

פרוטוקול דיון ועדת תחבורה, עיריית תל אביב-יפו, 8.12.2022

נושא הדיון: הליכתיות במרחב העירוני, מפגש פתוח

נוכחים/ות:

- מיטל להבי, סגנית ראש העירייה (מרצ), יו"ר הוועדה
- רן מצקין, מנהל מחלקת תכנון, אגף תנועה, עיריית תל אביב-יפו
- שלומי שטיין, סגן מנהל אגף הפיקוח, עיריית תל אביב-יפו
- אייל קידר, מנהל מטה חטיבת התפעול, עיריית תל אביב-יפו
- עלמה צור רביבו, מתכנתת בכירה, היחידה לתכנון אסטרטגי, עיריית תל אביב-יפו
- בת אל אשכול, מינהלת הרכבת הקלה, עיריית תל אביב-יפו
- קרן מילצ'ין, מינהלת הרכבת הקלה, עיריית תל אביב-יפו
- שחר פז, מחלקת תיאום הנדסי, עיריית תל אביב-יפו
- רועי לולו-שמריז, משרד מבקרת עיריית תל אביב-יפו
- קרין ספינגולד, דוברות עיריית תל אביב-יפו
- לאורה הופמן שפטל, רשות התנועה, תחבורה וחניה, עיריית תל אביב-יפו
- שירלי הקר, עוזרת תקשורת למיטל להבי
- אייל הרשטיק, עוזר מקצועי למיטל להבי
- אילן ויינר, חבר הוועדה, סיעת הגמלאים
- נתי, מנהל מרחב מרכז, הרלב"ד
- יואל זנגר, הנהגת ההורים העירונית
- אורלי לוי-ברזל, ארגן בטרם
- אביב לביא, עיתונאי, גלי צה"ל, זמן ישראל
- יואב לרמן, תושב, יועץ לענייני תחבורה
- אלון סיגלר, תושב, מתכנן תחבורה ציבורית
- אורי אדלמן, לשעבר המפקח הארצי של האגף להכשרה למקצועות התעבורה
- ורד שחר, תושבת
- שקד אופק, תושב
- דן פישגולד, תושב
- עציון כריס, תושב
- אורית דויטש, תושבת
- חגית אוריין, תושבת
- נעמה תורן, תושבת

פרוטוקול מלא

פתיחה

מיטל להבי: אביב לביא עוסק בתחבורה וסביבה, ובאחת התוכניות שלו הוא העלה לשידור אנשים שהיה להם הרבה מה לומר על נושא ההליכתיות בתל אביב. ורד שחר היתה אחת המרואיינות ולא כל האנשים הספיקו לומר את שעל ליבם, ובמהלך הריאיון בתוכנית אמרתי שנקיים מפגש כדי לשמוע יותר את האנשים. אין היום מצגות בדיון, הפעם אתם מדברים ואנחנו שומעים, ונשמע קודם אנשים שרצו לפנות אלי בנושא ההליכתיות.

סוגיות מהציבור, חלק 1

יואב לרמן: אני יועץ של משרד התחבורה, שותף לתוכנית האסטרטגית לתחבורה ציבורית בישראל, שותף לתוכנית האסטרטגית תל אביב 2050, ועד מספר תוכניות שעיקרן בטיחות והליכה ברגל ותחבורה בארץ ובעולם. תל אביב מדברת על חזון של היפוך הפירמידה, אבל היפוך הפירמידה דורש החלטות שהן בהגדרה הופכות את הפירמידה. כלומר, כשיש קונפליקט צריך לקבל את ההחלטה לטובת ההליכה.

יש בעיית מיקרו-מוביליטי חריפה והעיר בעבודות, שלא יסתיימו לדעתי לפני 2055. אכיפה מוחלטת על מיקרו-מוביליטי לא תקרה, כי היא לא קורית גם במקומות אחרים עם אוכלוסייה הרבה יותר צייתנית כמו קופנהאגן, אמסטרדם וציריך. לכן שני דברים כן צריכים לקרות: הראשון, צריך לתת עדיפות משמעותית להולכי רגל: לפנות להם מקום באזורי עבודות, כשמחליטים על מדרחוב צריך שיהיה מדרחוב, לא לתקוע הולכי רגל באיים של תחנות אוטובוס. הדבר השני הוא צריך לחשוב מה עושים עם הכלים השיתופיים פה. לדעתי, צריך להוריד אותם לאפס. צריך גם לטפל בכלים הלא חוקיים בעיר – ריקשות וכלים כבדים שנעים ברחובות. אי אפשר לדבר עיר אופניים ולתמוך בכלים האלו, אלו לא אופניים.

משרד התחבורה לא יעזור כאן כי אין לו מספיק כוח אדם למורכבות הזו. העירייה יכולה ברמה האסטרטגית להכין תוכנית להליכה, לבנות מדדים, להקצות לכך תקציב לשנת 2023. אבל לטווח הקצר צריך לעשות את שני הדברים כאלה.

אזור מגדל המאה בעיני מדגים את כל הכשל – יש בבניין מרפאה עצומה, בלי מדרכה, מוניות מורידות פצועים במעבר חציה כי אין מקום אחר. זה גם מרכז קהילתי זמני של מגיד, ומגיעים לשם הרבה אנשים. ההחלטה אם להקצות שם שני נתיבי תנועה או אחד על חשבון מדרכה היא החלטה ערכית, לא טכנית. והיא בידי העירייה. אם אנחנו מובילים מהלך שאומר שאנחנו עיר הומנית, גם המרחב צריך לתקף את זה. מרחב נעים, כיפי, שבו אפשר להיפגש ולדבר בלי חשש מדריסה. אין עוד עיר בישראל, אין תחליף. זה או זה או מדינה בלי ערים. מזה תרבות עברית לא תצמח.

אביב לביא: אני מנסה לשים את החיץ בין המיקרו למקרו. ב-2014 התקשר אלי יהודה בר-און, מנכ"ל נת"ע דאז, ואמר לי שמערכת התוכנית שלי תוצף בפניות לאחר תחילת העבודות על הרק"ל. נפגשנו איתו לקראת העבודות בתחנת אלנבי, תוך כדי שאנחנו שם ניגשת אלינו אישה עם עגלה, ואמרה לנו שהיא כל יום יוצאת מהתניון של רחוב הרכבת, שמה את הילד בגן והולכת לעבודה, אלא שעכשיו הקבלן בשטח שם את הגדר על המדרכה והיא הולכת על הכביש. יהודה אמר שיבדוק ויטפל, ולמחרת הגדר זוה ופונו מטר וחצי מהמדרכה לטובת הציבור. הלך הוא שאלוהים נמצא בפרטים הקטנים. זהו ההבדל בין התמונה הכוללת

לבין הפרטים הקטנים שמרכיבים עיר. האם העירייה הולכת לכיוון לא נכון, או שיש כאן המון פרטים קטנים שמנוהלים גרוע?

יואב לרמן: אין מי שינהל את האירוע חוץ מהעירייה. אם העירייה עוזבת את הניהול, ומשאירה אותו לאחרים, אין מי שינהל את האירוע. לדעתי צריך להיות פה חמ"ל של העירייה, 24/7, של חמישה אנשים. הדבר הזה צריך להיות מנוהל בצורה פרואקטיבית. משרד התחבורה לא יעשה את זה, האינטרס של נת"ע הוא לא האינטרס העירוני. אני עצמי דיווחתי הרבה פעמים ל-106 על תקלות באתרים של נת"ע.

ורד שחר: אני לא תיירת בעיר אלא תושבת וצריכה להגיע ממקום למקום, בשילוב של הליכה, תחב"צ ורכב פרטי. אני לא יכולה להגיע ממקום למקום. שברתי כתף וחודשיים לא יצאתי מהבית בכלל. התייסרתי בכאבי תופת. זה בלתי נסבל. הצרו את המדרכה ליד מגדל המאה בצורה מטורפת, אופני יהודה מוציאים את האופניים החוצה, חנויות פרחים מוציאות עציצים החוצה, ותוך כדי שאני מתמרנת עדיין מנסים לדרוס אותי. במקביל אני רואה שם פקחים שמקשקשים אחד עם השני, אני פונה אליהם והם אומרים שנאמר להם לטפל רק באופניים חשמליים שרוכבים על המדרכה. וזה לא שהם צריכים לתעדף רק חשמליים מתוך כל מי שנוסע, הם לא עושים שום דבר אחר בזמן הזה. קיבלו הוראה לטפל רק באופניים חשמליים. זה בעיני פסול.

עציון כריס: לפני שנה יצאתי מפה בוכה, היה לי חלום לעשות מצגת כאן למטה עם כמויות של פצועים מאיכילוב שישכבו על הרצפה, עם אנשים מהעמותה שלי שמונה 1,200 איש. השינוי היחידי שקרה מאז הוא שיש לי מכשירי שמיעה באוזן. אקריא מתוך החזון שכותב ראש העיר במרץ 2021: "בראש יעמדו הולכי הרגל, שנוחותם ובטיחותם יזכו לתשומת לב מירבית". מיטל כותבת: תל אביב-יפו מצטיינת בהליכה וברכיבה וזו דרך חיים שאנחנו רוצים לחזק. הופכים את הפירמידה". אין קשר בין זה לבין מה שקורה. שלא יגידו לי שאי אפשר להיזדווג דברים. אני מאז הרמתי 3 פרויקטים בתחום הדמנציה, יחד עם מגן דוד אדום, וכרגע אני הולך לעשות את זה גם עם המשטרה. ראש העיר צריך להגדיר מצב חירום. זה טרור, מה ההבדל בין טרור לבין זה? הכאוס הזה נובע מחוסר חינוך. הרוכבים שמשתוללים הם אלה שאחר כך חותכים אותך עם האוטו. אנחנו כאן מחנכים את הנוער לכך שאין חוק.

אני מבקש להביא את מנכ"לית וולט למוקד התנועה, כדי שהיא תראה שיש 1,000 עבירות בשעה. אני מהבית שלי, ברוזנבאום, עד לפה הפסקתי לספור ב-48 עבירות. אם אתה נפגע בתאונה העירייה לא מוכנה לתת את הצילומים של הפגיעה ללא צו שופט.

אביב לביא: זה אסור בחוק. אני גם נדהמתי מזה, ובדקתי את זה משפטית.

חגית אוריין: היתה פסיקת בית משפט לאחרונה שקבעה שהבטיחות של הנפגע גוברת על הפרטיות במרחב הציבורי.

אביב לביא: אני אשמח לקבל את פסק הדין הזה.

עציון כריס: יש בעיה גם של ביטוח. מצידי שהעירייה תממן את כל הביטוח של הולכי הרגל שנפגעים על ידי הקורקינטים. העירייה מפעילה כ-3,000 קורקינטים ואין לאדם שנפגע יכולת לתבוע. לגבי דו"חות, אומרים כל הזמן שאין פקחים. לפני שנה קיבלתי הודעה מאייל הרשטיק על כך שהעירייה החליטה לגייס 60 פקחים. אבל ברחוב אני לא רואה פקחים. אם אין מספיק פקחים אז שיפסיקו לחודשיים לתת דוחות חניה ואז יהיו יותר פקחים. כך תראו שאכפת לכם.

יואל זנגר: אני רוצה לדבר על נושא הבנייה בקרבת בית הספר יהודה המכבי. בית הספר כולו מוקף חומה של אתרי בנייה. יש לכך פתרון פשוט – הוא כולו בידיים של הפיקוח, והוא עובד. יש אגף שנקרא סל"ע שמטרתו לאבטח את הילדים. אי אפשר לעצור את הבנייה, וגם אף אחד לא מבקש לעצור את הבנייה, אבל אנחנו במצב שהשאלה היא לא האם ילד ייפגע אלא מתי זה יקרה. יש הרבה פריצות של אתרי בנייה שבטון נשפך החוצה, זיהום אוויר, רעש בתוך בית הספר, מנופים שחורגים מאתרי הבנייה. הנקודה העיקרית היא שפה כן צריך אכיפה.

אנחנו בהידברות עם אתרי הבנייה ויש עם רובם שיתוף פעולה פנטסטי. אבל יש אתר אחד של חברת "אופק הנדסה", שם יש בעיות ושם רוב העבירות. למשל פינוי אסבסט בשעות הבוקר כשתלמידים מגיעים, בהיתר של האגף לתיאום הנדסי. אי אפשר לדחות בשעה? אף אחד לא חושב על הילדים. זה לא במנגנון השיקולים של אף אחד.

בבית ספר ארנון היתה בעיה דומה, אבל אין שם בעיה בטיחותית משום שיש שם כל בוקר ניידת של אגף סל"ע, וגם בצהריים כשהילדים יוצאים. אצלנו השיתוף את הפיקוח על הקבלנים. אם תשאלו אותי מה ההבדל, אני חושב לצערי שהוא שבדוד ילין לומדת הבת של יונית לוי ושל רותם סלע. ככה זה עובד. רן מצקין פתר לנו בחודש בעיה של הרחבת מדרכה, ולקח לי 3 שנים להגיע לזה. אני לא רוצה להגיע לכאן בפעם הבאה עם תמונה של ילד או ילדה. אבל זה המצב, והפתרון הוא פשוט. תביאו פקחים של סל"ע, אם אין לכם תגייסו. אתרים שחורגים צריך לסגור ליום או יומיים. ב-1 בספטמבר עמדו שני שוטרים ושני פקחים בכניסה לרחוב ולא ראיתי שם דו"ח אחד. מתחם ההורדה חסום כמעט תמידית, הקבלנים חונים שם. אין שום אכיפה. יש לכם סמכות ואחריות וחייבים לממש אותה.

נעמה תורן: אני גדלתי כאן, והיום אנחנו במצב שבו אנשים שיש להם ילדים בגיל יסודי כבר לא מלמדים אותם להסתכל ימינה ושמאלה כשיוצאים לכביש, אלא מכינים אותם ממש לקראת יציאה לשדה קרב. זה מאוד מסוכן, הרבה אנשים שאני מכירה לא יודעים להסביר לילדים לחצות כביש באזורי העבודות. איך אומרים לילד שאולי הוא יצליח לעבור ואולי לא? המיקרו-מוביליטי נוסעים בשני הכיוונים, בטיחות הילדים מופקרת. אי אפשר לחנך ילדים ללכת בזהירות, פשוט כי אין מה לומר להם. אני הלכתי פה מהילדות שלי, וגם עלי צורחים רוכבי אופניים כשאני עוברת במדרכה. גדל פה דור שמאבד את עצמאות שלו.

התייחסויות גורמים עירוניים, חלק 1

שחר פז: לגבי בית הספר יהודה המכבי, סביבו יש 11 אתרי בנייה, ובמערכת שלנו יש עוד 21 אתרים שהולכים להיכנס בקרוב לאזור הזה. יש בעיה שאנחנו מנסים לפתור לא רק סביב בתי ספר אלא גם במקומות שאין בית ספר, כמו ברחוב בלוך, שיש בו מספר אתרי בניה במקביל. אי אפשר לסגור מדרכות משני הכיוונים, אבל אי אפשר גם להגביל את אתרי הבנייה. החוק לא מאפשר לנו. אני לא מוצא פתרון חוקי לזה.

אלון סיגלר: אם אין מדרכה, אז אין סיבה שיהיה דו סטרי בבלוך. אפשר לצמצם נתיב.

שחר פז: יש בבלוך גם מדרכה וגם שביל אופניים ששניהם תפוסים על ידי משאיות של אתרי הבנייה. ואז נשאר נתיב אחד לכל כיוון.

מיטל להבי: אני מתקוממת מהתשובה הזו. ביקשתי פעמיים פגישות אצל המנכ"ל בנושא. יש כאן התנגדות לתפיסה שמוסדות חינוך דורשים יחס מיוחד, אבל מוסדות חינוך אכן דורשים יחס מיוחד. למה זה ברור

שמי שבונה מקבל עד קו אפס של המגרש וגם את המדרכה? אולי לא? אני רוצה שהשיחה הזו תאפשר לגורמים מהעירייה להציע הצעות גם מחוץ לדברים המוכרים. אם העירייה לא תהיה המגדלור וראש החץ, לא נגיע לשום מקום.

אני רוצה פתרונות ורעיונות. ואכן צריך להקים כוח פעולה שיפקח על החברות שבונות שם כי אם אתה לא יודע לעשות פיקוח, אלא רק הסדרים. תגיד מה אתה יכול ומה אתה חושב שצריך, כולל ללכת למשרד הכלכלה ולשנות חקיקה בנושא בטיחות וגהות.

שחר פז: החלטנו להקים פיילוט, במטרה לערב את מינהל ההנדסה כדי להבין איך מאשרים את התוכניות ומנחים את הפיקוח על מנת לצמצם בשעות שבהם הילדים מגיעים וחוזרים מבית הספר.

יואל זנגר: הפיילוט הוא אכן לאפשר את הכניסה של הילדים בשעות האלה, אבל הוא נועד לעזור לקבלנים ולאשר כניסה של משאיות. אצלנו ברחוב אנטיגונוס אין פקח אחד, לא פרטי ולא של העירייה. יש פקחים בצמתים כדי ללוות את המשאיות והכלים הכבדים. אבל אני יכול להראות לך תמונות מהשעות האלה שמשאיות נמצאות, אני לא רואה שם פקחים, יש לנו סיירות של 70 הורים שמצלמים. לפעמים יש שם פקחים פרטיים, וזה נועד לעזור לקבלנים.

שחר פז: אנחנו עושים פעולות על מנת ללמוד איך לפתור את הבעיות האלה. פקחי סל"ע ופקחי התנועה עושים פעולות על מנת למזער את הסכנה. לא פתרנו אבל מנסים לעשות יותר טוב ממה שקיים.

אייל הרשטיק: אני מציע לעשות במקום הזה רחוב בית ספר – רחוב סגור לתנועה בין 7:30 ל-15:00. ההורים יורידו את הילדים ברחוב מרים החשמונאית וילכו על הכביש ברחוב ללא רכבים. מי שגר שם יוכל לצאת. צריך שם שוטר אחד שסוגר את התנועה, או מישהו שנסיים מהעירייה. צריך אישור משטרה כדי לסגור את התנועה. זה יקטין את הבעיות ויגדיל את מרחב של הילדים.

מיטל להבי: עשינו לאחרונה ניסיון כזה ברחוב אבא קובנר, ליד בית ספר כוכב הצפון. נתנו להם חניה חלופית כדי שזה יקרה. פה אין לי פתרון של חניה חלופית, וצריך לשקול בכובד ראש. לצד זה אני מציעה שאתם כנציגי ההורים יחד עם תיאום-תכנון, פיקוח וסל"ע, תגיעו עם תוכנית עבודה למנכ"ל העירייה. סביבת בית הספר צריכה להיות סטרילית בשעות ההגעה והחזרה. רחוב שיש בו בית ספר הוא לא רחוב רגיל. נושא הבטיחות סביב מוסדות החינוך הוא בדמנו. סביבת מוסדות חינוך נחשבת עד היום בטוחה יחסית ואנחנו לא רוצים להגיע לאסון.

שלומי שטיין: אגף הפיקוח העירוני מונה 450 איש, מתוכם 300 אנשי שטח. ראש העירייה הקצה לנו עוד 90 תקנים, אנחנו בגיוס מאסיבי בימים אלו. אולם בזמן שאנחנו מגייסים יש גם מי שעוזבים כי העבודה הזו היא מאוד קשה והשכר לא בשמיים. קשה להחזיק את האנשים.

לגבי בית ספר יהודה מכבי, יש שם אנשים שנמצאים יותר מאשר בכל מקום אחר. אנחנו לא תיאום הנדסי או פיקוח בנייה, אנחנו פיקוח עירוני ששומר על סדר ציבורי והדברים שבסמכותנו נאכפים. זה טוב שמעבירים אלי דברים משום שאנחנו מיד יוצאים לשטח, ואנחנו משתדלים להיות שם למרות אי אפשר להיות בכל מקום בכל רגע נתון.

אביב לביא: מה הקנס על עבירות בניה?

שלומי שטיין: 750 שקלים. זה מה שהחוק מאפשר.

מיטל להבי: פניתי לחזי שוורצמן, הממונה על בטיחות וגהות באתרי בנייה בישראל, וביקשתי ממנו לייצר עיצומים כספיים יותר משמעותיים. הדבר היחיד שיש בידנו לעשות זה לסגור אתר בנייה, וזה לא בסמכות

הפיקוח העירוני, אלא הפיקוח על הבנייה. לעירייה אין סמכות לפקח על שום דבר שקורה בתוך אתר בנייה, למרות שצריך לדעת להיות פיקוח משותף, כי אם זרוע של מנוף יוצאת מתוך האתר צריכה להיות לנו סמכות. החוק היום מסמך רק את פקחי משרד הכלכלה לפקח. יש להם מוקד למפגעי בנייה שאפשר לפנות אליו.

אביב לביא: כמה מתוך הפקחים עוסקים באכיפה על רכיבת אופניים, קורקינטים וכו'?

שלומי שטיין: הפקחים שלנו הם רב תכליתיים. כל אחד מוסמך להכל. בשוטף יש לנו צוותים של כ-50 פקחים שעוסקים רק בפיקוח על דו גלגלי יחד עם אנשי סליי. אין כאלה מספרים בכל הארץ ביחד. צריך לזכור שיש גם דברים שצריך לעסוק בהם בשוטף.

בעניין הכלים השיתופיים, דווקא חבל שאין יותר מהם כי עליהם יש לנו שליטה. את הכלים הפרטיים הפיראטיים לא בסמכותנו לאכוף. לא נוכל לאכוף רכיבה במהירות מופרזת, אבל כן רכיבה על מדרכה.

נעמה תורן: אבל זה לא קורה. אי אפשר ללכת ברגל, למה יש כלי רכב על המדרכה? מה יותר בסיסי ממדרכות ללא כלי רכב? אם המדרכות לא יחזרו לתושבים זה ייגמר באסון.

מיטל להבי: אני אחזק את מה ששלומי אמר. הכלים השיתופיים הם פחות בעייתיים מבחינתנו מאשר הפרטיים. הם נוסעים עד 25 קמ"ש, הם לא מתגברים, אנחנו שולטים עליהם מרחוק אם רוצים להאט או לעצור אותם. הם מדוממים לחלוטין באזורים שמגדירים להם. הבעיה שלהם היא בעיקר בחניה. אדם עם כלי פרטי לוקח אותו הביתה, את השיתופיים משליכים על המדרכות בצורה שפוגת בעבירות. במכרז החדש נתמודד עם זה. הכלים הפרטיים הם בעיה משום שרבים מהם מתגברים עם מנועים חזקים יותר. לנו אין אפשרות לעצור אותם בגלל מהירות, אלא רק בגלל על רכיבה על מדרכה. אסור לרכוב על המדרכה, עם או בלי קסדה. כשהם על המדרכה תופסים אותם.

יש תרבות לא תקינה ואלימה בהרבה מאוד מישורים, כולל באי שמירה על חוקי תנועה. כשעומד פקח וקולט ממונע פרטי נוסע על מדרכה הוא עוצר אותו ונותן לו קנס. היקף החרמת הכלים והקנסות שהעירייה עושה לכלי רכב שנוסעים על המדרכות הוא גדול. הפיקוח העירוני מנסה לתת כמה שיותר קנסות. 86% מהרוכבים נוסעים על הכביש גם כי הם בורחים מהפיקוח. אם נבדוק את היקף הנפגעים נגלה שרובם הם הרוכבים עצמם בתאונות עצמיות.

שקד אופק: האכיפה עובדת, ניתן לראות את זה בחניה של הכלים. הצפרים עושים עבודה יותר טובה בפיזור הכלים כי הם מקבלים קנסות. מעל שלושה כלים שחורגים גוררים קנס, אבל לא אוכפים על כלי בודד. אבל אם יאכפו גם כלים בודדים זה יעבוד עוד יותר טוב.

מיטל להבי: אנחנו עושים הדרכות לרכיבה מעשית, נכנסים לבתי ספר ונותנים הרצאות. עומד לצאת מכרז חדש של כלים שיתופיים ונדרוש דיוק בחניה ברמת הכלי הבודד עד טווח של 2 מטר, נגביל את מספר הכלים שיכולים לחנות בתא חניה, נקבע עוד אזורי איסור והאטת נסיעה, נצמצם במעט את מספר הכלים. הנתונים הם שיש 170,000 רכיבות ביום ומתוכם רק 35,000 של השיתופיים. אנחנו רוצים יותר מהם. אף אחד מהם לא רוכב במהירות מופרזת. אנחנו דורשים במכרז גם הכנסה של מספר פיצ'רים, למשל מניעת רכיבה על מדרכה או מניעת הרכבה על הכלי. כפי שדרשנו מהם להמציא קסדה אנחנו דורשים כעת דברים חדשים שיגבירו את הבטיחות.

קיימתי פגישות עם כל חברות השליחויות. רובן הכניסו את עצמן למשטר של הסדרה, זה אפשרי רק כשהכלים הם כלים של החברות. הם מספקים כלים ממוחשבים, רואים אותם על GPS יודעים את



מהירות הנסיעה והכניסו קצין בטיחות שמנהל אותם ומעביר אותם הדרכות. החברה היחידה שאנחנו לא בשליטה עליה ולא מצליחים להסדיר מולה תהליכי עומק זה וולט. זה נובע מאופן ההעסקה שלה. הפתרון היחיד שאני רואה איתם זה להפוך את מקצוע השליח למוסדר, עם חקיקה ראשית בכנסת. אלא שזה יגרום לכך שסטודנטים וחסרי מעמד לא יוכלו לעבוד בוולט ומי שרוצה יהיה חייב באישור עבודה מיוחד.

אביב לביא: אני רוכב כל יום ממרכז תל אביב ליפו, וזה אזור אסון. בחודש האחרון, מאז מבצע היח"צ של הכלים המוחרמים, המצב מתחיל להשתפר. אני מזהה שפיות באזור שדרות ירושלים. החרמה זה אכן כלי אפקטיבי. מתי מחרימים כלי ומתי רק קונסים?

שלומי שטיין: אנחנו מגישים כ-40,000 אלף דוחות בשנה, החרמנו מעל 1,200 כלים, זו לא עבודה קלה. יש גם עניין לוגיסטי של אחסנה. כלי מוחרם לפחות ל-24 שעות, השחרור שלו כפוף לתשלום אגרה, בנוסף לדו"ח על עבירה. יש עוד כלים מוחרמים שנשארו אצלנו, כנראה שלא היו שייכים לרוכב שנתפס. הגברנו את האכיפה, היום עבירות משמעותיות שהן עבירה כפולה בעיקר, גוררות את החרמת הכלי.

הסמכות שלנו היא במדרכה ורוב העבירות הקשות בעיר הן בכביש, זו סמכות של המשטרה. גם ביפו רוב העבירות הן בכביש. יש לא מעט ילדים קטנים שרוכבים על כלים שיתופיים. זה אומר שהורה פתח את הכלי לילד בניגוד לחוק. הגשנו מעל 3,000 דוחות לקטינים.

מיטל להבי: במרכז הבא יהיה אימות כפול, עם זיהוי פנים בעת השכרת הכלי כדי למנוע מצב של רכיבת קטינים.

שלומי שטיין: רוב הסמכויות שיש לנו היום זה בזכות עיריית תל אביב יפו. אנחנו הולכים לכנסת ומבקשים יותר ויותר סמכויות. רק לאחרונה נתנו לנו לאכוף חבישת קסדות ורכיבה מתחת לגיל 16 וגם רכיבה נגד כיוון התנועה.

מיטל להבי: לאחרונה קיבלנו גם סמכות אכיפה על אופנועים שרוכבים על המדרכה ובפארקים. עד עכשיו יכולנו לאכוף רק חניה על מדרכה.

שלומי שטיין: יש לנו כבר 2,700 דוחות כאלה השנה. כרגע אנחנו בפיילוט של מצלמת אכיפה מדלגות, שאפשר להעביר מנקודה לנקודה במקומות שאנחנו לא מגיעים אליהם. איפה שיש אופנועים וכלים שיתופיים אנחנו מציבים מצלמות. הולכים לרשת את שדרות ירושלים באמצעים אלקטרוניים. כל קטנוע שעולה על מדרכה ייאכף באמצעות צילומים. זה ייעשה מהפכה.

מיטל להבי: יוצבו בהדרגה מצלמות אכיפה בכל מקום, כל מה שיהיה לו מספר רישוי ייאכף.

שלומי שטיין: הריקשות אסורות בנסיעה, זה רכב תפעולי שאסור לו לנסוע מחוץ למפעלים. אנחנו היחידים שאוכפים אותם במדרכות. הרוב ירדו היום לכביש והמשטרה לא אוכפת שם. המשטרה החרימה כלים ובית המשפט שחרר אותם באותו יום.

קיבלנו סמכות לאכוף רק כלים חשמליים על מדרכה, ואין לנו סמכות לאכוף על מדרכה ברחוב שאין בו שביל אופניים. אנחנו לא נמדדים בכמות של דוחות אבל כן במספר הנסיעות על המדרכות, הוא ירד מ-70% ל-14%, שמהם 8% הם כלים חשמליים.

מיטל להבי: מה אפשר לעשות בעניין מגדל המאה?

בת אל אשכול: אחת הבעיות של הסדרי התנועה בעניין הרכבת הקלה היא שההסדרים הם זמניים ומתחלפים כל 3-4 חודשים. הכל משתנה כל כך מהר וזה מקשה עלינו להתערב. התחלנו יוזמה חדשה עם



גורמים רלוונטיים בעירייה, שתאפשר לנו התערבויות זמניות ומהירות כדי להבטיח מרחב בטוח להולכי רגל באזור עבודה של הרכבת הקלה. אתם תראו התערבויות כאלה כבר בקרוב.

מיטל להבי: האם אפשר שהצוות של מינהלת הרק"ל יחד עם הגורמים העירוניים שצינת יגיע למגדל המאה כדי שנתערב בשטח ונמצא פתרונות לבעיה הספציפית במקום הזה?

בת אל אשכול: כן.

סוגיות מהציבור, חלק 2

יואב לרמן: העיר בכאוס טוטאלי. כולם בסטרס. החלום שלי היום הוא לעזוב את היד של הבת שלי על המדרכה. אני חושב שקודם כל צריך להרגיע, לתת לחולה מנוחה. להוריד את הכלים לאפס או לצמצם אותם.

אביב לביא: מדובר ב-170,000 נסיעות ביום. איך האנשים האלה יעשו אותן, והאם העיר תעמוד בזה? **יואב לרמן:** כל מודל תחבורתי יראה לך שאני טועה, אבל כל המודלים האלה לא בודקים עמדות על הליכה. לא נעשה סדר עמדות על הליכה. יש על חניה, רכיבה. הרבה פעמים מה שאני רואה זה סובייקטיבי, 3 ילדים על קורקינט זה לא החזון של העירייה. אם העירייה מוותרת על הליכה ברגל אז מה נשאר מהעיר? אתה שואל על פיצול הנסיעות – חלק יעברו לאוטובוס, חלק יעברו לאופניים רגילים, חלק לא יעשו את הנסיעות. **מיטל להבי:** הייתי שמחה שייעשה לחץ ציבורי משותף כדי שנשפיע על הכלים הפרטיים.

אורי אדלמן: אני ייסדתי את לימודי התחבורה בישראל. בנהיגה יש 52 מיומנויות, ומי ששולט בכולן בחיים לא יעשה תאונה. אני מעולם לא עשיתי תאונה. אם יגיעו אלי אנשים שאני אכין אותם והם ישלטו בכל מיומנויות הנהיגה, איזה תגמול העירייה תיתן להם על כך? אני לוקח על עצמי להכשיר אותם ולתת להם תעודה. כל הכלים החשמליים יזדקקו לרישיון נהיגה. תיאוריה זה לא מספיק, צריך לימודים מעשיים. העיריה צריכה לתגמל את מי שמסיים לימודי נהיגה ושולט בכל המיומנויות.

מיטל להבי: אורי תודה, ולצער זה לא בסמכותי לקבוע כללי תעבורה ולקבוע מי יכול לתת תעודה.

אלון סיגלר: בבטיחות כלי רכב הכל ברור, יש נתיבים, קו עצירה, מעבר חציה, צמתים. באופניים אין כללים ותשתיות ברורות, אין פסי עצירה, לא ברור מאיזה נתיב פונים, אין רמזורים. גם כשעושים צומת, יש 4 סוגי צמתים שונים שדורשים מהרוכב לתפקד בצורה שונה, ורוכבים נמצאים בקונפליקט וצריכים לקבל החלטות תוך 3 שניות. הם בעצם נכנסים לקונפליקט מול הולכי רגל באופן מובנה. יש כאן תשתיות שמראש מכניסות אותם לקונפליקטים. בנוסף, על המדרכות יש רכבים שחונים, יש דוכני פיס, ארונות חשמל ועוד. על מדרכות האלה שגם כך צרות ומלאות יש גם קורקינטים שיתופיים שחונים. לתוך הכאוס הזה נכנסים אתרי בניה שגונבים עוד מקום, וחם וחלילה שנסגור נתיב לרכב פרטי כדי לפנות מקום. לגבי אכיפה – הייתי שמח לקרוא באיזה מקום מהן סמכויות האכיפה של העירייה.

שלומי שטיין: יש באתר העירייה.

אלון סיגלר: זה לא מספיק מונגש.

אני גר ביפו, וברחוב יפת אין מדרכות. ועד שיש הרחבות של מדרכות, חונים שם רכבי נכים. גם שדרות ירושלים מפחידות אותי, ביום שיפתח הקו האדום אנשים ירדו מהרכבת לתוך שביל האופניים. שום אכיפה בעולם לא תעצור את מה שהולך להיות שם. השביל שם נקטע, וחוזר לתוך התחנה.

אביב לביא: זה כישלון תכנוני של נת"ע. פניתי אליהם על זה לפני חצי שנה, וקיבלתי תשובה שזה מה שיש.

אלון סיגלר: כן יש שיפור משמעותי בעיר בזמן האחרון, לפחות בחוויה שלי. אבל אני רואה גם הורים שחווים חוויות איום עליהם ועל הילדים שלהם. אף אחד לא אוכף ולא מסתובב, העירייה בעיקר טוענת שצריך לשמור על איזון בין הנהגים לבין ההולכים והרוכבים ומחפשת מקומות בהם אפשר להחזיר חניות או חושבת פעמיים לפני שמורידה חניות.

דבר נוסף, במוקד 106 האפליקציה לא מוכוונת הולכי רגל, אין קריאה לאנשים להשתמש בה בתור הולכי רגל, אין מפגעי בטיחות שהולכי רגל יכולים לדווח עליהם. רק בתור טקסט חופשי.

שקד אופק: חבל שאין פה נציגי משטרה. הם צריכים להיות פה.

מיטל להבי: הם הוזמנו. על פי חוק הוועדה הזו היא סטטוטורית, אמורים לשבת פה גם נציגי משרד החינוך, יש להם אגף ללימודי תעבורה, אבל אולי פעמיים ראיתי פה את נציגי משרד החינוך. הם לא באים. צריך לומר שהמשטרה לרוב מגיעים, וגם הרלב"ד שהוא נציג משרד התחבורה בישיבות האלה מגיעים תמיד.

שקד אופק: כדי שלא נדבר על אותם הדברים שוב בעוד שנה, חייב לקום פורום תושבים יחד עם נציגי רשות התנועה, שפ"ע ופיקוח שידבר על הדברים. כשאני מבקש משהו וזה לא קורה אין לי למי לערער. ביקשתי לפני חצי שנה למשל להבין את החוקיות של דוכני הפיס, ולא קיבלתי תשובה. צריך שיהיה פורום שבו אפשר יהיה לדבר עם העירייה, כולל תיאום הנדסי ושפ"ע.

מיטל להבי: הקמנו קבוצה שעוסקת בהליכתיות, ואני אצא מפה עם החלטה / בקשה לייצר קבוצה שתדבר הליכתיות מבחינה מקצועית.

התייחסויות גורמים עירוניים, חלק 2

רן מצקין: פארק המסילה והחיבור שלו לרחוב הרצל בשלבי תיקון כרגע. הכוונה שלנו היא ששבילים יהיו תמיד רציפים כמו בבוגרשוב או דיזנגוף. אנחנו מקבלים גם את המתודולוגיה של משרד התחבורה ששבילים עוקפים את תחנות האוטובוס, כי כאשר הם נמצאים בחזית הולך הרגל הוא הפגיע ביותר. אסור שזה יקרה. במקרים שזה בלתי אפשרי אנחנו מעדיפים שלא יהיה שביל בכלל.

מיטל להבי: יש שביל באזור קיבוץ גלויות שתקוע עכשיו בגלל בעיית בטיחות באזור התחנות. כל שביל הוא סיפור. מצד אחד הוא גורע חניה, מצד שני הוא נתקע בעמודי חשמל, מצד שלישי הוא מתנגש בעצים, הוא דורש תיאום תשתיות מורכב. אנחנו רוצים שביל חד סטרי לכל כיוון אבל זה דורש לגרוע מיסעה או מדרכות או חניות. אז אם זה לא מתאפשר ועושים בצד אחד מתחיל ויכוח באיזה צד. העבודה הזו מאוד קשה ומאוד סיוזיפית. גם למשטרה יש מה להגיד.

רן מצקין: כמות שבילי האופניים שמתוכננים עולה על היכולת של העירייה לבצע אותם – מוכנים לביצוע שבילים בקינג ג'ורג', ויצמן, כיכר המדינה ועוד. בסוף היקף העבודות שהעירייה יכולה להיכנס אליהן בימים אלו הוא מוגבל. כל מה שקורה בבגין זה עבודות פיתוח מעל הקו האדום, ושם למשל אי אפשר להיכנס לעוד עבודות של שבילי אופניים. אנחנו מנסים לעשות שבילים רציפים, ועדיין במקומות מסוימים עושים בחינות גם כדי לבטל רציפות, כי היא גורמת לצפירות ורעש שמטרדים תושבים. התפקיד שלנו הוא לאזן בין הצרכים. הדבר הראשון שעומד לנגד עינינו הוא בטיחות. אנחנו צריכים לעשות את הדברים בצורה מקצועית.

ורד שחר: למה לא עושים מיתון תנועה?

רן מצקין: עושים. יש 3 רחובות כרגע שבהם מתקדם מיתון תנועה דרמטי, כולל שכונת הרכיבה שפירא.



ורד שחר: אני מדברת על זה כחזון של העיר. אנחנו לא אחד נגד השני פה. צריך למצוא דרך לחיות יחד בצורה בטוחה. אין לי שום דבר נגד רוכבי אופניים. אם מיתון תנועה יכול לאפשר לכולם לחיות כמו בני אדם בעיר הזו, אז בוא נעשה את זה.

רן מצקין: מה שמוביל אותנו בתכנון הוא קודם כל רוחב המדרכה של הולכי רגל, אחרי זה התחבורה הציבורית והתחנות, אחריה שבילי האופניים ובסוף הרכב הפרטי. זה סדר העדיפויות של התכנון. עיריית תל אביב מקדמת גם מיתון תנועה באמצעות מעברי בחציה מוגבהים בחלקים שונים של העיר. זו עבודה מורכבת בגלל אגני הניקוז שיש בעיר.

סיכום

מיטל להבי: אני רוצה לסכם עם כמה דברים. אני מבקשת מאיל קידר לבדוק עם המשנה למנכ"ל העירייה הקמה של פיצ'ר נוח יותר לדיווח על מפגעי הליכתיות באפליקציה של 106. זה מאוד חשוב לעירייה, אבל הדברים לוקחים זמן. לוקח זמן לפנות גם תחנה של מפעל פיס, ובשביל לעשות את זה העירייה הולכת לבית משפט.

גם רציפות בצמתים לאופניים קורית לאט. כל צומת דורש הנחיות של משרד התחבורה, ואני מוכנה ללמוד מכל עיר שיש ממנה מה ללמוד ממנה.

סמכויות האכיפה של העירייה נמצאות באתר – נכניס אותם לסיכום הדיון.

הקו האדום – בסיור שעשינו בשדרות ירושלים נאמר לי שיהיה מרחב רכיבה משותף בסביבת התחנות. זה לא יעבוד. אני מבקשת ממנהלת הרק"ל שתתכנס כבר עכשיו כדי לדבר על זה. על נושא שדרות ירושלים כולה צריך כיווני חשיבה.

אביב לביא: הדברים נאמרו. בבסיס של הכל יש את השאלה שיואב העלה – האם תל אביב יכולה להכיל את אלפי הכלים הממונעים ואני שואל האם העיר יכולה להכיל מצב שהם לא יהיו? כרגע המציאות תישאר לא פשוטה בעשור או שניים הקרובים.

אני חושב שצריכה להיות סוג של "סיירת הפרטים הקטנים". העירייה צריכה להיות ערה למה שקורה בכל 2 מ"ר בעיר ולטפל באופן מיידי. אני מרגיש שיפור באכיפה, ושואל איפה זה היה קודם? מתברר שאפשר יותר. יש ערך לנראות של פקחים בשטח, יש ערך לנראות של החרמה. יש אפקט לדברים האלה. העירייה חייבת להיות יותר על המיקרו של מה שקורה בכל מטר מרובע עיר. אם זה יקרה יותר טוב נחיה פה יותר טוב אחד עם השני.

יואב לרמן: אתר עבודה צריך ללכת עם אדם נכה או עיוור. הוא אמור להיות מסוגל להתנייד בעיר הזו. זה נראה לי טירוף ללכת פה על עיוור. זה דורש השקעת משאבים, כי זה משהו שלאדם בריא קשה מאוד לראות. אין דרך אחרת להעריך את הבעיה.

מיטל להבי: להוציא את המיקרו-מוביליטי מישראל זו לא אפשרות של העירייה, אי אפשר לאסור על רכיבה בכלים פרטיים. אני יכולה להוציא רק את השיתופיים שהם פחות גרועים. ואז נישאר עם הפרטיים ועם הריקשות.

הישיבה הזו היא בבחינת תם ולא נשלם. אני בתחושה שלא קיבלתם מספיק תשובות, ושלא נלקחו פה מספיק החלטות משנות מציאות. אני מקווה שהבנתם שעל כל בקשה לפינוי מדרכה יש מצד שני בקשה להשארת חניה, על כל בקשה לסלילת שביל אופניים נכון יש בקשה להשארת העצים נטועים. העסק מורכב. תודה רבה לכולם.



השלמות של מענים לשאלות שעלו:

1. חמ"ל 24/7 לעניין עבודות- בעירייה קיים מרכז לתיאום הנדסי שמתכלל ואחראי על כל העבודות בעיר אם זה עבודות לתשתית תחבורה, עבודות בנייה במגרשים פרטיים או כל עבודה אחרת בעיר. התאום מתחיל חודשים רבים לפני תחילת העבודה ומפוקח בשטח עם תחילת וקיום העבודה. כל תלונה שמגיעה אל מוקד 106 מועברת אל המרכז לתיאום הנדסי ושם זה מטופל במידית אל מול קבלני התשתית.
2. לעניין ביטוח מפגיעות קורקינטים שיתופיים-קורקינטים שיתופיים כמו קורקינטים פרטיים נתונים להוראות החוק בישראל לנושא פגיעות בתאונות דרכים. כיום בישראל אין חובת קיום ביטוחים לרוכבי קורקינטים או אופניים חשמליים. נושא זה הגיע עד לפתחו של בית המשפט העליון שקבע בפסק דין כי אופניים חשמליים אינם רכב מנועי על-פי חוק ושינוי הגדרתם יכול להיעשות רק בחקיקה ארצית. מתוקף ההסדרה להצבת כלים זעירים בעיר שמונפק על ידי העירייה מידי שנה יש חובה לקיום ביטוח צד ג'. חשוב לציין כי העירייה אינה צד לנושא פגיעות מתאונות דרכים של משתמשי הכלים השיתופיים (כמו בכל תאונות דרכים בין משתמשי דרך).
3. הכוונה של 106 לקליטת תלונות- בימים אלה נעשית עבודה לתכנון ושינוי אפליקציית 106 שתהיה יותר ידידותית לקליטת מפגעים שמדווחים על ידי הולכי רגל וזאת במסגרת התוכנית להליכתיות 2023
4. סיכום מסמך סמכויות אכיפה . לוטה נספח א'
5. מודעת דרושים פקחים הגדרת משרה ושכר ולמי פונים- לוטה נספח ב'

משימות להמשך טיפול:

6. סיור במגדל המאה +אבן גבירול מרכז מגיד בצירוף גורמי מקצוע ונציגי ציבור- יואב לרמן ואביב לביא- יתואם על ידי הלשכה של מיטל
7. סטאטוס תוכנית להלכתיות- תכנון תוכנית הפעילות לשנת 2023 הוצגה ואושרה למשנה למנכ"ל העירייה האחראי על המרחב הציבורי. תוכנית זו תצא לפועל בשנה הקרובה בשיתוף פעולה של אגפים רבים בעירייה. אנו נציג את עיקרי תוכנית העבודה להליכתיות בוועדת הבטיחות בדרכים הקרובה.
8. בדיקת פתרון רחוב ביה"ס ברחוב אנטיגונוס לטובת ביה"ס יהודה המכבי- הנושא ייבדק אל מול וועד ההורים של בית הספר והנהלת בית הספר.
9. פגישה חוזרת אצל מנחם עם נציגי מנהיגות הורים לעניין הסדרי בטיחות סביב בתי ספר-יתואם על ידי הלשכה של מיטל
10. חשוב לשלוח למשרד הכלכלה והמוסד לבטיחות וגהות שם ניתן להתלונן על כל נושא העבודות- מספר הטלפון של מוקד "קו לחיים" של המוסד לבטיחות וגהות הינו 9214* . ניתן גם להגיש דיווח באינטרנט : <https://mapa.osh.org.il> . כל מי שחש בחוסר בטיחות בסביבות אתר בנייה נא לדווח למוקד זה ובמקביל גם ל-106.

להבי מיטל

סגנית ראש העירייה, מחזיקת תיק
התחבורה, בטיחות בדרכים וקהילה
נאה

11. הוצאת מכתב למשרד החינוך ולמשטרה על היעדרות נציגיהם מדיונים- **בביצוע על ידי הלשכה של**

מיטל להבי

12. קבוצת הליכתיות- **חשוב לחזק ולהצטרף, מוזמנים להביע רצונכם ונצרף.**



נספח א' - טבלת סמכויות אכיפה וגובה קנס

גובה הקנס	העבירה
1000	רכבת על אופניים/תלת אופן/קורקינט חשמלי במדרכה ובעת שהם בתנועה עשית שימוש אסור בטלפון נייד
250	רכבת על אופניים/תלת אופן/קורקינט חשמלי במדרכה וגרמת להפרעה לתנועת עוברי דרך
100	רכבת על אופניים/תלת אופן במדרכה בדרך שקיים בה שביל אופניים
100	רכבת על אופניים/תלת אופן במדרכה בדרך שאין בה שביל אופניים ואולם הדרך היא אזור מיתון תנועה
100	רכבת על אופניים/תלת אופן במדרכה והרכבת עליו אדם שגילו עולה על 8 שנים
100	רכבת על אופניים/תלת אופן במדרכה והרכבת עליו ילד שגילו אינו עולה על 8 שנים שלא במושב נפרד המבטיח את שלום הילד
100	רכבת על אופניים/תלת אופן במדרכה חצייה להולכי רגל
250	רכבת על אופניים/תלת אופן/קורקינט חשמלי במדרכה כשלאוזניך צמודות אוזניות המחוברות למכשיר להשמעת צלילים או קולות
250	רכבת על אופניים/תלת אופן חשמליים במדרכה/שביל להולכי רגל
250	רכבת על אופניים/תלת אופן חשמליים במדרכה/שביל להולכי רגל והרכבת עליו אדם שגילו עולה על 8 שנים
250	רכבת על אופניים/תלת אופן חשמליים במדרכה/שביל להולכי רגל והרכבת עליו ילד שגילו אינו עולה על 8 שנים שלא במושב נפרד המבטיח את שלום הילד
250	רכבת על אופניים תלת אופן חשמליים במדרכה חצייה להולכי רגל
250	רכבת על קורקינט חשמלי במדרכה/שביל להולכי רגל
250	רכבת על קורקינט חשמלי במדרכה/שביל להולכי רגל והרכבת עליו אדם נוסף
250	רכבת על קורקינט חשמלי במדרכה חצייה להולכי רגל
100	עשית שימוש אסור בנתיב/שביל שיועד וסומן עבור אופניים - הולך רגל
500	רכבת על אופנוע/תלת אופןע בשביל שאינו מדרכה שסומן בתמרור כמיועד לשימוש הולכי רגל.
500	רכבת על אופנוע/תלת אופןע בשביל שסומן בתמרור כמיועד לשימוש אופניים.
500	רכבת על אופנוע/תלת אופןע במדרכה.
1,000	רכבת על אופניים שבהם מותקן מנוע עזר וטרם מלאו לך 16 שנים.
1,000	רכבת על קורקינט ממונע וטרם מלאו לך 16 שנים.
750	נהגת באופניים שבהם מותקן מנוע עזר מבלי שעברת הכשרה מתאימה.
750	נהגת בקורקינט ממונע מבלי שעברת הכשרה מתאימה.
1000	רכבת על אופניים או הרכבת אחר כשאינך חובש או המורכב אינו חובש קסדת מגן הקשורה ברצועה שתמנע את נפילתה.
1000	בהיותך הורה או אפוטרופוס או בהיותך בגיר שבהשגחתך קטין הנחת לקטין שבמחיצתך לרכב על אופניים או להרכיב אחר ללא קסדת מגן הקשורה ברצועה שתמנע את נפילתה.

1000	רכבת על אופניים שמותקן בהם מנוע המניע אותם או המסייע בכך או הרכבת אחר כשאינך חובש או המורכב אינו חובש קסדת מגן הקשורה ברצועה שתמנע את נפילתה.
1000	בהיותך הורה או אפוטרופוס או בהיותך בגיר שבהשגחתך קטין הנחת לקטין שבמחיצתך לרכב על אופניים שמותקן בהם מנוע המניע אותם או מסייע בכך או להרכיב אחר ללא קסדת מגן הקשורה ברצועה שתמנע נפילתה.
1000	רכבת על קורקינט ממונע מבלי שחבשת קסדת מגן שסומנה כחוק, הקשורה ברצועה שתמנע את נפילתה בשעת הרכיבה.
1000	נהגת או רכבת על אופנוע או תלת-אופנוע מבלי שחבשת קסדת מגן שסומנה כחוק או שמבנה הקסדה אינו מכסה את אפרכסת האוזן או שהקסדה אינה קשורה ברצועה שתמנע נפילתה בשעת הנסיעה.
1000	נהגת או רכבת על אופנוע או תלת-אופנוע והרשית לאחר לרכב עליו מבלי שחבש קסדת מגן שסומנה כחוק או שמבנה הקסדה אינו מכסה את אפרכסת האוזן או שהקסדה אינה קשורה ברצועה שתמנע נפילתה בשעת הנסיעה.
250	אי ציות לתמרור 804 בכך שנסעת באופניים או תלת-אופן בשביל המיועד לאופניים שלא בכיוון החץ.
250	אי ציות לתמרור 804 בכך שנסעת על אופניים או תלת-אופן שמותקן בהם מנוע המניע אותם או מסייע בכך בשביל המיועד לאופניים שלא בכיוון החץ.
250	אי ציות לתמרור 804 בכך שנסעת על קורקינט ממונע בשביל המיועד לאופניים שלא בכיוון החץ.
100	אי ציות לתמרור 412 בכך שנכנסת עם אופניים או תלת-אופן, שעליהם רכבת, לדרך בה מוצב התמרור.
100	אי ציות לתמרור 412 בכך שנכנסת עם אופניים או תלת-אופן שמותקן בהם מנוע המניע אותם או מסייע בכך, שעליהם רכבת, לדרך בה מוצב התמרור.
100	אי ציות לתמרור 412 בכך שנכנסת עם קורקינט ממונע, שעליו רכבת, לדרך בה מוצב התמרור.

