

ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 3.3.2021

תקציר הועדה:

רקע

לאור עבודות התשתית הרבות מתבצעות בעיר, ושינוי המדיניות של העירייה, חל גידול משמעותי בנסועת רכב דו גלגלי ממונע ברחבי תל אביב-יפו, וכפועל יוצא מכך גם גידול במערבות שלהם בתאונות דרכים שמוביל לעלייה בכמות הנפגעים, בכל הרמות. לפיכך, נושא הבטיחות של רוכבי הדו גלגלי הממונע חייב לקבל התייחסות ראויה, במיוחד לנוכח העובדה שהעבודות יימשכו בשנים הקרובות ביתר שאת והן עשויות אף להגדיל את מספר הרוכבים וכמות הכלים שנעה בעיר ובסביבתה.

נושאים אופרטיביים להמשך טיפול

1. קידום הדרכות מעשיות והצגה של אביזרי בטיחות. היו אירועים כאלה בעבר, כשנחזור לשגרה מלאה נדאג להחזיר אותם.
2. הצגת הנושא לדוברות וקיום מפגש לבחינת יוזמות ורעיונות להסברה
3. התחלת פיילוט של Bike Box בקדמת הצמתים, יש לייצר קבוצת לחץ של בעלי עניין כדי לקדם את הנושא.
4. הכנת עקרונות טיפול ברגולציה כמו ביטוח שדורש חקיקה ראשית וסוגי כלים.
5. קטנועים זעירים עירוניים עם מהירות של עד 45 קמ"ש, שעכשיו נכנסים לארץ – נזמן דיון נפרד בנושא הזה ובכל הנושאים הללו.
6. קיום פגישת המשך של גורמי המקצוע בעירייה עם המשטרה ורלב"ד כדי לקבוע צעדים אופרטיביים לפעולה, תוך כדי סיעור מוחות.

סיכום מפורט:

פתיחה

מיטל להבי, סגנית ראש העירייה ומחזיקת תיק התחבורה:

הנושא הזה עולה על השולחן משום שעל פי הנתונים שבידנו, רבות מהתאונות בעיר הן במעורבות של אופנועים, גם כנפגעים וגם כפוגעים. כאשר לא מתייחסים לכלי רכב, מכל סוג, כמי שמתנייד במרחב והוא חלק בלתי נפרד ממנו, אזי עלולה להתפתח תרבות של "שוליים" וכך תהיה גם ההתייחסות לכלי הרכב הללו. לכן, הנושא דורש התייחסות רצינית, הכרת הנתונים ומחשבה על צעדים אופרטיביים שניתן לבצע, כדי שהאופנועים ימצאו את מקומם במרחב ובשיח שלנו, בתוך התרבות החדשה שאנחנו מפתחים בעיר.

יעקב זכריה, הרלב"ד (מצגת לוטה):

עיקרי המחקר שערכה הרשות הלאומית בנושא בטיחות רוכבי אופנועים בישראל – ד"ר יעל הדר:

בישראל יש כ-140 אלף אופנועים, ומעל חצי מיליון בעלי רישיונות לאופנוע. רוכבי אופנועים מהווים 20%-15 מההרוגים בתאונות דרכים בישראל, והסיכוי שלהם להיות מעורב בתאונת דרכים חמורה גבוה פי 16 מאשר נהגי רכב פרטי. רוב התאונות מתמקדות באזור תל אביב, העלות השנתית לטיפול בתאונות הללו הוא כ-2 מיליארד שקלים.

מבחינת נפגעים, יש עלייה ב-10 השנים האחרונות (2019-2009) בכמות הפצועים קשה וההרוגים. בפילוח של הנפגעים אפשר לראות שערבים נפגעים יותר מיהודים. קבוצת הסיכון הם בעיקר בגילאי 20-24. אם מחלקים לפי סוג האופנוע, אפשר לראות שאופנועים כבדים מעורבים יותר בתאונות. עיקר התאונות הקלות והקשות הן בתחום העירוני. רוב התאונות הקטלניות קורות מחוץ לעיר. כמות התאונות באזור תל אביב והסביבה גבוהה משמעותית מהכמות בשאר האזורים בארץ, בעשור האחרון חלה ירידה בתאונות קלות אבל עלייה מתונה בתאונות חמורות.

בקרב התאונות החמורות בעשור האחרון, תאונות חזית לצד הן הנפוצות ביותר במרחב העירוני, ותאונות עצמיות הן הנפוצות ביותר במרחב הבינעירוני. המעורבות של הולכי רגל בתאונות היא בעיקר במרחב העירוני.

בסך הכל מספר ההרוגים בתאונות אופנוע ל-10,000 אופנועים הוא כפול מהמוצע במדינות ה-OECD. רוכבים מהמגזר הערבי נמצאים בסיכון גבוה יותר פי 5 לפגיעה קטלנית. באזור תל אביב מספר התאונות בעשור האחרון גבוה בהרבה בהשוואה לאזורים אחרים.

תפיסות הרוכבים: הרוכבים מחולקים באופן גס לשלושה סוגים – עבודה (בעיקר שליחים), יוממות והנאה (טיילים וספורט אקסטרים). היתרונות ברכיבה הם רבים: מהירות, חיסכון, נוחות, הנאה ועוד. בצד החסרונות אפשר למצוא סיבות כמו: סיכון, עלויות הביטוח והתנגדות הסביבה. אפשר לומר באופן כללי שהרוכבים מודעים היטב לסכנות הכרוכות ברכיבה, אולם ממשיכים לרכוב למרות הסיכון וחיים לצידו.

ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 3.3.2021

הרוכבים מפרידים בין אופנוע קטן שהוא איטי יותר ועשוי לעודד רכיבה עירונית שלא כחוק, לבין אופנוע גדול שנתפס כיציב ובטוח יותר, ועם נוכחות גדולה יותר במרחב.

התנהגות מסוכנת של הרוכבים כפי שעולה מן המחקר: רכיבה מהירה, רכיבה על מדרכות, רכיבה בשול, תחרות בכביש. לעומת זאת, הרוכבים לא רוכבים תחת השפעה אלכוהול ולא משתמשים בטלפון נייד בעת הרכיבה. לשאלה מה ניתן לעשות כדי לשפר את הבטיחות (מצד הרוכבים) התקבלו תשובות כמו: שימוש באמצעי מיגון, רכיבה כחלק מקבוצה, הכשרות מקצועיות, למידה מניסיון עבר ורכיבה על פי החוק. מצד המדינה, הרוכבים מצפים לצבע לא מחליק על הכביש, פס תחתון למעקה הבטיחות ומסלול רכיבה ייעודי. כמו כן יש להקפיד יותר על אכיפה הוגנת כלפי הרוכבים, וגם להסברה לנהגים אחרים בכביש על קיום הרוכבים.

כדי להפחית תאונות דרכים יש למעשה משולש של כיווני פעולה מוצעים:

משתמשי דרך בטוחים יותר – הגברת תפיסת הסיכון בקרב הרוכבים, יותר מודעות לחלקם של הרוכבים בתאונות, אמצעי מיגון, אכיפה. הרלב"ד מבצעת פיילוט של קורס בטיחות לרוכבים.

כלי רכב בטוחים יותר – שינוי מחירי הביטוח, ופיתוח מערכות בטיחות

כבישים בטוחים יותר – טיפול בתשתיות, הגברת נראות באמצעות תאורה, מקומות ייעודיים לפרוק אנרגיה – הכביש נועד לרכיבה בטוחה.

נתי, הרלב"ד (המשך מצגת):

נתונים לגבי תל אביב: בתקופה שבין 2007 לבין 2020 אפשר לראות מגמת ירידה במספר תאונות הדרכים (הכללי) הקלות. בתאונות הקשות יש דווקא עלייה מתונה. מבחינת תאונות קטלניות, יש כ-15 בשנה בממוצע. בהסתכלות על תאונות שבהן מעורבים רוכבי דו גלגלי, הנתונים דומים – ירידה בתאונות קלות, יציבות במספר תאונות חמורות.

מבחינת זמן התאונות – תאונות כלליות: כ-30% מתרחשות בלילה, כ-70% בשעות היום. תאונות חמורות: כ-34% מתרחשות בלילה, כ-66% בשעות היום. יש מגמת עלייה בחמש השנים האחרונות בתאונות שבהם מעורבים רוכבי דו גלגלי יחד עם הולכי רגל. למעשה אלו תאונות שבהם הולכי רגל נפגעו על ידי רוכבים.

מבחינת הנפגעים יש מגמה דומה לזו של התאונות הכלליות – ירידה משמעותית בין 2007 ל-2012 ויציבות מסוימת מ-2012 עד 2020. יש ירידה משמעותית בנפגעים באורח קל. 19% מהנפגעים הם הולכי רגל. קבוצת הגיל הדומיננטית של הנפגעים בתאונות מכל הסוגים היא 25-34.

דיון פתוח

קובי סודאי, נציג יבואני הדו-גלגלי, לשכת המסחר:

יש עלייה רציפה בשימוש בדו גלגלי בישראל, עלייה של כ-6% בשנה. יש כ-140,000 כלים רשומים וכ-600,000 מחזיקי רישיון. כ-80,000 כלי דו גלגליים רשומים בתל אביב. מעל 100,000

ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 3.3.2021

כלים נכנסים לעיר מידי יום. מדינת ישראל אחרונה מבין כל מדינות ה-OECD במדד צפיפות פר קטע כביש, וגם במדד השימוש בדו גלגלי לנפש (21 כלים ל-1,000 תושבים). כלומר, למרות שהמספרים בעלייה, עדיין ההשפעה או היחס של הדו גלגלי על התחבורה כולה היא מועטה. מי שחוזר היום לדו גלגלי, הם מי שמחפשים בעיקר להימנע מהפקקים בכניסה לגוש דן. **יש להניח שהגידול בשימוש בדו גלגלי יגדל, בעקבות המצב בכבישי ישראל והעבודות שעוד מתכוננות.**

לצערנו, נעשים הרבה פעמים מחקרים מבלי להתייעץ איתנו וזה מוביל לפערי מידע ולפעמים לתוצאות שהן לא משקפות את המציאות בצורה מדויקת. למשל בעניין ביטוח, כ-50% רוכבים עושים זאת ללא ביטוח, בעיקר בשל המחיר היקר. יש כ-12 עד 15 הרוגים בשנה שנהרגים כתוצאה מפגיעה במעקה בטיחות. זה נובע מהזנחה של הנושא במשך שנים וטיפול רשלני של משרד התחבורה, גם בתחום העירוני.

בעניין רכיבת ספורט – אופנועי ספורט מהווים כ-2% בלבד מכלל המכירות בשנה. כל היתר הם ברובם אנשים שנוסעים לעבודה ובחזרה ולא מחפשים ריגושים. במחקר זה קצת היה מעוות. רוב הרוכבים לא מחפשים אקשן, אלא פשוט כלי רכב ליוממות.

בעניין התאונות: הרבה מן התאונות העצמיות נרשמות עצמיות למרות שהן לא כאלה בהכרח.

בעניין מיומנות רכיבה: הטיפול בנושא זה היה בידי משרד התחבורה, וניסינו להעביר החלטה של קיום קורסים לנהיגה מתקדמת והנחה בביטוח למי שיעבור את הקורס הזה. יש גופים שמעבירים לרוכבים שלהם קורס כזה באופן פרטי. רוכב מיומן הוא רוכב טוב יותר, למשל רוכב דו גלגלי שהוא גם נהג רכב, עושה פחות תאונות. במגזר הערבי יש עלייה ברכיבה בשנים האחרונות, ואנחנו רואים שם תופעות מדאיגות של חוסר מדרג במיומנות או רכיבה ללא מיומנות בכלל וללא רישיון.

אסף הראל, סגן ראש העירייה ומחזיק תיק בינוי ותשתיות:

האם אנחנו יודעים את השינוי בכמות הכלים בעשור הזה שהנתונים מדברים עליו? האם היתה עלייה בכמות הכלים ובכמה?

יעקב זכריה: בעניין מספר האופנועים, רואים שהייתה עלייה של כ-30% במספר האופנועים בעשור שבין 2009 ל-2018. לגבי סוג האופנועים אפשר לראות שיש ירידה במספר האופנועים עד 50 סמ"ק, והעלייה הייתה במספר האופנועים עד ומעל 400 סמ"ק.

ניר, משטרת ישראל:

אי אפשר להתעלם מכל מה שקורה בעיר מבחינת עבודות התשתית, ויש קשר ישיר בין המציאות הזו לבין העלייה במספר התאונות והירידה ברמת הבטיחות. זה נכון גם לגבי אופניים וקורקינטים כמוכן. בשנים הבאות, כאשר התמונה תתבהר והעבודות יפתחו זה ישפיע גם על המספרים. עד שזה יקרה, צריך לשים דגש מיוחד על נושא הבטיחות בזמן העבודות. התאונות לאו דווקא מתרחשות באזורים של אתרי עבודה, אלא יש להם השפעה רחבה יותר בסגירה של כבישים וניהול התנועה בעיר כולה. הכל בסופו של דבר משפיע על התנהגות הרוכבים ועל מספר התאונות.

ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 3.3.2021

אבנר, איחוד הצלה:

כרוכב, אני מקבל בעיר תחושה של בלגאן. יש הרבה פעמים עיכובים בגלל עבודות וגם אם רוכב צולח את האזור הבעייתי ללא פגע, יכול להיות שזה עיכב אותו ועכשיו כדי לפצות על האיחור הוא ייסע מהר יותר או יחפש פתרונות לקיצור הדרך וזה עלול להוביל לתאונות.

לירון לוי, משטרת ישראל:

בנושא האכיפה, צריך לומר ראשית שהאכיפה היא מאוד הוגנת. אין הבדל בין רכב שעובר באור אדום לבין אופנוע. אנחנו כן מתמקדים יותר בדו גלגלי משום שהוא מעורב יותר בתאונות דרכים, מסכן הרבה יותר הולכי רגל, ולכן האכיפה מתמקדת יותר בדו גלגלי. לצערי אנחנו רואים יותר רוכבי דו גלגלי שמרשים לעצמם לעשות עבירות ולרכוב בצורה מסוכנת יותר, בעיקר שליחים. אין לנו מדיניות נגד כל הרוכבים כמובן, אלא כנגד מי שמבצעים עבירות. את רוב רוכבי הדו גלגלי אנחנו עוצרים בתנועה ולא במחסומים, בדרך כלל אחרי שהוא נתפס מבצע עבירה.

מיכל גרוס, מנהלת מחלקת בטיחות בדרכים בעיריית תל אביב-יפו:

אנחנו רואים לאורך השנים שרוכבי אופנועים מעורבים בכשליש מהתאונות, וגם כאשר יש תנודות במספר התאונות, היחס נשמר. אם מכלילים את האופניים החשמליים תחת אותה קטגוריה אז בהחלט יש עלייה, אבל כרגע עוסקים באופנועים בלבד.

כדוגמה להסדרה טובה אפשר לתת את נושא החניות לאופנועים, שהעירייה התחילה לטפל בו כבר מזמן כדי להתמודד עם הגידול בנסועה. מבחינה זו העירייה צריכה לקחת על עצמה את נושא האכיפה וההסברה. אין הרבה פעולות בתחום התשתיות שהעירייה עשתה כדי להביא שינוי.

אנחנו גם יודעים שרוכבי אופנועים רבים רוכבים על שבילי אופניים, עוקפים לפני מעברי חציה ומסכנים הולכי רגל ומתמרנים בין הכביש למדרכה כדי לעקוף רמזורים וכו'. אנחנו עוקבים אחרי התאונות, ואנחנו יודעים איפה הן מתרחשות. יש קורלציה בין המקומות מרובי התאונות באופן כללי לבין המקומות מרובי התאונות בהן מעורבים דו גלגליים.

סוגיית השליחים היא בעיה בפני עצמה – האם יש משהו שאפשר לעשות משהו בנידון, לאו דווקא מהכיוון התחבורתי אלא אולי מהכיוון של רישוי עסקים?

מיטל להבי:

יש על הפרק הוספת מספרי זיהוי לשליחים של החברות המסחריות, כאמצעי להידוק האכיפה על הרכיבה שלהם. העירייה מנהלת דו שיח עם חברות השליחויות. אני אעדכן לגבי זה. צריך לציין גם שראינו שככל שהכלים שנעים על הכבישים הם חשמליים, זה תורם להפחתת התאונות, כי יש כלים לשלוט עליהם, לבקר את הרכיבה בהם.

ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 3.3.2021

שלוש מחברות השליחים שעובדות בעיר ומנהלות צי רכב שלהן (לא פרילנסרים) מדווחות על ירידה משמעותית בתאונות הדרכים. הם הסכימו גם להציב מספרי זיהוי כדי להתנהל נכון יותר מבחינת ניהול הצי.

אייל הרשטיק, עוזר אישי למיטל להבי:

יש עניין גם של הגבלת מהירות מרחוק ועל התאוצה של הכלים, באמצעים טכנולוגיים. בדומיננס פיצה למשל הגבילו את כל הכלים שלהם וזה הפחית דרמטית את המעורבות בתאונות.

דניאל פטרי:

העירייה יכולה לתרום המון בהסברה, קמפיינים ושילוט ברחבי העיר. מסרים בטיחותיים להגברת המודעות יכולים להיות בצמתים ובמקומות אסטרטגיים בעיר. זה חסר לי מאוד במרחב, וגם בתקשורת.

בנוסף, חייבים לבצע אכיפה אגרסיבית וקבועה נגד עבריינים ובריוני כביש. מי שחוצה מדרכה, עוקף מימין, רוכב בגן ציבורי וכדומה חייב לדעת שהוא יפגוש שוטר וייענש בחומרה. אחרת הוא ימשיך לעשות את זה. עברייני כביש חייבים לדעת שזה עניין של זמן עד שהם יתפסו.

שחר גלעדי, מנהל מחלקת ביצוע באגף התנועה, עיריית תל אביב-יפו:

אני רוצה להתייחס לסוגיית החלוקה על הכביש. מקדם ההתנגדות להחלקה המאושר והמוכר הוא 35 (זה מספר המינימום שממנו אסור לרדת). משרד התחבורה מאשר צבעים אקריליים לסימון והעירייה עובדת רק עם הצבעים המאושרים. פיילוטים מאושרים בנפרד על ידי המשטרה. בכל הבדיקות שביצענו מקדם ההתנגדות היה בין 54 ל-60, כלומר העמידות להחלקה מבחינתנו היא ברורה וטובה מספיק.

החלקה נובעת פעמים רבות מלכלוך טבעי, מים של מזגנים או עניינים אחרים שמצטברים על הדרך ועלולים לגרום לבדם להחלקה, גם ללא קשר לצבע. אנחנו עובדים רק על פי התקנים המאושרים, ומפקחים על כל העבודות. יש לנו המון הגבלות מצד משרד התחבורה, וצריך גם לעבוד מולם.

מיטל להבי:

זו ישיבה ראשונה בנושא זה, והנתונים שיש לנו יהיו זמינים לכולם כדי שכולם יוכלו להעמיק. תהיה פגישת המשך מצומצמת יותר של גורמי המקצוע והמשטרה כדי לקבוע צעדים אופרטיביים לפעולה, תוך כדי סיעור מוחות.

גם את עניין ההסברה אני מבקשת להניח על השולחן – אנחנו אומרים שהשינוי בדרך, וכדי להביא אותו צריך להיכנס להדרכות מעשיות והצגה של אביזרי בטיחות. היו אירועים כאלה בעבר, וכשנחזור לשגרה מלאה אני רוצה להחזיר אותם.

אנחנו רוצים להתחיל פיילוט של Bike Box בקדמת הצמתים כדי למנוע זינוק של אופנועים קדימה, ומשרד התחבורה מקשה עלינו בדיוק כמו עניין צבעי הכביש. המשרד לא מספיק הולך



ועדת בטיחות בדרכים, עיריית תל אביב-יפו, 3.3.2021

לקראתנו, ושווה לייצר קבוצה של בעלי עניין כדי להפעיל לחץ ולבקש את הדברים יחד. זה התפקיד שלנו, ולא של יבואני צבעים.

נושא הביטוח – יש בעיה של מחירים יקרים מאוד. אין היגיון בביטוח שנתי שיקר יותר ממחיר הכלי. חברות שליחויות מתקשות גם הן מול המדינה לבטח את העובדים שלהן. זה נושא של חקיקה ראשית אבל נצטרך להיכנס גם אליו.

דבר נוסף שלא עלה כאן הוא סוג חדש של כלים שעומדים להיכנס לארץ – קטנועים זעירים עירוניים עם מהירות של עד 45 קמ"ש. אלה דורשים התייחסות נפרדת של המקומות בהם מותר להם לנסוע והאכיפה כלפיהם. נזמן דיון נפרד בנושא הזה ונמשיך לדון בכל הנושאים הללו במטרה לפעול יחד בנושא בעיר וגם מול רשויות במדינה.

רשם: יפתח שוע