין מהעירייה, אבל יש לנו עבודה משותפת אדוקה וזה נושא שאנחנו מחזיקים ביחד.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

ציפי בוקשפאן:

אני יכולה להגיד לך גם שאנחנו לגמרי לוקחים את זה בחשבון, לאורך השנה להכניס כן מפגשים כאלה משותפים עם הורים, שהורים לפעמים יראו מה הילדים קולטים בעצם מההורים, מה הם חווים, ואז נופל האסימון הזה יותר חזק, כי כולנו יושבים באוטו ומקללים והילדים שלנו שומעים אותנו. זו גם נקודת למחשבה.

דנה טל:

משהו נוסף באותו הקשר, הרלב"ד בספטמבר הולכת להעלות קמפיין גדול, כולל פודקאסטים על כל הנושא של הליווי. את כל החלק הזה של ההורות נעשתה עבודה מצויינת לפני עשור, ועשור כולם החליטו שההורים הבינו מה הם צריכים, והם לא.

אורלי רביד:

ויש דברים חדשים, ההורים הם חדשים-

דנה טל:

ויש פה באמת אחריות, וההורים הם חדשים, תכף יש לי גם אחד כזה וזה משהו שעכשיו הולך, בספטמבר אמור להעלות, ספטמבר, אוקטובר, סביב החודשים האלו, את ההטעמה הזו של הליווי כחלק מהאחריות הורית.

אורלי רביד:

זה משהו הרבה יותר רחב מלרכב על שביל אופניים ולא על המדרכה, זה משהו שקשור באמת לערכים בסיסיים של אחריות אישית, של קשר עם ההורים-

דורית אברהם:

זה מאוד מאוד חשוב הנושא הזה, באמת, של סמכות הורית בקטע של בטיחות בדרכים, כי אני נתקלת הרבה בשאלה הזו, שהורים פונים אליי ואומרים, אנחנו לא יכולים להתמודד עם לילד, יש לחץ חברתי, הוא רוצה. להורה זה לפעמים אפילו נוח לתת לילד שלו כלי, כי בגיל 12 וחצי 13 הוא לא צריך להסיע אותנו, והוא בעצם הופך להיות עצמאי, אבל ההורה הוא שותף לפשע. מהבחינה הזו שהוא נותן לו, ואז אני מסבירה את זה להורים, ואני אומרת להם הרבה פעמים כשהורה פונה אלי ואומר לי איך אני מתמודד מול הילד שלי, אם אתה נותן לו את הכלי הזה לפני הגיל שמותר, זה כמו שתיתן לו את כלי הרכב, רק שזה יותר מסוכן. כלי

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

רכב הוא יותר מוגן. למה אתה לא נותן לו את הרכב? זה אפילו לא עולה
לך בחשיבה. נכון? כי זה אסור, אז אותו דבר זה. פשוט לא. פשוט
אומרים לא וצריך לעמוד על הלא הזה. צריך ללמד אותם את ההורים,
להגיד את הלא הזה.

ציפי בוקשפאן:

ויש עוד דבר, זה שאושר השבוע, שבוע בטיחות בחודש מאי, ששם אנחנו
בעצם מתכוונים כן להפגיש הורים, את בציבור הרחב והתלמידים, על
כל העשייה שנעשתה לאורך השנה בתחום הבטיחות והתחבורה.

אייל הרשטיק:

עוד משהו?

מיטל להבי:

עוד משהו, תרשום פורום נוסף, אנחנו דיברנו עליו, הורים שכולים. אני
חייבת להגיד לכם, שבאמת, דורית ולא רק היא, אנחנו נתקלנו, פוגשים
הורים שכולים, חלק מהם יש להם סיפור לספר, תזכיר לי את השם,
קובי אמסלם. ממש, אתה מקשיב, ים של דמעות, באמת. יכול להיות
שצריך לעשות איזו סדרה של סרטונים, של הסברה, יכול להיות שצריך
לעשות שהפורום יפגש עם מועצת ההורים. אייל לבנון היה צריך להיות
פה ממועצת ההורים, יכול להיות שאנחנו צריכים לעשות עבודה קצת
יותר יסודית עם מועצת ההורים בעניין הזה, את צודקת. מצד שני, את
יודעת, זה לא אל תקטוף את פרחי ארצנו שההורים היו קוטפים בשביל
האגרטל. זה אל תרכב על אופניים שההורים בין כה לא רוצים שתרכב
עליהם. יותר מורכב.

אורלי רביד:

זה יותר מורכב ואני מסכימה שהעבודה עם ההורים, היא חשובה
בתיכונים, אבל היא צריכה להתחיל-

שיר כהן:

היא צריכה להתחיל מגיל צעיר יותר, עם כלים להורים כדי לסגל את
ההורות שלהם, לתת להם כלים, להורות מיטיבה שלא מפחידה אותם
לא מעימותים ולא משיתופי פעולה.

מיטל להבי:

טוב, זה בכלל בחיים טוב.

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

שיר כהן: וזאת העבודה שלנו.

מיטל להבי: גם כשהוא רוצה עכשיו, רוצה משהו.

אייל הרשטיק: רוצה משהו?

ליאור ברגר: כן. כמה מילים. ממש בקצרה. קודם כל תודה לצוות, אנחנו עובדים איתם מאוד צמוד, אייל, ז'ק ואלון. אנחנו עובדים ומשיגים דברים. באמת משתנים דברים בעיר, זה הדבר הראשון. דבר שני, הבעיה של דו גלגלים לא תיפתר עד שמחוקק לא יחליט, שהדו גלגלים צריכים להוציא רישיון נהיגה. זה לא יפתר, זה יפתר רק במישור המדיני ולא במישור המקומי אף פעם. מה שאני כן רוצה להתייחס, דיברו פה והגורם מאוד חשוב, התשתיות, השילוט והסימונים. אנחנו, המורים, אנחנו כל הזמן מתריעים והחבר'ה יושבים פה, אנחנו כל הזמן מציקים להם, לא סתם אנחנו מציקים. יש כמה מקומות שזה מקומות מרכזיים כמו דרך נמיר ועל פרשת דרכים, שיש שם בלבול בנתיבים, אף אחד לא מבין מה הוא עושה שם, אלה הדברים החשובים והיה פה הבחור האחראי על התמרורים?

אייל הרשטיק: רן.

רן מצקין: כן, תרגיש בנוח.

ליאור ברגר: יופי, תמרור 613, תמרור הכוונה בנתיבים. לעשות אותו גדול ומרחוק. ביקשתי את זה כבר.

רן מצקין: זה על פרשת הדרכים?

ליאור ברגר: לא רק שם, בכל מקום שאפשר לשים אותו פעם למשל ברוקח בפנייה, פנייה מאוד מסוכנת, רוקח פנייה דרך נמיר.

רן מצקין: לאיזה כיוון?

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

ליאור ברגר: שאתה פונה מרוקח שמאלה לנמיר, לכיוון העיר, לכיוון המרכז. היה פעם שילוט מרחוק.

אייל הרשטיק: מה זה, זה השילוט למעלה?

ליאור ברגר: שילוט למעלה. כל נתיב לאן הוא מתייחס.

רן מצקין: באזור מרכז הטניס הוא היה. כן.

ליאור ברגר: נכון. היום, אין אותו. זה מבלבל, לי אישית קרתה שם תאונה, בי נכנסו שם. הרכב שנסע בנתיב האמצעי, ואני מימין עם תלמידה פניתי שמאלה, והרכב המשיך ישר. סימון ושילוט. זה דבר שיפתור, לא יודע, אבל זה יפתור כמה תאונות קשות. ועל זה, כל הזמן אני מתריע פה לחבר'ה, ולא רק אני, אנחנו כמה מורים שמתריעים. זה מה שרציתי בעניין-

שלומי שטיין: אני חושב שרוב עברייני התנועה בעיר, בדו גלגלי, זה אנשים בעלי רישיונות, שהם עולים על הדו הגלגלים, הם הולכים להיות בני אלמוות ואז מרשים לעצמם, יותר, הרבה פחות ילדים מאשר בוגרים.

ליאור ברגר: יכול להיות, ופה באה לידי ביטוי הסמכות. אז אין לכם סמכות לעשות כלום.

אייל הרשטיק: גם הקורקינטים והאופניים.

ליאור ברגר: אני מסכים, אבל זה עוד פעם, כל עוד אפשר לחסוך בחיי אדם אחד, זה כבר יעשה-

שלומי שטיין: כולם מכירים את התמרורים, הרלב"ד עשו קמפיין מאוד גדול שזה עבירות, כמו עבירות תנועה רגילות.

מיטל להבי: אני אומר לך שעיר שרוצה לצמצם שימוש בכלי רכב, לא צריכה לחייב רישיון רכב, היא צריכה לחייב תיאוריה. תיאוריה-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

ליאור ברגר:

תיאוריה לא מספיק.

מיטל להבי:

תיאוריה, ואתה יכול לבקש גם כמו באופנועים שעשו להם מגרש אימון. זהו.

ליאור ברגר:

נכון, לפחות דרגה A2, דרגה של קטנוע, לא מבקש רכב. עם כל היוצא מזה, עם כל הציות לחוקים אחר"כ. כי למעשה כמו שאמרת, זו פריצה. אין שום הגדרה בחוק להרבה כלים. יש לי כאן ספר תקנות, אין הגדרה לגילאים האלה.

מיטל להבי:

זה מה שאמרתי, אנחנו עובדים גם על זה.

ליאור ברגר:

ברגע שמסדירים אותם כעוברי דרך, משתתפים בתנועה, יש אכיפה. אפשר לאכוף ופה, כמובן הסמכויות, מה שאפשר לתת לפיקוח עירוני צריך לתת לפיקוח עירוני.

אייל הרשטיק:

עוד?

ליאור ברגר:

זהו.

אייל הרשטיק:

תודה.

מיטל להבי:

אני אסכם רק שאין חשוב מחיי אדם, העירייה הזאת פורצת דרך. ועם זאת, אני אומרת, אנחנו תמיד במאבק להשיג עוד תקציבים, ובגלל זה הסתכלתי גם עליך, ואני מסתכלת על כל אחד שיכול לעזור בעניין הזה.

שיר כהן:

העלייה עכשיו בתעריפים של החנייה, הכסף מוקדש ל-

מיטל להבי:

זה אני צריכה ללכת לכנסת כדי לחייב-

שיר כהן:

סליחה זו אני קשורה לחקיקה הזו זה-

ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי:

שכל מה שנכנס מתחבורה יצא על תחבורה. קרן. אבל בואי, אל תתחילי איתי בזה כי אני עכשיו מדברת, וכולם מחייכים ויודעים מה העמדה. בקיצור, מה שאני באה ואומרת, גם בתוכניות שהוא הציג פה על התחבורה, לא ראיתי למשל את הרכיבה המעשית לתיכונים, שזה אחד הפרויקטים שאני הכי אוהבת. שכשתיכונים עולה על אופניים, ושירי רוכב בשכונה שלו על האופניים עם מדריכים, הוא גם חוזר הביתה ומספר על ההורים שלו סיפור. כי זה לא יום לימודים רגיל, זה משהו מיוחד. ואני יודעת שהורים שהילדים שלהם עברו את החוויה הזאת, היו הרבה שהתקשרו אליי ואמרו, איזה יופי, מתחילים ללמד רכיבה בעירייה. אנחנו כל הזמן גם במה שאפשר לעשות אל מול מה שמתקצבים. ולמשל כשהרלב"ד מוריד את התקציבים שלו, אז לי קשה להשלים את המציג, שאני אמורה להשלים, כי אנחנו מתקצבים את זה באמת אל מול גופים אחרים, וכשהם מורידים את התקציב בגלל סדרי עדיפויות אחרים בממשלה, שאני לא אגיד מהם, אנחנו צריכים להשלים את הפערים וזה קשה לנו כי לפעמים אומרים לנו כאן, ובצדק, מה אנחנו עכשיו ניכנס בנעלי הממשלה בכל עניין? שהיא תרים ידיים ממנו? זהו.

דורית אברהם:

הרלב"ד כפוף לממשלה, והממשלה לא ממש מעניין אותה הנושא הזה של-

אורלי רביד:

קיצוץ רוחבי, אנחנו אוהבים קיצוצים רוחביים.

מיטל להבי:

מוזרם ליהודה ושומרון.

דנה טל:

אני מנועה מלהגיב.

מיטל להבי:

אני מציעה שנסיים, ישיבה טובה, תודה רבה.

אייל הרשטיק:

תודה רבה לכולם.



ועדת בטיחות בדרכים 23.7.2024

מיטל להבי: אני עוד הצעה אחת, אם יש מישהו שיש איזה נושא שבוער בו, לטובת הוועדות הבאות. כדי שזה לא יהיה רק נושאים שאנחנו מעלים, אתם גם מוזמנים. להציע תכנים שאנחנו נביא להם את העומק והתוכן המשלים.

אייל הרשטיק: תודה רבה.

מיטל להבי: תודה.

תום הדיון