

פרוטוקול דיון ועדת בטיחות בדרכים, תחבורה וביטחון, עיריית תל אביב-יפו, 19.7.2022

נושא הדיון : אכיפה במרחב העירוני

נוכחות/ים:

- מיטל להבי, סגנית ראש העירייה (מרצ), מחזיקת תיק התחבורה והבטיחות בדרכים ותיק הגאווה, מ.מ יו"ר ועדות תחבורה ובטיחות בדרכים
- חיים גורן, סגן ראש העירייה (מאמינים), יו"ר ועדת ביטחון
- שרונה הרשקו, מנהלת מינהל בינוי ותשתיות, עיריית תל אביב-יפו
- חנן פרץ, מנהל אגף סל"ע, עיריית תל אביב-יפו
- שלומי שטיין, סגן מנהל אגף הפיקוח, עיריית תל אביב-יפו
- תומר ביסמוט, מנהל צוות אופנועים ורחפנים, אגף סל"ע, עיריית תל אביב-יפו
- איציק ציפרוט, מנהל מרחב הסיור, אגף סל"ע, עיריית תל אביב-יפו
- יונתן אלון, מנהל משמרת, אגף סל"ע, עיריית תל אביב-יפו
- ענת שוחט, ראש תחום עבודות זמניות, היחידה לתחבורה ציבורית, עיריית תל אביב-יפו
- קארין ספינגולד, דוברות העירייה
- אייל הרשטיק, עוזר מקצועי למיטל להבי
- גבי קמינסקי, מנכ"ל CityZone
- מיכל אבן חן, מנכ"לית עמותת נתיב בטוח
- יהודה מזרחי, חבר הנהלת איגוד נהגי המוניות
- דני שמואל, איחוד הצלה תל אביב
- אייל אלקרין, מ"מ קצין התנועה המחוזי, משטרת מחוז תל אביב
- ניר משולם, מהנדס תנועה מחוזי, משטרת מחוז תל אביב
- טל מחוי, קצין את"ן, משטרת מרחב ירקון
- צביקה אלברגר, מפקד יחידת המתנדבים של משטרת מרחב ירקון
- יעקב גילת, תושב, פעיל סביבתי
- להב זוהר, תושב, מדריך רכיבה על אופניים
- דרור רשף, פעיל חברתי בתחום תחבורה ובטיחות בדרכים
- אביטל טבצ'ניק, עורכת דין בתחום התעבורה
- ראובן שירזי, תושב
- אורי, תושב
- דניאלה ספקטור, תושבת
- רועי מעוז, תושב
- דן וגר, תושב
- שקד, תושב

תקציר - נקודות מרכזיות שהועלו בדיון להמשך טיפול

מיטל להבי: יש לקדם רישיון עסק לחנויות לממכר אופניים כדי שמי שמוכר אופניים לא חוקיות אפשר יהיה לסגור לו את העסק כמו שאי אפשר למכור אלכוהול בלי אישור משטרה. אני מבקשת הצעות לרגולציה בעניין ונעבוד יחד. חשוב לסמן תאי חנייה ליד מוסדות של בעלי מוגבלויות ומוסדות של קשישים.

ניר משולם: חשוב לקדם הנחיות להסדרה של מפגש אופניים בצמתים, מרומזרים ולא מרומזרים, במפגש של אופניים לא מרומזרים יש חור בהנחיות. חשוב לעשות תוכנית לא רק לשבילים חדשים אלא גם לישנים,, רוב התאונות מתרחשות בשבילים מהסוג הישן.

דרור רשף: עבירות שלא נאכפות הן רכיבה על כלים מהירים ועל כלים לא חוקיים, נדרשת גם אכיפה מול מכוניות שמסכנות רוכבים. חייבים להתמקד בעיקר במהירות ובמכשירים לא תקינים, זה קריטי.

איל אלקריף: אנחנו מנסים לראות מודלים וחדשנות כמו האטה של אופניים חשמליים במקומות מסוימים למשל לפני מעברי חציה.

חשוב שאם אתם עושים מבצעים של חלוקת קסדות וחלוקת פליירים תשתפו גם אותנו, יש לנו SAY בעניין הזה, בדרום העיר יש תושבים שלא מדברים עברית, תיעזרו בנו, תביאו לנו ואנחנו נחלק.

גבי קמינסקי: בחודשים האחרונים פרסמנו 3 קולות קוראים שונים העוסקים בבטיחות הולכי הרגל ומשתמשי הדרך הפגיעים, אחד מנושאי העניין שלנו הוא ניטור אכיפה ומניעה של רכיבת מיקרו מוביליטי על המדרכות. יש 2 "משפחות" של פתרונות שאנו פוגשים ומקדמים בנושא הזה: טכנולוגיות המותקנות במרחב הציבורי וטכנולוגיות המותקנות על גבי הכלים עצמם.

צביקה אלברגר: חשוב להתמקד בדבר אחד בלבד חשוב מאין כמוהו, יצירת מכפילי כוח לאכיפה. ביחידה שלי כ 50 אזרחים שעברו תהליכי סינון גיוס והכשרה והם לובשי מדיום ומתנדבי במשטרה.

מבצעים פעולות אכיפה מול רוכבי קורקינט ואופניים חשמליים ומהווים מכפיל כוח עצום לפעילות, אני קורא לגורמי העירייה לצאת אתנו לקמפיין לגיוס מתנדבים לשיפור איכות החיים בעיר, אם נצליח לגייס 50 מתנדבים נכפיל את כוחנו והאכיפה תשתפר פלאים.

דוכן גיוס שלנו באירועים בולטים בעיר יסייע מאד. אשמח לשיתוף פעולה אינטנסיבי

יעקב גילת: מציעה לשים לב לרכיבת אופנועים על המדרכות כדי לעקוף פקקים, בכל רחוב המוביל לציר ראשי בשעות העומס. אכיפה נגד אופנועים המקצרים דרך המדרכה ומעברי חציה.

שימו לב לגידול בתאונות קורקינט מכונית מאז הורדתם מהמדרכה לכביש.



אגף הפיקוח: יש להאציל סמכויות ולהסמיך פקחים לעניין רכיבה של מדרכות. מציעה לבדוק אלו מטלות אפשר לבטל או לא לטפל לזמן מה כדי לפנות עוד שעות פקחים. אכיפה שיטתית נגד שליחים לא רק שליחי מסעדות. אכיפה בהליכה ולא בשהות קבועה באותו מקום

פרוטוקול מלא

פתיחה:

מיטל להבי: שלום לכולם. היום אנחנו מכנסים שלוש ועדות – תחבורה, ביטחון ובטיחות בדרכים. בכל הוועדות יש נציגות של תושבים וארגונים. אני רוצה לציין את הקמפיין של החודש האחרון שאנחנו עושים בנושא המיקרו מוביליטי יחד עם הרלב"ד ומשטרת ישראל. יש השקעה של מאות אלפי שקלים בהסברה וחינוך, וגם באכיפה לא מתפשרת בעיר. אמרתי בעבר שאני רוצה אותה יותר מתוקשרת. אנחנו מקיימים קמפיין, שיתרחב בשנה הבאה, על נושא הרכיבה הבטוחה באופניים לבתי הספר העל יסודיים. יש לנו שילוט חוצות נרחב, בהשקעה רבה, יש שילוט אלקטרוני בבלומפילד, יש תשדירים ברדיו, סרטון הסברה בהובלת פרזנטור מוכר, הפקחים מחלקים פנסים קטנים לרוכבים המצטיינים לטובת הסברה, יש מיתוג של מוסדות וחינוך ותרבות ביפו, יש סדנאות לרכיבה בטוחה, עשינו הסברה לחברות השליחים, בעיקר תן-ביס ו-וולט, הקמנו עמדות לחלוקת קסדות בחינם, יש יח"צ שמלווים את עבודת הפיקוח והאכיפה, יש הגברה של אכיפה משטרתית, ויהיה מבצע נוסף באוגוסט, יש פרסום בקרב הלקוחות של חברות ההשכרה ועוד.

המסר המרכזי הוא "כשרוכבים על כביש נוהגים לפי החוקים". אני רוצה לציין לטובה את שיתוף הפעולה שנוצר עם חלק מחברות השליחים, במסגרתו על רכיבה בריונית וחריגה הן משעות את השליח שנתפס מהעבודה. וולט הזמינו תיקים חדשים עם מספר שניתן לזהויה מכל הצדדים של הארגון של השליח, תן ביס מעסיקה קצין בטיחות ואנחנו עושים ככל יכולתנו כדי להדק את שיתוף הפעולה. אנחנו מסכמים כללי בקרה עם החברות שפועלות בעיר וכן סנקציות פנימיות לרוכבים ולשליחים.

אנחנו מבצעים הדרכות אופניים בכל העיר, מביאים את הילדים למרכז הבקרה וגם מוציאים אותם לרכיבה בעיר, הכל בריכוז של אייל הרשטיק. יש לנו שני מרכזי הדרכה לרכיבה ומושקע תקציב להדרכות שיעשו בתחילת השנה. נוציא גם אוטובוס הדרכות לבתי הספר. עומדים גם להצליל את השטח במהלך הקיץ. אנחנו מקווים בעקבות ההשקעה הזו להפעיל את המבנים הללו לא רק בבוקר על ידי העירייה, אלא גם לטובת הדרכות פרטיות של חברות ומיזמים פרטיים בשעות אחר הצהריים. כולל להדרכות של הורים. זה משהו שאפשר לעשות במקומות הללו, בסביבה בטוחה.

אנחנו עובדים על פסטיבל גדול בשדרות ירושלים של "עיר בתנועה פוגשת תחבורה חכמה" עם המון שיתופי פעולה ומגוון של תכנים וכל הגורמים התחבורתיים, בתקצוב של העירייה. נבהיר דרך אירוע בשטח שעולם התחבורה משתנה.

חיים גורן: יש מתח מובנה בעיר בין הרצון לראות רוכבים על כלים קטנים והפחתת תנועת הרכבים, לבין התחושה המבוססת שלנו שהאיזון הופר. התנועה של הכלים הקטנים כבר מייצרת יותר מטרד ממה שהיא מקלה. אנחנו בתחילת הדרך והמנטליות של איך רוכבים על הכלים הללו כמו שצריך עוד לא הוטמעה. זה התפקיד שלנו לחנך את הציבור, יחד עם המשטרה, בצורה טובה ובטוחה. אנחנו צריכים לעשות מאמץ מאוד גדול. בעבר העירייה היתה עושה המון כסף מדוחות חניה, וראש העיר אמר תמיד אנחנו שלא רוצים להרוויח מזה כסף, אנחנו רוצים שאנשים יחנו כחוק. זה קרה במובן מסוים, כי אנשים התרגלו שלא כדאי לחנות שלא כחוק בתל אביב. וגם זה מהלך שלוקח זמן אבל צריך להרגיל את האנשים. אכיפה זה לא דבר נעים לעשות אבל כשצריך נעשה אותו בכל הכוח. אנחנו משוכנעים שנגיע לזמן הזה שלא נצטרך לעשות אכיפה מסיבית. כדי להגיע לזה צריך לעבור את התקופה הזו שבה לוחצים כמה שיותר חזק כדי להגיע לאיזון בריא. לשם אנחנו מכוונים.

שלומי שטיין: אני 25 שנה באגף הפיקוח של העירייה, ומבחינתי זו שליחות גדולה מאוד מה שאנחנו עושים. כדי ליצור אפשרות להגיע לכל תלונה כמה שיותר מהר בשעות הפעילות, חילקנו את העיר לחמישה מרחבים שכל אחד מחולק ל-10 תאי שטח כך שלכל פקח יש את האזור שלו והוא למעשה מתפקד כמו שוטר מקוף. כל פקח הוא רב תכליתי – כולם עושים הכל, יש מגוון עשייה גדול מאוד של הפקחים.

בעניין הבטיחות, אגף הפיקוח עוסקים באכיפה של עבירות קשות כמו פינוי מחניה אסורה. בעבר היו מסנדלים רכבים אבל אין היגיון בלתקוע רכב שעושה עבירה עוד שלוש שעות במקום העבירה, והיום אין את זה. היום מי שחונה בצורה אסורה יקבל דו"ח ואם לא ימהר להוציא את הרכב הוא גם ייגרר. יחד עם זאת, אנחנו מתמקדים בעיקר בעבירות הקשות: חניה בצומת, במעברי חציה, בתחנות אוטובוס, חסימות נתיב, חניה כפולה, חניה על מדרכות. יש אכיפה ניכרת, ובשנת 2021 גררנו מעל 19,000 כלי רכב.

דבר נוסף שאנחנו מטפלים בו זה עבירות חסימה, בשיתוף פעולה עם המשטרה. אנחנו מטפלים בחסימות של מעברי חציה וחניה. הפקחים שלנו מגיעים בטווח של רבע עד חצי שעה, זה העלה את הפניות בכמעט 35,000 בשנה. למעשה, עברנו בפעילות זו את מוקד התברואה בפניות של אזרחים לקבלת עזרה וסיוע במקרים כאלה. יש לנו עדיין 70 תקנים פנויים לפקחים שהלוואי שנצליח לאייש אותם כבר.

עוד דבר שתחת סמכותנו משנת 2016 הוא אכיפת כלים שנעים על המדרכות. זו אכיפה וולונטרית, כלומר אי אפשר לחייב את הרשויות לעסוק בה, והיא מאפשרת לנו להחרים כלים. כל מערך ההדרכה והמתודה של האכיפה נבנה בתל אביב יפו ומשרד התחבורה אישר אותו, כמובן משום שאצלנו כמות הרכיבה היא עצומה ביחס לכל עיר אחרת. הכשרנו מעל 300 פקחים לאכיפת רכיבת כלים על מדרכות. ככל שזה התגבר ועלו עוד כלים שיתופיים לעיר, ביקשנו וקיבלנו יחידה ייעודית לטובת העניין ביישום מאוד מהיר. 25 תקנים שעובדים 7 ימים בשבוע לטובת הנושא. המטרה היא להחזיר את המדרכה להולכי הרגל. זו סכנת נפשות וסכנת חיים.

מתחילת הפעילות ניתנו 140,000 דו"חות בתחום הזה, זה יותר מכל הארץ ביחד, ויותר מכל דו"חות המשטרה יחד. באמצע יוני התחלנו אכיפה מוגברת כחלק ממסע ההסברה שמיטל הציגה. יש שיתוף פעולה צמוד עם סל"ע והמשטרה. רק בחודש האחרון ניתנו 4,400 דוחות והוחרמו 350 כלים, גם שיתופיים. זו האכיפה הכי קשה שלנו, לשחרר כלי כזה לוקח יומיים ובשטח הפקחים נתקלים בהרבה אלימות. יש רוכבים שמצליחים לברוח, אבל מי שנתפס ומגיע לעימות עם הפקחים – זה עימות קשה ואלים מאוד. מה שחשוב בכל הסיפור הזה הוא לא כמות הדו"חות אלא העובדה שסוקרים חיצוניים מראים ששיעור הרכיבה במדרכה ירד מ-18% בתחילת האכיפה ל-6% עכשיו. ליבי עם הרוכבים נאלצים לרדת לאלנבי באמצע הכביש, וזו אכן דילמה, אבל כל אחד חי את חייו בדרך שלו.

יש לנו מחסן שבו מאחסנים כלים מוחרמים, באכיפה משותפת שלנו עם אגף סל"ע. יש בעיר תופעה מזעזעת של ריקשות שמעמיסות כלים ומסכנות הולכי רגל בעת שהן נוסעות, גם נגדן אנחנו אוכפים. זה כלי נוח וחשמלי וירוק אבל זה לא היעוד שלו. הקורקינטים בולטים החוצה פוגעים באנשים תוך כדי נסיעה.

אנחנו מקדמים בעיר גם אכיפה אלקטרונית, ייחודית לתל אביב, בעיקר כדי לפנות את הנתיבים ליעוד שלהם. זה מקשה על הגעה עם כלי הרכב לעיר אבל זו המדיניות. אין כמעט מישהו שנכנס לנתיב הזה ולא נתפס, ואנחנו מקווים ליום שהמספרים ירדו. הצבנו מצלמות במקומות מרכזיים בעיר בהם כל נהג שעוצר "רק לרגע" במקום שגורם לפקק אנחנו קונסים. זה לא נעשה בצורה אוטומטית, ואנחנו בוחנים את העבירה ואת המשמעות שלה. יש גם ניידות שעוברות ומצלמות עבירות מרכזיות כמו חניה בתחנות או חניה כפולה ואוכפות תוך כדי נסיעה.

החל מאוגוסט נקדם פיילוט של מצלמה מדלגת על חצובה כדי לאכוף אופנועים שרוכבים על מדרכות, ומקצרים את הדרך. בנושא אופניים, אחרי הרבה לחץ שהפעילה העירייה קיבלנו אפשרות לאכוף גם עבירות

נוספות: אי חבישת קסדה, חובת תיאוריה, נסיעה בכיוון התנועה, רכיבה מתחת לגיל 16. אנחנו נתחיל לאכוף גם את זה.

הגענו לסידור עם וולט שבו יש קשר ישיר של מנהל היחידה שלנו עם המנהלים שלהם, ואנחנו מעבירים להם שמות ופרטים של מי שנוסע בצורה פרועה ומוגזמת בעיר, והם משעים אותם מהעבודה. זה שיתוף פעולה שעובד מצוין.

מיטל להבי: אשלים ואומר שחברות הללו מינו קצין בטיחות שנותן הדרכות לשליחים ואנחנו בקשר איתם כדי לוודא שהם מגלים יותר אחריות. במכרז של 2023 נתנה תנאים חדשים לחברות הקורקינטים: שלא תהיה רק מדידת זמן או שהיה ערך של קילומטרז' מעל הערך של הזמן, נחפש פיצ'רים שימקדו אותם לחניה בצורה נכונה, שידעו לזהות אם רוכבים על מדרכה, אם יש להם וינקרים, אורות, שהקסדה יוצאת מהמתקן בצורה נוחה, נחפש סגמנטים של בטיחות. אנחנו חושבים על רעיון של מבחן בטיחות לכלים, ולא כל אחד שעומד בתנאים שלנו יוכל להיכנס אלא זה יהיה מבחן של איכות.

טל מחוי: אנחנו עושים פילוח של תאונות דרכים על פי מיקומים, שעות וכו' על בסיס קבוע. זה מוצג בכל שבוע וכך אנחנו יודעים לתקוף איפה שצריך. מרחב ירקון מחולק לשלושה אזורים: גלילות, תל אביב צפון ולב תל אביב.

בלב תל אביב רואים תאונות של שנה מול שנה, ובולט לעין חודש מאי ובעיקר השינוי לעומת השנה הקודמת, שהוא בעקבות הקורקינטים. בחודש מאי 2021 היתה תאונה חמורה אחת. תאונות חמורות הן תאונות שבהן יש לפחות פצוע במצב קשה ומעלה. כרגע אנחנו עומדים על 34 תאונות חמורות בגזרת לב תל אביב בלבד. חודש מאי 2022 היה בעייתי ועיקר התאונות בו הם של רוכבי קורקינט בגלאי 30 פלוס, גם כקרבן וגם כגורם תאונה. אנחנו רואים שיש רחובות בעייתיים יותר כמו מנחם בגין ואלנבי, ושם אני מחליט איפה לתקוף ומתי. חלק מהבעיות הן בעיות תשתיות, שעליהן אני עובד מול עיריית תל אביב. היו כאלה בשאול המלך ותוך מספר ימים הרחוב טופל.

כאשר מסתכלים על מי מעורב וכמה, אנחנו רואים רוכבי אופניים שביניהם יש גם פצועים קשה וגם קל. עיקר הבעיה היא במעברי חציה. נכנסו אלינו לפעילות מצלמות טקטיות שמפעילים כאן בלב תל אביב: שוטר מניח מצלמה במיקום בעייתי, מסריט את העבירות בלי לדבר עם הנהג, ואחר כך מפענח ושולח דו"חות מהמשרד. התחלתי גם לדברר את זה כדי שאנשים יידעו שהם מצולמים כל הזמן. התחלנו לתקוף את הנושא הזה בכל האמצעים שיש לנו.

מבחינת סיבת התאונה, המוביל הגדול הוא אי ציות לתמרור והולכי רגל. אנחנו לא סתם אוכפים, הכמות לא רלוונטית, אלא מתמקדים בעבירות איכות. אנחנו מתמקדים בסיבת העבירה. בעניין מעורבות של אופניים חשמליים הבעיה היא בעיקר מעבר בין נתיבים.

שעון החיים – אלה השעות שבהן מתבצעות עיקר התאונות באזור שלנו, זה בין 11:00 ל-18:00. אין יום בעייתי ספציפי אלא זה מתפרש על כל השבוע.

בתל אביב צפון, היו לנו 15 תאונות חמורות, מתוכן 2 קטלניות. באחת מהן מעורבים אופניים ובשנייה נדרסה הולכת רגל. בגזרה הזו שדרות רוקח הוא רחוב בעייתי, בכל יום יש שם מצלמה טקטית ואנחנו יוצאים משם עם כמות דו"חות נכבדת, בעיקר סטיות מנתיב. מבחינת מעורבות זה בעיקר אופניים, חשמליים ורגילים וגם הולכי רגל. גם בגזרה הזו עיקר התאונות הם פגיעה בהולכי הרגל. שעון החיים – התאונות הן בעיקר בין 12:00 ל-19:00, ואין ימים ספציפיים.

אכיפת ותאונות קורקינטים – מבחינת נתוני תאונות של שנה מול שנה, השינוי אפילו הוא שלילי אבל העלייה הדרסטית היא בעיקר בחודשים האחרונים. צריך לומר גם שיש תאונות שלא מדווחות. אני מנסה כמניעה

לעשות פעילות עם הרלב"ד, הסברה וסימולטורים. מבחינת תאונות קשות המספר דומה, הרחובות הבעייתיים הם בעיקר אלנבי, קפלן בדגש על צומת עזריאלי, אבן גבירול.

עיקר התאונות קורות באמצע השבוע, זה מתחלק בין הבוקר לאחר הצהריים. אנחנו אוכפים בעיקר עבירה על חוקי תנועה. בלילות חמישי ושישי אנחנו עושים בדיקות שכרות ויש הרבה שרוכבים שיכורים. הגורמים לתאונות הם בעיקר סטיות, החלקה, פגיעה בהולך רגל. אנחנו עושים ניתוח ואכיפה, מבצעים גדולים, ואנחנו מדברים את זה. המטרה מבחינתנו היא מניעה, ולא אכיפה. אני רוצה אפס תאונות.

ניר משולם: כל מה שקשור לבטיחות ויכול להגביר בטיחות צריך לברך עליו. חשוב למקד כמה דברים שנאמרו כאן, בעיקר דברים שקשורים לרגולציה וחקיקה. חשוב שתהיה דחיפה של עיריית תל אביב יפו בנושא הנחיות להסדרה של מפגש אופניים בצמתים, גם לא מרומזרים וגם מרומזרים. במפגש של אופניים בצומת לא מרומזר יש חור בהנחיות.

דובר על שלטי פרסום, ויצאו לאחרונה הנחיות לעקרונות שילוב באמצעי פרסום והסברה בהסדרי תנועה, זה דבר שלא היה. זה נוגע גם בפן החזותי, גם השמיעתי, הפיזי והביו-מכני. דברים שלא היה להם עד היום את האור מתחילים לקבל אותו.

דובר על החזרת המדרכה להולכי רגל, וזה בסוף על פי חוק. אם תמרור שמתיר להם לנסוע על המדרכה זה מתחיל שם. צריך לא לאפשר את זה, וכמובן ליצור תשתית שעדיין מפגרת מהכמות שנעה על הכביש. אנחנו מתכננים את השבילים במינימום הקיבולת שלהם וזו תהיה בעיה לקראת העשור הבא – הרכב הפרטי ירד אבל לא יהיה מקום לאופניים.

חשוב שתהיה תוכנית מסודרת לשבילים החדשים. כל השבילים החדשים עובדים דרכי לאישור, וחשוב לשים לב גם לשבילים הקיימים. רוב התאונות הם בשבילים מהגרסה הישנה. חשוב לעשות תוכנית מסודרת גם לשבילים הללו.

מיטל להבי: אני מברכת על הכניסה שלך לתפקיד, המימד שאתה מוסיף הוא מאוד חשוב. אני אומר שהאויב של הטוב הוא הטוב מאוד. כשירדו עלי על השבילים באבן גבירול, אמרתי שעדיף השביל באבן גבירול מהאין שביל באלנבי. לכן אני אומרת שבמרחב תחום של חתך רחוב שהברירה היא בין שביל של 3.5 מטר או בלי שביל, ברור מה נבחר. שרונה עומדת בעשרות בדיקות לפני ששביל יוצא לדרך. במה שצריך חקיקה מאיתנו נעזור, נעלה לכנסת וכל מה שצריך. אבל במה שאתם יכולים תעזרו לנו. יש לנו פרטנר מעולה, שי קדם, אנחנו יכולים להזיז איתו דברים.

ניר משולם: אני לא יכול לאשר דברים שבניגוד לחוק, יש מקומות שעדיף להוריד לכביש ולא לעלות על שביל צר. צריך לעשות את הכל לפי ההנחיות.

דיון:

דורו רשף: הפיל הגדול בחדר לא דובר פה. נתוני האכיפה של המשטרה ורוב העבירות הן הרכבה של קורקינט – מישהו נסע לאט עם משקל כבד וקיבל קנס, אבל זה בעיקר מסכן את הרוכב עצמו. לעומת זאת בתאונות הקטלניות מעל 90% מהנפגעים הם מפגיעה של רכב כבד או אופנוע, ולזה אני מתקשה להאמין שיש מענה באכיפה הקיימת. עבירות שלא נאכפות הן רכיבה על כלים מהירים מידי, ועל כלים לא חוקיים. זו עבירה מסוכנת וחמורה. נדרשת גם אכיפה מול מכוניות שמסכנות רוכבים, כי אנחנו מורידים אותם לכביש. רק אתמול עקפה אותי נהגת באזור מיתון תנועה והעיפה אותי מהכביש.

אני מציע למשטרה לאכוף כלים לא חוקיים מול הרוכבים. לאכוף רכיבה על מדרכות, וכדי שאנשים ירכבו בכבישים צריך גם תשתית וגם שהמשטרה תשרת את הרוכבים – נהגים טסים ברחובות גדולים אבל גם ברחובות של מיתון תנועה.

חנן פרץ: שלום לכולם, אני 25 שנה כאן בתפקידי ביטחון בעיר. מכיר את הנתונים שלה מלפני 25 שנה וגם כיום. אנחנו נמצאים במציאות תחבורתית לא פשוטה. הכל מורכב. אני כן חייב לומר שאני מזהה שמה שנעשה בשנים האחרונות בתחום התחבורה זה בלתי נתפס. במיוחד מהיום הראשון שמיטל נכנסה לתחום של התחבורה. מושקעים סכומים מטורפים, אבל זה אף פעם לא מספיק. גם אני רוכב, יש לי בסלי"ע צוות אופנועים שיהפוך להיות מחלקת אופנועים. גם אני חייב לעבור לדו גלגלי כדי לתת שירות.

ייעודו של אגף סלי"ע הוא לשמור על ביטחון של התושב, וכדי להבין את החשיבות של תחושת הביטחון אנחנו בהנחיית ראש העיר נרתמנו לטובת הסיפור הזה. הדבר הזה חשוב להנהלת העירייה, אנחנו מאבטחים את הפקחים כי הם חוטפים אלימות. האיום הוא לא אתם, אלא פורעי חוק שאין להם שום חשש וזה מתקשר לחוסר המשילות הכללי במדינה. אנחנו לא מתמקדים באנשים נורמטיביים, אלא בבריונים שמצפצפים על החוק. בעניין האופניים, חייבים להתמקד בעיקר במהירות ובמכשירים לא תקינים, זה קריטי. ההבדל בין 20 קמ"ש ל-40 קמ"ש הוא קריטי. נרתמנו לעניין הזה למרות שזו משימה עם המון התנגחויות אבל היום זה מצב חירום.

יש כמה דברים שנכון לעשות כדי להרגיל את התושבים לתרבות רכיבה, וזה יקרה כמו שזה קרה בנת"צ. במבצע האחרון נרתמנו עם הרחפנים שלנו לסייע לאגף הפיקוח, אנחנו עושים אכיפה מצולמת. אנחנו נעשה הכל כדי לייצר את הביטחון על המדרכות. הפגיעות הללו הן קשות. המציאות הזו תסתדר, אני בטוח.

מיטל להבי: מאוד אשמח לשמוע מהרוכבים איפה לדעתכם כדאי למקד אכיפה. בנושא הרגולציה שעלה כאן, אני רושמת לי כמשימה רישוי עסקים לחנויות אופניים כדי שמי שמוכר אופניים לא חוקיות נוכל לסגור לו את העסק, כמו שאי אפשר למכור אלכוהול בלי אישור משטרה. אני מבקשת הצעות לרגולציה בעניין ונעבוד יחד ונשתדל שזה יקרה יותר מהר.

ראובן שירזי: הדבר הכי חשוב זה תשתיות וכמה שיותר מהר. לגבי אכיפה, התפקיד שלה זה להעביר את הלגיטימיות של התשתיות הנוכחיות. פעולות שאפשר לעשות – יש סמכות לאכוף רכיבה נגד הכיוון, תעשו את זה. זה מאוד מעצבן ומטריד בעיקר בשבילים חד כיוונים ושם קל להגיע לצד השני של הכביש. זה מקום נהדר להתחיל, וכמובן בנוסף גם חינוך והסברה.

יש את העצירות "רק לרגע" בעיקר בשבילים הדו סטריים, אני יכול להבין את מי שמתייאשים ונוסעים על המדרכה. הרגע הזה הוא בדרך כלל 10 או 20 דקות, מספיק זמן כדי להפריע לפני שהפיקוח מגיע.

מיטל להבי: הגישה הזו היא בלתי מתקבלת על הדעת, יש בגדוד העברי ממש בעיה שחוזרת על עצמה. באופן כללי יש תופעה כזו.

ראובן שירזי: אני רוצה להציע רעיון של סדרן רחוב שיהיה כל היום ברחוב, שיתחיל בהסברה ואחר כך באכיפה. זה ימוגר תוך מספר שבועות. דבר נוסף זה בטיילת, שם רוכבים בכל מקום וצריך לאכוף את זה.

להב זוהר: 20 שנה מאז שאופנועים הפכו למסה קריטית והם חונים איפה שבא להם. השליח רוצה לעמוד בפתח הבית אליו הוא מביא את הפיצה. ברגע שנכנסו האופניים החשמליים נתנו להם שטח על המדרכה והם חונים איפה שהם רוצים כל הזמן, גם מחוץ לתא שלהם. כשאני נתקבל זה, אני עוצר, יורד מהאופניים ומפנה את השטח מהכלים האלה. צריך להקצות את השטחים האלה בחזרה להולכי הרגל ושיהיה קו לבן שלא עוברים אותו. ממש לקחת את הכלי שחונה מחוץ לגבול ולהחרים אותו אפשר גם לדעת מי הלקוח האחרון שהשתמש בו.

מיטל להבי: היתרון של הכלי השיתופיים הוא בנסיעה בתנועה, אין שם כלים מתגברים, לעומת הפרטיים שהם מתגברים. בחניה הפרטיים לא מהווים בעיה כי מעלים אותם הביתה אבל הבעיה היא השיתופיים כי הם חונים בחוף. אנחנו נעשה הכל כדי להרחיב את מקומות החניה לפי הביקושים, נשתדל לעשות את מערכת האיזונים מול הרכב. מעקלים את הכלים לוקחים למחסנים, נותנים דו"חות והחברות מקבלות התראות. העיר עוברת מהפכה בהדרגה. אי אפשר הכל יחד.

שקד, תושב: נאמר לי על ידי הפיקוח באופן מפורש שרק אם 3 קורקינטים ומעלה של אותה חברה חוסמים את הדרך אז קונסים. אנחנו רואים שהצפרים משתדלים לשים אותם במקום אבל קורקינט בודד לא אוכפים והמשתמשים לא מקבלים קנס.

יהודה מזרחי: אני גם רוכב וגם נוהג וגם הולך רגל. צריך לתת את הדעת על כלים שנוסעים בפראות, הם נכנסים לי לנתיב הרבה פעמים בלי שאני רואה. צריך להציב תמרור שמזהיר, להוסיף תמרורי אזהרה לשבילים. רוכב קורקינט צריך לנהוג על פי רישיון הנהיגה, כלומר לפי מה שמותר לו לנהוג. צריך לעמוד באותן אמות המידה של נהג. אם הוא נוסע נגד התנועה צריך להעניש אותו.

המצלמות הטקטיות זה כסף קל, לקוחות של העסק שלי יוצאים מהעסק ומצלמים אותם בגלל שיוצאים ברס מהחניה, למרות שלא עצרו לשנייה.

שלומי שטיין: כל הנושאים שהועלו על ידי ראובן מטפולים בשוטף. חניה של רכבים מסחריים על שבילים – יש לנו צוותים ייעודיים שעושים את זה, כנראה שלא מספיק אבל אנחנו על זה. זה עניין של כוח אדם. לגבי המדרכות, יצרנו ברוב הרובעים בעיר תאי חניה ואחד התנאים היה שיעמידו אותם בקבוצות לכן אתם רואים אותם בהעמדה הראשונים כמו מסדר. כלי שיתופי שעומד במדרכה צרה ויחסום אותה – ייאכף. הכלי יוזז ויקבל דו"ח. אם מדובר במדרכות רחבות של מעל 1.8 מטר מעבר אני לא אאכוף. יש סדר עדיפות. ייתכן ואנחנו צריכים לעשות חידוד הנחיות. בין 150 ל-200 כלים ביום מוחרמים כי חנו מחוץ לתאי חניה.

מיטל להבי: במכרז הבא לא יתקבלו כלים בלי דיוק של GPS כמה שאפשר. בנוסף, חן אריאלי ביקשה מאיתנו לסמן תאי חניה ליד מוסדות של בעלי מוגבלות ומוסדות של קשישים, כי דווקא שם יש בעיה. נקבל ממנה מפה של המוסדות ונתמקד שם להבטיח עבירות לקשישים ובעלי מוגבלויות גם בשכונות שאנחנו לא נוהגים לסמן בהן.

שלומי שטיין: לגבי אכיפה אלקטרונית של העלאת והורדת נוסעים, ישבו אצלי במשרד נציגים של מוניות וחברות כאלה ואחרות והראיתי להם על הצג את הדו"חות שקיבלו. אמרו בצנעה שאולי באמת לא היו בסדר. יש הבדל בין נהג שמחנה ומחכה ללקוח שיגיע לבין נהג של גט שממתין ללקוח שצריך לרדת. הדו"חות שלנו לא אוטומטיים, יש אנשים במרכז הבקרה שרואים מכל הכיוונים את המקרה, כדי להבין אם יש נהג בפנים. רכב בתנועה לא יקבל דו"ח לעולם. מדיניות האכיפה שלנו היא לא מחמש שניות אלא חצי דקה לפחות. יש עניין של השהיה. יש רגישות.

יהודה מזרחי: באים אלי משטרה לבקש לראות מצלמות כי יש הרבה שודים באזור שלי, ברחוב הר ציון. צריך להתקין מצלמות באזור הזה.

חנן פרץ: כל האזור הזה מרושת מצלמות, למעשה רוב המצלמות של העירייה הן שם.

איל אלקריף: לדבר מתחושות בטן זו לא חכמה. אני את הנתונים מכיר יותר ומקבל אותם כל הזמן.

מיטל להבי: תפתח אותם לציבור.

איל אלקריף: ברגע שיועץ משפטי יאשר לי. מה שאומרים פה זה לא כל כך מדויק. אנחנו כמחוז תל אביב נמצאים בירידה כללית של 23% בתאונות חמורות, נתוני מערכות המשטרה מעידות שתאונות עם מעורבות של מיקרו-מוביליטי הם 10% מסך תאונות הדרכים. זה הרכב החמישי בדירוג שמעורב בתאונות ובכל זאת אני מסייג שאלה לא הנתונים האמיתיים וחסרים הרבה נתונים. לכן אנחנו מגיעים כדי לייצר שותפויות, כדי לקבל את תמונת המצב האמיתית.

אנחנו עובדים עם הרלב"ד ועם רשויות מקומיות בכל האזור, מחזקים את שיתוף הפעולה. אני חונכת את השיטור העירוני שיאכוף את האינטרס העירוני. זה מה שהתושב מחפש, את הדברים שמשפיעים על איכות החיים. יש כאו מהנדס תנועה, זה משהו שלא היה עד כה, ויש עוד אחד במחוז. כל הרעיון הוא לעבור על התוכניות של כל המחוז כדי שאותו משתמש דרך לא יהיה בחיכוך עם אף מכונה.

אנחנו מנסים לראות מודלים וחדשנות כמו האטה של אופניים חשמליים במקומות מסוימים, למשל לפני מעברי חציה. אנחנו לא עושים רק מבצעים, זה טוב לפרסומות אבל אם אין רצף פעילות יומי זה לא קורה. אם נתמקד בשעה מסוימת התאונות ירדו באותו זמן אבל ברגע שאני עוזב זה חוזר. תוכנית העבודה שלנו הוא סדורה אבל גמישה. אם בשבוע מסוים היו תאונות דרכים במקום מסוים אני הולך לשם.

חודש יולי הוא בסימן של מיקרו-מוביליטי אבל עדיין לא כמו שאני רוצה, הרלב"ד עוד לא שם איתנו. אנחנו מנסים לשלב משהו שיתפס בראש וזה עוד לא קורה. ראיתי את הפרסומות שאמורה לעלות אבל לא ראיתי אותה בטלוויזיה. בקמפיין הזה אנחנו שותפים בהסברה, מניעה ואכיפה, ורוצים לשלב את הדברים יחד. אם למשל יש לכם מבצעים של חלוקת קסדות וחלוקת פליירים תשתפו גם אותנו, יש לנו Say בעניין הזה. יש בדרום העיר תושבים שלא מדברים עברית, תיעזרו בנו, תביאו לנו, אנחנו נחלק להם.

למרות שעיריית תל אביב משקיעה בנושא הזה, חסר רגולטור ממשלתי. יש מערכת לאומית דיסציפלינרית שצריכה לעבוד. כרגע אנחנו רק מגיבים במקום שתהיה יוזמה מלמעלה. אם לא יהיה שינוי מלמעלה זה לא יעזור.

בעניין נתוני האכיפה – כמו שהוצגו פה הנתונים, מהירות הורגת אבל זו לא הסיבה העיקרית. זה 5% מהגורמים לתאונות חמורות. מה שגורם זה הכלי עצמו, אי מתן זכות קדימה, רמזור אדום, אי ציות לתמרור, ורק אחרי זה כל האחרים. תרבות נהיגה קודמת לכל. אם אני רוצה להציל חיי אדם, המהירות היא לא הדבר העיקרי. הרחבת הסמכויות לאכיפה בתל אביב זה אחלה, אבל אין את זה בשום מקום אחר בארץ.

מיטל להבי: אנחנו נכנס את הפורום המטרופוליני לדיון בנושא אכיפת דו גלגלי ברשויות.

אני מבקשת לסיים כאן. כל מי שמרגיש שיש לו משהו חכם לומר, תובנות בקשר לאכיפה, הצעות יוזמות מנקודות מבט של רוכב, תושב, הולך רגל – אנא רכזו ושלחו לאייל.

כולם נמצאים פה, כדי ללמוד on going. בלי זה לא נוכל להשתפר. אנחנו פתוחים לשמוע הצעות מהצד הזה על כל נושא. תודה לכולם.

הערות נוספות של משתתפים שנשלחו בהמשך:

גבי קמינסקי, מנכ"ל CityZone:

פעילות סייזון בנושא

במסגרת מעבדת החדשנות העירונית בסייזון פועלים סטארטאפים רבים במסגרת פיילוטס שונים בעיר. 9-ל מתוכם יישומים רלוונטיים ישירים לנושאי הבטיחות בדרכים, ואנו פועלים בתחום בשיתוף פעולה מלא

עם לשכתך, עם רשות התחבורה, עם אגף התנועה, עם היחידה האסטרטגית בפרויקט ויז'ן זירו, וכמובן עם אגף המחשוב.

בנוסף, אנו פועלים על מנת להעשיר את שדה הניסויים שלנו גם בטכנולוגיות תקשורת התומכות בתחבורה מקושרת ליישומי בטיחות בדרכים, על מנת שנוכל לבחון את היכולת העירונית לייצר התראות לשטח בזמן אמת, ולא רק להסתפק בחיישנים מנטרים שלא באמת מסוגלים למנוע תאונות מלהתרחש.

בחודשים האחרונים פרסמנו 3 קולות קוראים שונים העוסקים בבטיחות הולכי הרגל ומשתמשי הדרך הפגיעים. אחד מנושאי העניין שלנו הוא ניטור, אכיפה ומניעה של רכיבת מיקרו-מוביליטי על המדרכות - נושא אשר תפס חלק לא מבוטל מן הדיון היום, וגם מופיע חדשות לבקרים בדיון הציבורי הער בתקשורת וברשתות החברתיות.

במסגרת זו ניתן לציין 2 "משפחות" של פתרונות שאנו פוגשים ומקדמים בחינה שלהן:

1. טכנולוגיות המותקנות במרחב הציבורי - התקנת ותפעול מערכות אלו היא באחריות העירייה. יתרון העיקרי הוא שהן יכולות לנטר גם עבירות הנוגעות לכלים פרטיים ולא רק שיתופיים. האתגרים העיקריים של מערכות אלו נוגעים ליכולת להגיב בשטח בזמן אמת, והתקנתן באופן נרחב לכיסוי מלא של העיר כרוכה בעלות לא מבוטלת למשלם המיסים.
2. טכנולוגיות המותקנות על גבי כלי המיקרו-מוביליטי עצמם - חסרון בכך שנדרש שיתוף פעולה של מפעילות הציבים (שיתופיים, שליחויות ועוד), אך הן מספקות כיסוי בכל מקום (גם ללא תשתית עירונית במרחב), אין עלות למשלם המיסים, וניתן לבצע גם מניעה בזמן אמת במקרה של עבירה (למשל - הבאת הכלי לעצירה מוחלטת אם רוכב על המדרכה).

סביר שבעתיד נראה פתרונות היברידיים, המשלבים בין תשתית עירונית ליכולות על גבי הכלים עצמם.

קיימת חשיבות רבה בבחינה עירונית של טכנולוגיות לכלים, על מנת שניתן יהיה להתייחס לטכנולוגיות אלו לקראת חידוש רישיונות הפעילות בתל אביב סביב מכרז 2023. אם נתרשם שאין יכולת איכותית ומדויקת מספיק לוודא רכיבה על המדרכה, אין טעם לדרוש זאת בתנאי המכרז. אך אם נמצא שקיימים פתרונות איכותיים מספיק, ניתן יהיה לדרוש מן המפעילות למנוע רכיבה על מדרכות בצורה פרואקטיבית בתנאי הרישיון שלהן.

ההפרעה הנוצרת מן הכלים השיתופיים החונים

בנוגע להפרעה שמייצרים הכלים השיתופיים סביב תאי החנייה הייעודיים - אכן, עיקר הבעיה נובע מאי-דיוק של אותות ה-GPS באזורים בנויים וצפופים במרכז הערים. הסטייה הממוצעת היא של כ-5-6 מטרים, ולכן גם אם המפעילות מגדירות את המיקום המדויק שבו מותר לסיים נסיעה, בגלל סטייה זו, פעמים רבות ניתן לסיים נסיעה רק כאשר נמצאים בפועל מחוץ לתא החנייה. כבר כיום עובדת במסגרת סיטיון חברת Tupaia, המפתחת טכנולוגיה שתאפשר הפחתת סטייה זו לפחות מ-20 ס"מ, מה שיאפשר דיוק רב יותר בחנייה.

סוגיה נוספת היא העובדה כי כיום העירייה אינה מגבילה את כמות הכלים שיכולים לסיים נסיעה בתא חנייה בודד. מלבד סטיית ה-GPS, גורם משמעותי לאי הסדר הוא כמות הכלים בכל תא באזורי הביקוש לחניית כלים שיתופיים.

במידה והעירייה תגדיר כי תא חנייה לא יכול להכיל יותר מ-5 כלים למשל, הכלי השישי שינסה לחנות באותו תא, לא יוכל לסיים בו את נסיעתו, ויצטרך להמשיך אל התא הפנוי הקרוב.

החברות המפעילות של הכלים השיתופיים לא יכולות לאכוף זאת לבדן, מכיוון שאין יודעות בזמן אמת כמה כלים של מפעילות אחרות עומדים באותו תא חנייה, ולכן יש לנהל זאת במערכת בצד העירייה, אשר מערכות החברות המפעילות יוכלו "לתשאל" בזמן אמת, או לקבל ממנה עדכונים תכופים על זמינות החנייה בכל תא, על מנת לאשר או לדחות סיומי נסיעה, ולהמליץ על התא הפנוי הקרוב ביותר.

במסגרת תכנית האיחוד האירופי, קיבלנו מועמדות של חברה מצרפת, אשר לה מערכת כזו בדיוק. במידה ואין היום בעירייה אלטרנטיבה דומה, נשמח לקשר אל חברה זו.

הגישה הכללית של הדוברים הממסדיים

התייחסות למיקרו-מוביליטי כאל "מטרד" ש"הפר את האיזון", כמשהו ש"תוקפים" אותו במבצעי אכיפה "נגד הרוכבים", מלמדת הרבה על התפיסה המערכתית שעדיין שוררת במסדרונות העירייה. אני סבור שבהחלט שפה יכולה ליצור מציאות, וכרגע המציאות היא שהעוסקים בדבר בצד האכיפה מגלים לכל הפחות אמביוולנטיות לנושא היפוך הפירמידה, והעדפת רכיבה על פני כלי הרכב הפרטיים.

כמובן שהדבר מלובה על ידי תקשורת סנסציונית, בית החולים איכילוב וגורמים נוספים.

עם זאת, המספרים מראים אחרת - לפי מה שהוצג היום, חלה בשנה האחרונה ירידה במעורבות קורקינטים חשמליים בתאונות הקשות, וזאת למרות עלייה דרמטית בנסועה, כך שבנירמול לנסועה, מדובר במצב נפלא, אך זה לא עלה מטון הדוברים השונים, אשר ממשיך להבליט את "תאונות הקורקינטים" ולהפנות אליהם אצבע מאשימה בדרך כלל, כאשר הנתונים מעידים על כך שהם דווקא הקורבנות.

ההיקף והעוצמה של חדירת המיקרו-מוביליטי בעיר מוכיחים שמדובר קודם כל בפתרון, ולא במטרד. פתרון זה, והקצב המהיר של אימוצו, מייצר אתגרים חדשים, ואנו נדרשים להתייחס אליהם בתשתיות, רגולציה וטכנולוגיה, אך אינני חושב שיש להתייחס לכך כאל מטרד.

צביקה אלברגר:

שמי צביקה אלברגר ואני נמצא פה בדיון בכמה קובעים: תושב העיר מיום הולדתי, רוכב אופניים רגילים ובעיקר: מפקד יחידת מתנדבים במרחב ירקון בתל-אביב שמתמחה בתחום התנועה.

הדיון הזה חשוב ומרגש בעיני ואני משתתף בו לראשונה. הוא מאפשר שיח פתוח ובלתי אמצעי בין גורמי רשויות וממסד לאזרחים והוא נוגע בנושא סופר קריטי לאיכות החיים שלנו. אדגיש כבר בפתח הדברים כי המצב כיום עדיין גרוע מאוד בתחום האכיפה, ולא פעם יוצא לי לצלם 3 רוכבים על קורקינט ממונע אחד והורים שמרכיבים את ילדיהם ללא קסדות וכל הגנה. ההרתעה לא חדרה עדיין לרוכבים המזדמנים והקבועים כאחד והיא רחוקה במיוחד מאלו שזמנם דוחק, כלומר כולנו, אבל בעיקר שליחים.

בזמן שטל מחוי, קצין התנועה של מרחב ירקון, והמפקד שלי, העביר את הרצאתו בנושא התאונות

והדגיש צירים בעייתיים, כמו רוקח, קיבלנו בדיון הודעה על פצוע קשה, רוכב קורקינט, שנפגע ברוקח

במהלך רכיבה. בן מעל 70. כן תאונות ואסונות זה לא עניין של צעירים בלבד.

אני רוצה להתמקד בדבר אחד בלבד חשוב מאין כמותו: יצירת מכפילי כוח לאכיפה. ביחידה שלי כ-50 אזרחים, שעברו תהליכי סינון, גיוס והכשרה והם לובשי מדים ומתנדבים בניידות משטרה עם שוטרים ומתנדבים, במטרה לשפר את איכות החיים שלנו בכבישים. הרתעה, הסברה וגם הרבה אכיפה. טיפול בתאונות, ובשיכורים, גם דו גלגלי ומיקוד בעבירות מסכנות חיים.

המתנדבים שלי מתחילים במשמרת בוקר ויש צוות מיוחד, שמתמחה באתרי בניה ומסלק משאיות וכלי משחת נוספים שבוחרים לחסום מדרכות וכבישים, בניגוד להיתר שלהם. במקביל, המתנדבים מבצעים פעולות אכיפה מול רוכבי קורקינט ואופניים חשמליים ומהווים מכפיל כוח עצום לפעילות השוטרים. יש לי גם מתנדבות ביחידה והמתנדבים יכולים לפעול מגיל 21 ועד 69.

אני קורא לגורמי העירייה לצאת איתנו לקמפיין גיוס מתנדבים לשיפור איכות החיים בעיר. אם נצליח לגייס 50 מתנדבים אכפתיים ונכפיל את כוחנו, האכיפה בעיר תשתפר פלאים. המתנדבים גם מטפלים באירועי תנועה ובזמן הזה מפנים את השוטרים למשימות אכיפה נוספות.

המתנדבים הם גם שגרירי הסברה לתושבים, כי אנחנו בעצמנו תושבי הקהילה, ולכן לצד האכיפה אנחנו מנסים לתווך בין המשטרה לבין האזרחים ועובדים יחדיו גם עם גורמי הפיקוח של העירייה. אנו מנסים כיום לגייס מתנדבים בדוכנים שאנו מקימים במקומות שונים בעיר וברשתות החברתיות, אבל זה לא מספיק. דוכן גיוס שלנו באירועים בולטים בתל אביב יסייע מאוד וגם קמפיין תקשורתי, הסברתי על חשיבות התחום.

אשמח לשיתוף פעולה אינטנסיבי שיביא לתוצאות משמעותיות בשנה הקרובה שבה נשאף להכפיל את גודל היחידה שלנו. אפשר ורצוי להפנות כל אזרח אכפתי אליי ישירות.

יעקב גילת:

הצעותיי לייעול האכיפה:

משטרת ישראל

חלקכם בכאוס הנוכחי, הוא חוסר אכיפה במשך שנים של רכיבת אופנועים על מדרכות, והמשך אי האכיפה, כפי שאמר לי ניצב משנה בשיחה "אנחנו מבינים את רוכבי האופנועים כי יש פקקים ואין חניה". אתם חייבים להחליף דיסקט.

התרשמתי מהניתוח היסודי של תאונות הדרכים הקשות, אבל עניינו כאן הוא בתחושת הסכנה שחש הולך רגל על מדרכה או מעבר חציה בעת שבסמוך לו נוסע רכב דו גלגלי במהירות. מטבע הדברים אלה בדרך כלל תאונות בלי הרוגים (אולי אפילו "טיפול רפואי בקהילה"), והפתרון להן הוא הפרדה בין הולכים לרוכבים. על המדרכה אין "חוקי תנועה", ולא יכול להיות שמישהו ירכוב על רכב דו גלגלי במרחב בו הולכות קשיות עם הליכוניים, וילד בן שלוש יכול להגיח מאחורי גדר חיה ביציאה מבניין.

שימו לב לרכיבת אופנועים על המדרכות כדי "לעקוף פקקים", בכל רחוב המוביל לציר ראשי בשעות העומס. אכיפה נגד אופנועים המקצרים דרך המדרכה או דרך מעברי חציה, כדי לחסוך רמזור, או לחסוך רכיבה של מאה מטר.

לגבי הכבישים, שימו לב לנתונים מאיכילוב על הגידול בתאונות קורקינט-מכונית עקב הורדתם מהמדרכות. יש לאכוף החוק על כל משתמשי הכביש.

סל"ע

כל הכבוד למנהל סל"ע על דבריו - אכיפה נגד בריונים הרוכבים בפראות, במקום נגד רוכב נורמטיבי שנגמר לו השביל 20 מטר לפני תחילת השביל הבא. הרי אי אפשר לרכוב על אופניים מבלי לעבור עבירה מדי פעם, זו לא מכונית שיש לה כבישים רציפים וחוקים ברורים. הנורמה צריכה להיות שרוכב שנקלע למדרכה - רוכב במהירות הליכה, ואם הוא רואה מולו זקנה עם הליכון - יורד מהאופניים והולך ברגל. כל דבר אחר הוא בריונות וסיכון הולכי הרגל. רכיבה על השביל באבן גבירול במהירות 20 קמ"ש תוך מעבר מטר מהולכי רגל

– בריונות. רכיבה במעבר החציה הלא מסומן לרכיבה, משדרות ח"ן ימינה לפרישמון בין שני קטעי שביל אופניים – לא מעניין.

אגף הפיקוח

כל הכבוד על הגישה שפקח אזורי הוא "שוטר מקוף", ומטפל בסל עבירות ולא רק בחניה, ועל הרצינות בטיפול ברכיבה על מדרכות.

יש "מקצועות" שונים של פקחים, שתוצאתם היא שפקח שמתבצעת מולו עבירה, לא יטפל בה כי היא בתחום סמכותו של פקח אחר. יש להאציל סמכויות, ולהסמיק כפקחים לעניין רכיבה על מדרכות, רבים מאנשי השטח האחרים של העירייה כמו מפקחי תברואה, סל"ע, סיירת ירוקה, איה"ס.

כדי לפנות עוד שעות פיקוח עד שיגיעו הפקחים החסרים, מוצע לבדוק אילו מטלות אפשר לבטל או לא לטפל במשך כמה זמן – עיסוק בזוטות כמו שיחים בחצר פרטית, או נסיעות ממושכות בין קריאות מוקד, פחות עיסוק בעבירות חניה בהן ממילא קיימת הרתעה.

זה לא המקום לפרט, אודה לקשר ישיר במייל עם שלומי סגן מנהל אגף הפיקוח שנכח בישיבה.

אכיפה שיטתית נגד שליחים, לא רק שליחי מסעדות.

אכיפה בהליכה ולא בשהות קבועה באותו מקום. צריך להניח שתוך חצי שעה המידע על מארב יעבור בוואטסאפ לכל השליחים בעיר. ההליכה תכלול גם רחובות צדדיים ממותני תנועה.

רשם: יפתח שוע