

פרוטוקול דיון ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 5.7.2022

נושאי הדיון: תכנית אסטרטגית לחזון אפס (Vision Zero)

נוכחים/ות:

- רון חולדאי, ראש העירייה ויו"ר הוועדה
- מיטל להבי, סגנית ראש העירייה, מחזיקת תיק התחבורה והבטיחות בדרכים ותיק הגאווה, מ.מ יו"ר הוועדה
- אופיר כהן, ראש רשות תנועה, תחבורה וחניה, עיריית תל אביב-יפו
- עירית רחמני, מנהלת אגף התנועה, עיריית תל אביב-יפו
- חגית נעלי יוסף, מנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי, עיריית תל-אביב יפו
- שרונה הרשקו, מנהלת מינהל בינוי ותשתיות, עיריית תל אביב-יפו
- שלומי שטיין, סגן מנהל אגף פיקוח, עיריית תל אביב-יפו
- ליאת שחם, מנהלת פיתוח עסקי, CityZone
- ערן, עוזר לראש העירייה בתחום התחבורה
- אייל הרשטיק, עוזר לסגנית ראש העירייה
- ד"ר תמיר בלשה, יו"ר צוות היועצים לכתיבת התכנית האסטרטגית לחזון אפס, משרד תכנון לוי שטרק
- יניב יעקב, מנכ"ל עמותת "אור ירוק"
- יעקב זכריה, הרלב"ד
- נתי, הרלב, הרלב"ד
- שרגא קירשנבוים, מנהל איחוד הצלה בתל אביב-יפו
- דני שמואל, איחוד הצלה, תל אביב-יפו
- ד"ר אורן תבור, רופא בכיר בחדר מיון, בית החולים איכילוב
- מיכל אבן חן, מנהלת עמותת "נתיב בטוח"
- עתליה אלון, מנהלת המחקר והפיתוח של פרויקט Anyway
- אייל אלקריף, מ"מ קצין תנועה, משטרת מחוז תל אביב-יפו
- הדר, משטרת ישראל
- מישל ספקטור, דוקטורנטית בתחום הבטיחות בדרכים
- גלי פרוינד, מתכנתת תחבורה בת קיימא
- דרור רשף, פעיל חברתי בתחום תחבורה ובטיחות בדרכים
- הילה, רכזת זהירות בדרכים, מחוז תל אביב-יפו
- דורית אברהם, תושבת

- יובל אברהם, תושב

בזום:

- אנדי יצחק, היחידה לתכנון אסטרטגי, עיריית תל אביב-יפו
- טופז פלד, מהנדסת הרלב"ד
- קובי אמסלם, תושב

תקציר - נקודות מרכזיות שהועלו בדיון להמשך טיפול

מיטל להבי: חשוב ליחצן את המבצעים שהמשטרה והפיקוח עושים, בלי תקשור אנשים לא מודעים.

חשוב לייצר מפרט איכותני לחברות שכליהם מסתובבים בעיר.
יש לקדם רישיון עסק לחנויות לממכר אופניים.

קובי אמסלם: מומלץ להתמקד בארבעה חמישה שוברי שוויון, צריך למצוא איפה הם ולהשית עליהם את כל המאמצים.

כדאי להשקיע באכיפה שפיטה וכמובן בחינוך והסברה.

דרור רשף: יש לקדם ברירת מחדל של נסיעה בעיר ב 30 קמ"ש, יש לקדם פיילוטס לא רק של צמתים אלא של רחובות עם מדרכה המשכית, עם מעברי חציה מוגבהים

עתליה אלון: יש לעשות חקירות עומק של תאונות והפקת לקחים לא רק במקום שבו קרתה תאונה אלא בכל מקום שבו יש מצב דומה.

ד"ר אורן תבור: מציע להכין קמפיין יחד עם איכילוב, יש אפקט לרופא שמשותף בקמפיינים.

אייל אלקריף: אנחנו רוצים לקדם חוק שכאשר כלי חשמלי מגיע למעבר חצייה, אם יירד מהכלי הוא יקבל זכות קדימה.

שלומי שטיין: לנו יש את האפשרות והטכנולוגיות, ככל שנקבל עוד סמכויות ואפשרויות נוכל להעלות את רמת הבטיחות בעיר.

יניב יעקב: חשוב לייצר אכיפה באמצעות מצלמות ברחבי העיר.

אופיר כהן: יש לקדם הורדת מהירות נסיעה של כלי הרב וצמצום תנועה של רכבים פרטיים כבדים וגדולים

פרוטוקול מלא

פתיחה

רון חולדאי: שלום לכולם. ראשית, אני מברך את כולכם על שאתם דנים בנושא מורכב כל כך – הבטיחות בדרכים. יש פרדוקס בין האמירה "תוכנית אסטרטגית" לבין העובדה שאין תוכנית אסטרטגית במדינת ישראל בשום תחום. איך אפשר לעשות תוכנית שלא נגזרת מתוכנית אחרת? איך אפשר לעשות תוכנית על דברים שבהם לא אנחנו אמורים לעסוק, אלא המדינה? אנחנו נמצאים בתקופה מאוד בעייתית בהקשר הזה, למעשה זו אנטיתזה לכל דבר שנקרא אסטרטגיה. אנחנו חיים בתוך התווך של הדבר הזה.

מה שמאפיין אותנו זה חוסר תכנון ופתרון משברים עקב דברים שונים שקורים. יש תופעה חדשה שבוטלת כאן בתל אביב-יפו והיא כניסה של טכנולוגיות בצורה מהירה מידי, המערכת לא בנויה להבין מה קורה, להסיק מסקנות, לייצר רגולציה ואכיפה, ובינתיים הן בשטח. אפשר לראות את זה בכל היבט – סוגי הכלים שנעים על הכביש שאינם מוגדרים, השליטה בכלים שמתחילה להיות שליטה מרחוק, אלה דברים חדשים והרגולציה איטית.

כמו תמיד, הכל מתחיל בתל אביב-יפו-יפו, ובעוצמה הכי גדולה, ועד שיתר הגופים מבינים מה קרה כבר אכלנו אותה. בתוך התווך הזה אנחנו מוצאים את הדרך שלנו להשפיע על המקום שלנו. ייתכן שזה לא ידוע, אבל בשנים האחרונות כמעט את כל החקיקה והטיפול והרגולציה בנושא הכלים הזעירים עיריית תל אביב-יפו יזמה. העירייה מציפה ונלחמת. אף אחד לא רוצה לתת לנו להתעסק בזה, וזה לוקח שנים. עד היום יש חוסרים עצומים ביכולת שלנו לטפל בדברים.

אני לא יכול להגיע לאפס תאונות דרכים עד שאני לא יודע מי נוסע באיזה כלי. 70% מהאנשים שעושים תאונות בורחים ממני ואין לי סמכות לתפוס אותם. אנחנו נמצאים במציאות שבה אנחנו מפגרים אחרי השינויים בשטח, והשינויים בשטח רבים. נגזר עלינו להיות חלוצים גם בתחום הזה. אנחנו נגיע למציאות שבה מי שצריך לעשות יעשה את מה שהוא צריך.

אני מברך כל אחד מכם על כך שאתם משקיעים בזה זמן, אכפתיות ורצון לטפל בזה, ולהוסיף עוד נדבך שבסופו נעלה את רמת הבטיחות במרחב הציבורי בהיבט של תאונות דרכים. יש לנו גם בעיה תרבותית בישראל שבה בני האדם מעצם טבעם פחות ממושמצים, ויש בעיה לסגל הרגלים. אני מאחל לכם שתמצאו פתרונות טובים. אל תהיו מושפעים מהתסכול ואל תאבדו אופטימיות. עשו את עבודתכם. אנחנו פה בשבילכם. תודה לכם.

מיטל להבי (מצגת): ברכות לכולם, גם לנמצאים בזום. התכנית שלנו מתמקדת בחזון אפס הרוגים והפחתת התאונות הקשות. אנחנו לא מתיימרים לכך שלא תהיינה תאונות כלל, זה לא אפשרי. אבל כן להפחית את עוצמתן, תדירותן ואת היקף ההרוגים שהן מייצרות.

הנתונים על כמות תאונות הדרכים בתל אביב-יפו-יפו הם של הלמ"ס, מתאונות המדווחות למשטרה. אנחנו מבקשים כל הזמן שמאגרי המידע ישתפרו ויכילו גם את המאגרים של בתי החולים

ושל תאונות פח לפח, זה עדיין לא קיים. בתל אביב-יפו-יפו לצערנו אנחנו נעים סביב 18–20 הרוגים בשנה וזה די קבוע בארבע השנים האחרונות. יש 4 פצועים קשה בכל שבוע בממוצע, זה אומר 200 ומשהו בשנה. זה האתגר שלנו. גם עניין הפצועים קל כמובן מטריד, אבל הפצועים קשה הם האתגר האמיתי. מספר הנפגעים קשה וההרוגים בעיר גבוה יותר יחסית לערים אחרות. הכל כמובן יחסי לכמות התושבים והמבקרים בעיר והיקפי התנועה בה, אבל הנתונים אומרים שאנחנו עומדים במקום הכי גבוה והכי לא נעים מבחינת מספר התאונות.

הפגיעים ביותר אלה הולכי הרגל, היו 26 כאלה. בתאונות מעורבים בעיקר רכבים פרטים, הם עיקר הפוגעים בהולכי הרגל בפער ניכר. מה שמפריע להרבה הולכי רגל זה המיקרו-מוביליטי, אבל מה שהורג ומה שפוצע אותם הכי קשה אלה כלי הרכב עם ארבעה גלגלים. נוטים להסתכל על המוחלשים ולשלח אותם זה בזה, אבל הכלי המשחית – עובדתית – זה כלי רכב עם ארבעה גלגלים. בשנה זו כבר מדובר על 12 הולכי רגל הרוגים, מתוכם אחת מתאונה עם קורקינט. גם השנה, רוב ההרוגים – גם רוכבי אופנועים ואופניים – הן מתאונות עם רכב עם ארבעה גלגלים וגם לרוכבי אופניים ואופנועים יש גם תאונות עצמיות.

עלות תאונות הדרכים רק בתל אביב-יפו-למשק היא כ-500 מיליון שקל לפחות. ההשקעה שלנו בחזון אפס גדולה אבל זו רק עלות ראשונה וברור לנו שזה לא מספיק. כאשר יש תאונת דרכים אנחנו יוצאים עם אגף התנועה, הרלב"ד, אגף התנועה והמשטרה ומסתכלים על אזור התאונה ומבצעים תחקיר. אנחנו צריכים מצלמות מהירות בערים, הן הופכות להיות אוטוסטרדה. יש גם עניין של שדה ראייה, וצריך להפסיק להרשות עמודי סעף ותקשורת בין רחבת הולכי רגל לבין הכביש.

לעירייה לוקח יותר ידי זמן לתקן דברים. לדוגמה, במשה דיין 60 הייתה תאונה קטלנית ומבקשים ממני מעבר חציה עם רמזור כבר 7 שנים במקטע הדרך הזה. אמנם ביצעו פסי האטה, אבל החלטה על מעבר חציה התקבלה וזה לא בוצע. המשטרה לא אוהבת לאשר מעברי חציה במקטעי דרך, וגם אגף התנועה לא מאשר כי הם מעדיפים שאנשים "יפוצו" לדרך ואז יהיו יותר ערניים. בתב"ע יש מעבר עילי או תחת, רצו לבנות גשר ולא בנו ואז אני הופכת לקול המתרה בועדה המקומית כי אני מתנגדת לתוכניות דומות בגלל אי ישימות. תהליכים כאלה לוקחים המון זמן, ואני אראה את האבסורד בכל דיון כי רק ככה נציל חיים וכי תושבים כותבים לי על זה כל הזמן.

גם בדרך בן צבי אותו דבר – יש מועדון של זקנים ולידו מועדון הומלסים והצל שלהם נמצא ממול. אני רואה אותם חוצים את הכביש עם פיג'מות כדי לעבור לצל. אומרים לי שעוד מעט תיבנה שם שכונה ואז יהיה כביש, אבל עד אז אין. אם זה היה צפון תל אביב-יפו כבר היה כביש. לא ייתכן שבמקום כזה מחכים לבניית שכונה כדי לסלול כביש שכבר מאושר סטטוטורית. אני מתביישת כשאני יוצאת לתחקירים וכותבת דו"חות מפורטים ולא מתייחסים אליהם ברצינות. אני מזמינה את המשטרה לצאת איתי לתחקירים כדי לראות את הממצאים בשטח.

אייל אלקריף: במשה דיין היה בזמנו מעבר חציה, ובוטל על ידי העירייה.

מיטל להבי: נכון. היה גם מול פארק וולפסון. השיטה של מחיקת מעברי חציה לא תיתכן, אנשים ממילא חוצים. צריך גם פסי האטה לפני מעברי חציה כדי להאט את התנועה. בבן צבי יש מכוניות שטסות על 120. כאשר נהג מרגיש שהוא נוהג ברחוב עירוני הוא יודע שצריך להיזהר. כשהוא מרגיש

בטוח הוא נוסע כמו באיילון. בתוך העיר צריך לנסוע לאט. ברחוב בני אפרים יש נתונים שנמדדו על ידי מובילאי במהירות של 87 קמ"ש, ויש בית ספר בקרבת מקום. צריך אכיפה לא רק על מהירות של מכוניות אלא גם של אופניים. אם תהיה מדידה, אז כמו שאי אפשר לברוח מהמצלמה של הנת"צים אי אפשר יהיה לברוח גם מהמצלמה הזו. דבר נוסף זה מצלמות אכיפה על מעבר באור אדום, גם של אופניים.

בעולם – לונדון, אוסלו ועוד ערים מצטרפות לחזון אפס. ראש עיריית לונדון חייב את כל האוטובוסים והמשאיות בעיר להתקין מובילאי, התאונות שלהם ירדו ב-80% ואז נכנסו לחזון אפס. נתוני התאונות בלונדון בירידה חדה, יש יעדים ברורים, כמות הנפגעים יורדת. גם בניו יורק יש הפחתה ב-36% בכמות הולכי הרגל ההרוגים. יש שם 465 "סקול זון" בכל העיר, יש הגבלת מהירות לאופניים וכאן אדריכל העיר לא מרשה ליישם אורבן 95 לצבוע את האספלט במתחם הורדת הילדים מול בית הספר. בניו יורק ניתנו 2.3 מיליון דוחות מהירות באמצעות מצלמות, 81 אלף זימונים לבית משפט, פה אין לנו מספיק כוח אדם לזה. בוצעו 975 אזורים בטוחים להולכי רגל. צריך לפרגן ולומר שבסביבת בתי ספר יש לנו פחות בעיות, אבל צריך להעתיק את הדבר הזה גם לאזורים אחרים, ללכת על זה בכל הכוח. גם בהלסינקי חלה ירידה דרסטית בתאונות לרמה של 5 בשנה.

אני לא פוחדת לחלום גבוה. אנחנו בעיר קובעים יעדים לכל מדינת ישראל, ראש העיר נוכח כאן וכל הגורמים נרתמו לזה, מנכ"ל העירייה, הרשות לתחבורה, מינהל בת"ש – שמנו את זה כיעד. נתמודד עם התאונות הקשות בעיר, למרות הצפיפות הגדלה וכניסת כלי רכב חדשים. ובגלל אלה האתגר שלנו קשה. תאונות הם לא גורל, אפשר למנוע אותן. נצליח לעשות את זה בעזרת השותפים שלנו. זה לא יסתכם רק בחוברת, אנחנו רוצים תכנית עם כיווני פעולה ולהיכנס לפחות לפיילוט אחד כבר בקדנציה הזו ולהתמודד איתו באמצעים טקטיים. אנחנו מגדלור מוביל לעשייה בישראל. אנחנו לא רק נהיה הראשונים שנצא מהפקקים אלא גם הראשונים שנתכנן וניישם חזון אפס.

שרונה הרשקו: הנושאים האלה מגיעים מדם ליבה של מיטל, ואנחנו מקבלים את הדברים, גם את הביקורת. יש נושאים שאין מה לעשות איתם מהיום למחר – יש חוקים, כללים ותב"עות. אבל כארגון שלומד ומפיק לקחים, כאשר אנחנו נתקלים בתב"ע חדשה וזוכרים דברים שנאמרו בעבר, אז אם יש שם שצ"פ כדאי שנשים בו מעבר חציה כי זה עלה בתכנית אחרת. בתב"עות ישנות קשה לעשות שינויים מעכשיו לעכשיו. אלה הם הדברים שלוקחים זמן.

בתוך המינהל אנחנו עוסקים יום-יום, שעה-שעה, בכל דבר שקשור לנושא של בטיחות ותאונות. פרויקט הדגל שלנו הוא שבילי האופניים, וכל שביל שנוסף למרחב הציבורי מעלה את רמת הבטיחות של כולם, על אף שלעיתים זה גוזל גם חניות. אנחנו רואים גם את נכונות התושבים שמבינים שזה העתיד וזה המקום.

התיאום ההנדסי במינהל עושה את הממשקים בין פרויקטי הבינוי והתשתית סביב המרחב הציבורי, דרך הסדרי התנועה הזמניים. האתגר שלנו לייצר סביבה בטוחה לכלל משתמשי הדרך בעיר שהיא בעבודות הוא קשה. יש כל כך הרבה פרויקטים בעיר, יש פה כלים כבדים, כלי צמ"ה, משאיות, מערבלי בטון, חלק מהתאונות הן של הכלים האלה והממשקים שלהם עם הולכי הרגל.

אנחנו אחראים גם על אחזקה שוטפת, איכות הכבישים והמדרכות. אבל כאשר נת"ע עושים פתיחה של האספלט בלילה וסוגרים עם חומר שלא מספיק איכותי זה עלול להביא להולכי הרגל ורוכבים שנפגעים. לשם כך הגדלנו את כמות המפקחים שלנו, אנחנו מעלים מדרגה מול הפרויקטים בעיר, בכל הקשור לסביבת הפרויקט והמרחב הציבורי בסביבות העבודות, כדי לספק גם שם בטיחות לכלל המשתמשים.

יש לנו פורום מוקדי סיכון, שבו נבחנים באופן שוטף פרויקטים חדשים ומיושמים שיפורים נקודתיים, וגם מופקים לקחים לפרויקטים עתידיים. כשמגיעים לתכנית אסטרטגית זה עוזר לנו לעשות את הפרויקטים הבאים יותר טוב. תודה לכל מי שעוסק במלאכה.

מיטל להבי: יש הרבה פריצות דרך מול מינהל בת"ש, למשל הסימול של מיתון התנועה שלא היה מאושר מול משרד התחבורה והיה מאבק מול המשרד כדי לאשר אותו מול תמרור מתאים.

חגית נעלי יוסף: אנחנו יודעים לקחת נושא מורכב, להגדיר יעדים, נושאים, למדוד ולהכין תכנית פעולה אופרטיבית, כולל פיילוט, כדי לעבוד במקביל ולבחון את תשומות העבודה תוך כדי עבודות בשטח. זו תוכנית מאתגרת מבחינת הנתונים – הם לא מספיק מסודרים, יש המון שותפים לדאטה ויש בה הרבה חורים. אנחנו יוצאים לדרך מאתגרת ומאוד אמביציוזית, יצאנו לדרך ואנחנו כבר אחרי מכרז ויועץ שזכה במרכז.

ד"ר תמיר בלשה (מצגת): אני מהמשרד שזכה לכתוב את התכנית המאתגרת הזו. אומר כמה מילים על המתודולוגיה ועל האתגר שעומד לפנינו.

המטרה שלנו היא קודם כל הפחתת התאונות החמורות ומספר הנפגעים קשה וההרוגים. זה כמובן כי קשה להגיע לאפס תאונות דרכים, וגם כי צריכה להיות התמקדות אסטרטגית וסדרי עדיפויות. אנחנו מתחברים ומשלימים את התכנית האסטרטגית העירונית לניידות תחבורה. יש שם פוטנציאל רב לתכנית לבטיחות בדרכים, וגם משרד התחבורה והרלב"ד פרסמו מסמכים עם מתודולוגיות להכנת תכנית כזו ומה צריך להיות בה.

אנחנו מאמצים גישות שרווחות בעולם: גישת המערכת הבטוחה, שמתמקדת במשתמשי הדרך הפגיעים. הגישה הזו לא שמה את האשמה עליהם אלא על מאפייני התשתית, שתהיה סלחנית לטעויות אנוש. זה נוגע להפחתת מהירות כלי הרכב ומיתון תנועה, תכנון רחובות עם חתכים טיפוסיים חדשים. צריך להבין שזה גם תשתית וגם שיתופי פעולה – בתוך העירייה, כלפי חוץ, האקדמיה, המשטרה, נציגי הציבור וכל המשרדים השונים. אנחנו מתחברים גם לגישת היפוך הפירמידה שנוקטת העירייה. יש לכך משמעות בפיצול הנסיעות כי פחות נסיעות ברכב פרטי אומר בהכרח פחות תאונות, משום שברובן מעורב רכב פרטי. גם את זה עושים באמצעים תשתיתיים שמקדמים הליכתיות ורכיבה על אופניים.

משרד התחבורה והרלב"ד פרסמו תוכניות המגדירות את הנקודות המרכזיות שצריכות להיות בתוכנית כזו, תכנית "עיר בטוחה" ותכנית "50 עד 30". חלק מהנקודות – ניהול מהירויות, איתור של מוקדי סיכון, איתור מוקדי חציה בטוחה ומקומות בעייתיים, התייחסות להולכי רגל מבוגרים, צמצום תנועת משאיות ואוטובוסים והיפגעות מהם, פיתוח תשתיות אופניים וחיבור לתושבים ביצירת מקור נגיש למידע, הסברה, שיתופי פעולה בתוך העירייה ומחוצה לה. בחלק מהדברים עלינו להתבסס על נתונים, ואחת הנקודות הבעייתיות שלנו היא בסיס נתונים חסר.

שלבי העבודה – הגדרת התפיסה, זיהוי הסוגיות הקריטיות, המוקדים והאוכלוסיות בסיכון; הבנה של אמצעי ההתערבות שמשמשים בהם, יש אמצעים שמוכחים מחקרית ומשפיעים יותר; נושא נוסף הוא מערך העבודה הממוחשב: שדרוג מערך ה-GIS ושילוב של שכבות המידע בו למערכת אחד כדי לעקוב ולנטר את ההצלחה של התכנית.

שלבי התכנית:

- שלב א – סקר ספרות. התחלנו את העבודה על התכנית ואנחנו בשלב הזה. אנחנו סוקרים תכניות כאלה שנעשו בעולם, והרשימה לא ארוכה. אנחנו מחפשים מקומות דומים לישראל שנעשו בהם תכניות כאלה ולומדים אותן, מרכזים את המידע על אמצעי תשתית ורוצים לאמץ את מה שיכול להועיל יותר. שלב א' כולל גם איסוף מידע וביצוע ניתוחים. אנחנו אוספים מידע על תאונות קטלניות בחמש השנים האחרונות, נפחי תנועה ומיקרו-מוביליטי ורוצים להציב את הכל על גבי GIS כדי לזהות מוקדי סיכון וצמתים נקודתיים, מוסדות ציבור שיש סביבם בעיות ועוד. נערך פיילוט בכל מיני רחובות בעיר ואנחנו מתחברים לפיילוט הזה כדי לתת המלצות משלנו.
- שלב ב – גיבוש המלצות לשיפור איסוף הנתונים והמידע. אנחנו רוצים להגיע למצב שבו בהצלחה של נתונים ניתן יהיה לחזות מוקדי סיכון ומודלים לחיזוי. נלמד את המערכת הקיימת ונציע שדרוגים, אולי שכבות חדשות או משהו מדורג שמתבסס על המצב הקיים.
- שלב ג – כתיבת המלצות והנחיות. המלצות למיתון תנועה והפחתת מהירות על ידי שינוי תשתית, הנחיות לתב"עות לבטיחות בדרכים בחדש רחוב ולבטיחות בקרבת מוסדות חינוך, בדגש על מיתון תנועה באזורי ההשפעה, הסדרי תנועה זמניים והצעות לפעולות מול גורמי העירייה.
- שלב ד – כתיבת התכנית עם המטרות והיעדים שלה עם הנושאים הרלוונטיים. תכנית העבודה תהיה רב שנתית עם אומדני ביצוע. לכל פעולה שנרצה לבצע יהיה אמצעי יישום עם פוטנציאל של עלות מול תועלת מבחינת התרומה שלו לבטיחות; ביצוע ניטור ובקרה, צריך לעקוב אחרי התכנית הזו במהלך 10 שנים באמצעות ספירת הכמות של תאונות ופצועים קשה, אבל גם מבחינת התשתית – כמה תב"עות שונות, כמה עבודות בוצעו, שינוי תרבות והתנהגות, אכיפה ועוד; קביעת סדרי עדיפויות ליישום התכנית ואישורה.

בכל שלב יוצג דו"ח ביניים. תחתיי יש צוות יועצים מכובד שכולל מתכנן עירוני, מתכנני תחבורה ויועצי בטיחות, מהנדסי תנועה, מומחים בעל שם עולמי בבטיחות בדרכים והיבטים התנהגותיים וגם פונקציה מיוחדת לנושא ה-GIS שתעסוק בניית הנתונים.

קובי אמסלם: בני, אילון, נדרס בתל אביב-יפו לפני 4 שנים על ידי נער שעלה שיכור למדרכה. הקשבתי לדברים קשב רב, איני איש מקצוע, אבל ראיתי איך מערכות מתפקדות וקורסות ולא מגשימות את ייעודן כמעט בכל מקטע אפשרי. יש כמה דברים שאני רוצה לומר:

אומר בפשטות – לו היה תקציב בלתי מוגבל וזמן בלתי מוגבל והיו מקימים עיר מאפס, אז זו אחלה תכנית. היא ממוקדת ונוגעת בהרבה נקודות. אבל יש פה אילוצים אחרים לחלוטין, יש מקטעים גדולים וקטנים. אין התמקדות בארבעה-חמישה שוברי שוויון והפיזור יעשה אותה בלתי אפקטיבית. אני לא מכיר תוכנית שרוצה לעשות שינוי בלי תקציב מוגדר ועם הסתמכות על שינויי חקיקה. אני סקפטי.

בנוסף, יש כאן סביב השולחן אנשי אכיפה והם לא קיימים בתכנית הזו. מניסיוני זה עובד כאשר משקיעים באכיפה, בשפיטה וכמובן בחינוך והסברה. אלה כלים אפקטיביים במיוחד לטווח קצר וזה לא נמצא שם.

ראש העיר דיבר על בעיה של לסגל הרגלים בישראל, אבל אין לנו את הזכות להתיימש. בין הפסימיות על כך שאי אפשר לשנות הרגלים לבין החובה להיות אופטימיים, חרדת הקודש שמיטל דיברה בה לא נוכחת באופן קבוע ומשמעותי ואנחנו נכנסים לתוך נבכי הבירוקרטיה. מהיכרותי, כשנכנסים לבירוקרטיה משחקים לידיים שלה ושום דבר טוב לא צומח משם. צריך למצוא איפה שוברי השוויון ולהשית עליהם את כל המאמצים.

מיטל להבי: תהיה באסטרטגיה התייחסות לאכיפה, חינוך והסברה. אבל זה לא חזות הכל. העירייה הקצתה 600 אלף שקל לתוכנית חינוך נוספת על התכנית השגרתית ופעילות הדרכה לתיכונים, מיפו ועד תיכונוט. שיפצנו מרכזי הדרכה, נתתי גם הרצאות בעצמי בתיכונים, אנחנו לוקחים אותם למרכזי הבקרה, ל-CityZone, מלמדים אותם רכיבה מעשית ועוד. בשנה הבאה התקציב של התוכנית הזו יוכפל ואף ישולש, אנחנו רוצים להגיע ל-30 תיכונים. אני רוצה להפוך את התיאוריה ממקצוע בחירה לחובה, יש כנס מתגייסים היום ומחר ושם מושקע כסף בהסברה מאתנו ומהרלב"ד. עשינו כנס של שליחים עם חברות המשלוחים. זו רק ההתחלה, אנחנו אוכפים עכשיו שעות נוספות ומדווחים לתקשורת על המבצעים. כולם נחשפים בפעם הראשונה לברוטאליות שבה הפקחים נתקלים בעבודה שלהם. משטרת ישראל יוצאת למבצעים וביקשתי ליחצ"ן אותם כי בלי לתקשר את זה אנשים לא יודעים.

הכל נעשה במקביל. העוצמה של תל אביב-יפו והיתרון שלה הוא שאחרי שמשקיעים כסף, מפגישים גם את הקהילה. למשל לקראת פתיחת הרכבת הקלה או בנושא התחבורה החכמה והבטוחה. זה לא במקום, זה בנוסף. סקר בטיחות בקיץ לפני כל שנת לימודים למשל, זה הסטנדרט שלנו. לא סתם ראש העיר מעורב, התכנית מחלחלת לכל המקומות כי זה מגיע מלמעלה. אלה לא פעולות ספורדיות, אלא משפך מכוון לנושא. הדגשנו שתוך כדי בניית התוכנית נתמקד בשני רחובות אדומים שחלקם יבוצעו גם באמצעים טקטיים מידיים.

בכל דבר שתצצה להיות מעורב בו – אתה מוזמן. שמעתי אותך מרצה והתרגשתי מאוד. אני מברכת אתכם כי אין כמו אדם שמבין את המחיר האישי כדי להעביר את המסר.

דורית אברהם: קובי ואני מדברים מדם ליבנו. אנחנו באים ממקום של כאב כדי להצמיח תקווה. אני שילמתי מחיר מאוד כבד כאשר הבן שלי יצא עם מונית מהבית לבלות בתל אביב-יפו, ובתוך העיר לקח קורקינט עוד לפני שהיתה חובת חבישת קסדה. לאחר 5 דקות של רכיבה ב-3 וחצי בבוקר בבן יהודה פינת בן גוריון הוא עצר באדום, הסתכל שמאלה וחצה באדום לאחר שלא זיהה רכבים מגיעים אבל רכב הגיח מאחורי הקיוסק ופגע בו. קסדה במקרה הזה היתה מצילה את חייו.

אני זוכרת את חוסר האונים של הצוות הרפואי שאמר לי איך הגיעו לרפואה כדי להציל חיים והם לא מצליחים לעשות את זה. באותו רגע החלטתי שאני יוצאת למאבק על חבישת קסדה. עשינו ממש חמ"ל בבית בזמן השבעה, ופעלנו מול המשטרה שאפילו היא היתה סקפטית. אמרו לי שאני נלחמת בתחנות רוח, רק כדי לעשות שינוי. חברתי לראש עיריית רמת גן ולמיטל שהבינה את גודל האחריות. הצלחנו תוך חודשיים להעמיד את החברות הללו בפני עובדה שחייבים להיות עם קסדה על הכלי. אני רוצה לעשות עוד דברים – אחד הדברים הוא חינוך. רציתי להרצות בבתי ספר אבל זה נקודתי, הבעיה היא כלל ארצית אז יש שני דברים שהם חשובים ואני רוצה לציין:

תשתיות – אתם מובילים את הנושא הזה היום אבל זה עדיין לא מספיק כי התרבות לא מפותחת מספיק, וצריך לחבור גם לעיריות נוספות כדי להמשיך.

חינוך – הטמעה מגיל צעיר בתכנית הלימודים. היה בעבר מרכז הדרכה של זהירות בדרכים, זה חייב להיות בתוכנית מסודרת במערכת החינוך.

דור רשף: אני רוצה להזכיר ששינוי התנהגותי בסיסי זה דבר שקורה. אני הייתי שותף לקידום שבילי אופניים בעיר לפני 20 שנה ואמרנו לנו "מה פתאום". אמרו שאין טעם ואף אחד לא ירכוב, והנה אנחנו רואים היום שאחוזי הרכיבה היום עולים. גם בנושא של חגורות בטיחות זה קרה. מתוך חזון אפס אימצו גם את מעגלי התנועה בכל הארץ והיתה ירידה במספר התאונות בצמתים. בכל מקום שהעיריות היו מספיק קוהרנטיות – היה שינוי. השינוי אפשרי, העניין הוא לקחת שלושה-ארבעה דברים שעובדים ולהתמקד בהם. כבר משנת 1930 יש דרישה להפחית מהירות בעיר, זה מאוד משפיע. צריך להחליט שהמהירות הבסיסית בעיר היא 30 קמ"ש, אם רוצים מהירות אחרת ברחוב אחר שבו זה מתאפשר – הוא זה שיהיה יוצא הדופן ונצטרך להסביר למה שם צריך. ברירת המחדל תהיה 30 קמ"ש. זה דורש שינוי חקיקה והסברים אבל השינוי הוא לא רק בתשתיות פיזיות אלא גם בתשתיות הארגוניות שלנו – בשיתוף הפעולה של המשטרה עם העירייה. המשטרה צריכה להיות שותפה לנושא הזה בצורה עמוקה. יש לקדם פיילוטס לא רק של צמתים אלא של רחובות עם מדרכה המשכית, עם מעברי חציה מוגבהים. אלה דברים שלוקחים זמן.

עתליה אלון: המטרה שלנו היא להביא את הנתונים לציבור כי הם שייכים לכולנו. הצלחנו לפתוח אותם לכל הציבור. אנחנו דוחפים למסקנות מבוססות נתונים, והעבודה שהתחילה פה היא מרשימה. בכלל כיף לשמוע על חזון אפס כאן במעמד ראש העיר.

אני התאלמנתי לפני 6 שנים, בעלי נהרג בכביש שבו אין גדר הפרדה, ואחד הדברים שראיתי לאחר התאונה הוא שאור ירוק התריעו עליו כבר המון זמן לפני. רק עכשיו שמו גדר הפרדה בחלק שזה קרה. זה מה שהביא אותי לפעול בנושא. אנחנו היינו רוצים לשמוע ולקבל מכם כמה שיותר דאטה כדי להנגיש אותו לציבור, חשוב שגם הציבור יהיה שותף. בנוסף – חקירות עומק של תאונות והפקת לקחים לא רק במקום שבו קרתה התאונה אלא בכל מקום שבו יש מצב דומה. זה קורה בשבדיה כבר כמה שנים.

ד"ר אורן תבור: מרגש אותי לשמוע את הדברים האלה כאן. אנחנו בבית החולים רואים את השלב האחרון, כשזה לא מצליח.

יש כמה דברים שקופצים לי לראש. בעניין הקסדה, אני מעולם לא הצלחתי לשחרר את הקסדה מהכלים של "ליים". אנחנו רואים בבית החולים ילדים שמגיעים ללא קסדה או עם קסדה שבורה. חייבים להדגיש בפניהם שחייבים לנסוע עם קסדה.

יש לנו בכל יום 12 נפגעים רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים, מתוכם 5% פצועים קשה, ואני תוהה אם יש דרך אכיפה על נסיעה של שניים על קורקינט. עשינו בזמנו קמפיין באיכילוב עם ערוצי התקשורת שהוריד 75% מכל סוגי הפצועים שהגיעו אלינו. אפילו עוד לפני אכיפה, אפשר להרים קמפיין יחד איתנו, למשל שלא לנסוע בצד שמאל של הדרך. יש אפקט לרופא שמשתתף בקמפיינים האלה.

מיטל להבי: בעניין הזה אני אומר בשם אופיר שהמכרז שלנו לגבי הקורקינטים לא יהיה רק על עמידה בכללים, אלא ידרוש מפרט איכותני. הם יצטרכו להתמודד על הזכות לפעול בעיר באמצעות כלים תקינים, בטיחותיים ועוד פיצ'רים שיצטרכו להמציא מחדש. בעניין הקמפיין, אני רוצה להעיר מחדש את הדבורות לעניין הזה.

יניב יעקב: בנושא האכיפה אני מתחבר למה שנאמר כאן. מה שיביא את השינוי בטווח קצר זה רק אכיפה. למשטרה גם כך אין מספיק כוח אדם, וזה מתחבר למה שמיטל אמרה על מצלמות. זה עובד בנת"צים ובחניה. אפילו רצוי שההכנסות יעברו לעירייה לטובת בטיחות בדרכים כמו בנת"צים. זה תהליך שאפשר לעשות אותו. חייבים מצלמות אכיפה.

דבר שני, זה היכולת של העירייה לכפות כללים על המפעילים של הקורקינטים היא חזקה יותר מכל חקיקה. עבודה מולם במכרזים היא חשובה מאוד. צריך להפחית מסוכנות של הכלי הזה. זה אחד ההישגים של העירייה.

מיטל להבי: תעבירו אלינו כל רעיון שיש לכם. קחו רק בחשבון שיש 170,000 רכיבות ביום בתל אביב-יפו-יפו, רק 35,000 הם של קורקינטים שיתופיים. כשאנחנו דורשניים מולם, ונעשה זאת, אני

רוצה לדעת איך מתמודדים גם עם הכלים המתגברים. שיתנו לי סמכות לתת רישיון עסק לחנויות לממכר אופניים.

אייל אלקריף: הסלוגן שלנו זה "השירות בתנועה מציל חיים". כל מקרה מהמקרים שסופרו כאן דוקר אצלי בלב. התחלתי את התפקיד ב-2016 ונלחמתי בתחנות רוח כדי להסביר על החשיבות של מיתון תנועה. זה היה בשדרות ירושלים, רציתי במפרים וזה לא אושר כי תחבורה ציבורית עוברת שם. הבעיה היתה בעיריית תל אביב-יפו. ביקשתי לשים פנסי אורות אדום-כחול, זה היה חלק מרעיון עם עוד כמה דברים שבוצעו, ובסופו היתה ירידה של 30% בתאונות במרחב יפתח.

אני מייצג את מחוז תל אביב-יפו, ולא את עיריית תל אביב-יפו. במחוז יש כרגע ירידה של 37% בתאונות קטלניות, ירידה של 27% בתאונות הקשות וירידה זהה גם בתאונות הקלות. בחודש הזה יחד עם הלב"ד אנחנו נותנים דגש על מיקרו-מוביליטי, והחודש יותר נייחצ"ן את זה ונוותר גם על מבצעים אחרים בשביל המבצע הזה. צריך לציין שמבצעים זה נחמד אבל רק רצף אכיפה תנועתי פותר את הבעיה. רק כאשר משתמשי הדרך יודעים שיש אכיפה, אפשר למנוע.

ההשתתפות שלנו פעילה מאוד גם עם אופני-דן ונתנו רעיון של הגעה של אופניים למעבי חציה באופן אנכי כדי למתן מהירות ולעצור, אנחנו רוצים לקדם חוק שעל פיו כאשר מגיע כלי חשמלי למעבר חציה, אם הוא יורד מהכלי הוא יקבל זכות קדימה.

בנוגע להרחבת סמכויות פקחים, זה בעיקר טוב לתל אביב-יפו אבל לא לעיריות אחרות. רובן אפילו לא הכשירו פקחים.

מיטל להבי: נעשה על זה ישיבת פורום מטרופוליני עם כל העיריות ועם שלומי שטיין מהפיקוח שלנו. נביא את כולן לשולחן.

בוא נקבע גם פגישה על יפו ועל הרעיונות שלך על אוכלוסיות מוחלשות. אביא את חבר המועצה שאחראי על קליטת עליה אתה איש שטח ואנחנו רוצים ללמוד ממך.

שלומי שטיין: אני יכול לומר שמי שהוביל הרבה מהחקיקה בנושא האופניים זו עיריית תל אביב-יפו. אם לא היינו עושים את זה, לא היה קורה כלום. העירייה נותנת לזה דגש מאוד גדול. אנחנו נמצאים בעיר הרבה יותר מהמשרה שעסוקה בעוד המון דברים אחרים. רק עכשיו קיבלנו אפשרות לאכוף קסדות, ויכול להיות שאם זה היה קורה קודם היינו מצילים חיים. ועדיין, החוק הוא וולונטרי ואי אפשר לחייב עיריות לאכוף. לנו יש את האפשרות לאכוף באופן אלקטרוני בצמתים, אנחנו פוזרים בעיר ברמה גבוהה מאוד מבחינה טכנולוגית וגם מבחינת כוח אדם. ככל שנקבל עוד יותר סמכויות ואפשרויות, נוכל להעלות את רמת הבטיחות בעיר.

ליאת שחם: אני רוצה לומר שאצלנו מתקיימים המון סטארט-אפים בנושא, אני רואה שיצא קול קורא בנושא קסדות. אבל בכובע השני של CityZone אנחנו שדה ניסוי עירוני. זה משהו מאוד מיוחד בארץ. אני מזמינה אתכם לבדוק יכולות טכנולוגיות של מערכות אצלנו בעתידים. זה צעד ראשון בדרך ליישום מלא, תשתמשו בנו.

מיטל להבי: CityZone עושה עבודה נפלאה והיא מעבדת חדשנות נהדרת, אבל שדה הניסוי הוא לא עירוני. לעיתים צריך לצאת מהאזור כדי לבחון התנהגות של אופניים והולכי רגל.

יעקב זכריה: אנחנו בחודשים אחרונים הובלנו תוכנית להפחתת המעורבות של מיקרו-מוביליטי בתאונות דרכים. קיימנו את התוכנית הזו ב-30 רשויות בארץ. אנחנו נמצאים בשבוע של הגברת אכיפה, לאחר קמפיין רחב עם מסרים שעיקרם הוא ציות לחוקים. נעשה מחזור שני של התוכנית באוקטובר, כי אנחנו מזהים את הנושא הזה כנושא מרכזי.

היה לנו גם תקציב מיוחד לטפל בכשלי בטיחות סביב בתי ספר, ונעשו פעולות בעניין הזה. היום ומחר יש מיקוד הסברתי לנהגים צעירים במסגרת כנס מתגייסים פה בעיר.

אנחנו מובילים גם תוכנית חומש שנקראת "50 עד 30" ואמורה להביא להפחתה של 50% מהנפגעים קשה עד שנת 2030. בתוך התוכנית אנחנו מתייחסים להיבטים של עיר בטוחה, לחברה הערבית, מטפלים בנושא של אכיפה ושפיטה, כלי רכב כבדים ונהגים צעירים. בנושא עיר בטוחה אנחנו רוצים ליישם תוכנית אסטרטגית, ועיריית תל אביב-יפו היא בהחלט חלוצה בעניין הזה. מדברים פה על האטת תנועה, על היפוך הפירמידה, הגברת הבטיחות בחציה, שבילי אופניים, סביבה בטוחה סביב בתי ספר ותוכניות האכיפה גם הן חלק מהתחומים הללו. בבניית התוכנית הזו יש חלק משמעותי לתשתיות, אבל זה יהיה מלווה גם בתוכנית חינוכית ובאכיפה וחקיקה.

אופיר כהן: טוב עשינו שישבנו היום, זה נושא חשוב שעוד נשב עליו הרבה. בסופו של דבר צריך להסתכל על הנתונים ולהבין מה הורג ומה מציל חיים. אני מסכים עם קובי שצריך לקחת את הנושאים הכי חשובים ולהתמקד בהם. להבנתי יש שני נושאים שהם קריטיים: הורדת מהירות נסיעה של כלי הרכב, וצמצום תנועה של רכבים פרטיים כבדים וגדולים.

בנושא צמצום התנועה מטפלים, אבל זה לוקח זמן. העיר עוברת מהפכה מעיר מוטת רכב לעיר דלת רכב. אנחנו בדרך לשם אבל הדרך עוד ארוכה. הנושא של מהירות הנסיעה הוא בידנו, ואפשר בהחלטה מנהלתית בטווח קצר מאוד למגר את התופעה על ידי הורדה דרמטית של מהירות הנסיעה, בקורקינטים ובכלי הרכב. אני לא אומר אם זה טוב או לא, אבל זה דבר שצריך לדון בו. יש לכך משמעות מבחינת קיבולת, נגישות, צפיפות ועומסים. יש לנו ארגז כלים אפקטיבי לפעול וצריך למצוא את נקודת האיזון. על המנעד הזה שבין מהירות נסיעה לבין שירות, נגישות וקיבולת צריך לקיים דיון מעמיק.

עיריית תל-אביב-יפו
להבי מיטל
סגנית ראש העירייה, מחזיקת תיק
תחבורה תנועה, בטיחות ותיק הגאווה



מיטל להבי: תודה רבה לכולם.

רשם: יפתח שוע