

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

ועדת בטיחות בדרכים

בראשות סגנית ראש העירייה והממונה על תחום התחבורה,
תנועה ובטיחות - גב' מיטל להבי ובשיתוף חבר המועצה ויו"ר
הקואליציה גל שרעבי-דמאיו
התקיימה ביום שלישי ב-25.02.2020, שעה 17.30
א' באדר תש"פ
בניין העירייה, קומה 12

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

<u>חברי הוועדה ומוזמנים שנכחו</u>	
<u>גב' מיטל להבי - יו"ר הועדה</u>	
גל שרעבי	חבר מועצת העיר, יו"ר הקואליציה, עיריית תל אביב יפו
שרונה הרשקו	מנהלת מינהל תשתיות ובינוי, עיריית תל אביב יפו
אופיר כהן	מנהל הרשות לתחבורה תנועה וחנייה, עיריית תל אביב יפו
מיכל גרוס	מנהלת מחלקת מידע הדרכה ובטיחות, עיריית תל אביב-יפו
גבריאל טרכטנברג	הרשות לתחבורה תנועה וחנייה, עיריית תל אביב יפו
אדיר אטיאס	קצין בטיחות בתעבורה, מינהל החינוך, עיריית תל אביב-יפו
קרן זגורי	משרד מבקרת העירייה תל אביב יפו
אייל לבנון	יו"ר ועד ההורים המרכזי תל אביב יפו
משה לינדנבאום	ועד ההורים המרכזי תל אביב יפו
יניב דויד	מנחה מועצת הנוער העירונית, תל אביב יפו
עינת שגיא אלפסה	דוברת ארגון בטרם
יניב ריבלין	מנכ"ל חברת בירד
איתן אלון	חברת בירד

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

מנכ"ל חברת ליים	יוחאי עבדי
חברת ליים	איתי ראב"ד
חברת ליים	לירון אונגר
חברת וינד	נדב
מנהלת אזור תל אביב, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים	גילי מן וולנר
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים	יעקב זכריה
מנכ"לית עמותת נתיב בטוח	מיכל אבן חן
עמותת נתיב בטוח	אמיר רסקין
תושבת , אמא של איתי ז"ל	מיטל מרגי
תושבת	מיכל גוט
תושב	עמי אביטל
תושבת	עדי אדלר
תושב	טל צפירה
יפתח שוע- לשכה מיטל להבי אייל הרשטיק- לשכה מיטל להבי לילך חכמון- לשכה מיטל להבי	נוכחים נוספים :

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

נושאים לדיון:

1. בטיחות בדרכים ביום כיפור
2. פעילות הבטיחות של מינהל בניו ותשתיות
3. הסדרת תחום כלים שיתופיים זעירים

תקציר מנהלים לריכוז משימות:

1. בטיחות בדרכים ביום כיפור

- א. קמפיין הסברה לרוכבים לקראת יום כיפור וכן לעניין חגי ישראל בכלל – בהמשך להצעה לסדר של ח"מ גל שרעבי - ירוכז על ידי מיכל גרוס
- ב. הגברת נוכחות משטרה בכניסות לעיר ביום כיפור וכן הגדרת מתחמים בטוחים – סוכס מול משנה למנכ"ל תפעול מר רובי זלוף ונציגי המשטרה – יועלה על ידי גל שרעבי להנהלה.
- ג. בחינה לקידום חקיקה מונעת נסיעה ביום כיפור – לכשתקום כנסת ייבדק על ידי מיטל להבי

2. פעילות בטיחות של מנהל בניו ותשתיות

- א. בדיקת הוספת מעבר חציה במשה דיין בסמוך לבית ברבור, וכן, בחינה של צומת בני אפרים פנחס רוזן להארכת משך חציה להולכי רגל – ייבדק ע"י אייל הרשטיק מול גורמי המקצוע
- ב. בדיקה לאפשרות לאיסוף מידע על תאונות באמצעות מצלמות מרכז הבקרה – ייבדק ע"י אייל מול מנהל מרכז הבקרה
- ג. קידום פעילות לשינוי תקינה בעניין צבע לא מחליק ולא מחיק לטובת ביצוע שבילים בטיחותיים וסימונים עמידים לצרכי ביצוע שבילים טקטיים וסימון בכלל – ירוכז על ידי אייל הרשטיק מול מחלקת דרכים ומנהל בת"ש
- ד. קידום פעילות לבנייה של מאגר מידע ארצי של תאונות פח לפח ולא רק עם נפגעים בנפש, כולל איגום וטיוב המידע הקיים כבר היום במערכות השונות – ע"י הרלב"ד בשיתוף עם מיטל להבי

3. ההסדרה של כלים שיתופיים

- א. פעילות להגדלה של סמכויות פיקוח עירוני כך שיכללו גם סמכויות ביחס לקסדה, למהירות נסיעה וכיוב' – עם התכנסות הכנסת ומול הועדות ע"י הרלב"ד ומיטל להבי
- ב. קידום תקנות ביחס למיקרומוביליטי פרטי כך שיחויבו גם הרוכבים על כלים פרטיים ברישוי + אכיפת תקנות ביחס לעוצמת הכלים – מול הכנסת לכשתתכנס ע"י מיטל והרלב"ד
- ג. העירייה תעקוב אחרי יישום התנאים החדשים בהסדרה להאטת תנועה ובעיקר לעניין הצמדת קסדות לכלים וכן מבוקש מהחברות לפעול להקמת מערכת זיהוי טובה יותר של המשתמשים על מנת למנוע ממי שאינו בגיל וביכולת לרכב – באחריות גבריאל טרכטנברג

עמוד 4 מתוך 11

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

1. בטיחות בדרכים ביום כיפור:

גל שרעבי: יום כיפור הוא מועד שבו אמורים להיות מושבתים כל כלי הרכב והכבישים ברובם ריקים. אין חוק שאוסר על נהיגה ביום כיפור, אלא זה סטטוס קוו. משום שברור לאנשים שבים כיפור לא נוהגים, הכבישים מלאים בקורקינטים ובאופניים, וילדים רצים בכבישים הריקים. ע"פ נתונים שפורסמו בתקשורת יש עלייה משמעותית של כלי רכב שבים כיפור נוסעים בצורה חופשית ומהירה, בממוצע כל 20 דקות רכב נע בדרך עירונית.

ביום כיפור האחרון קרה לנו אסון בעיר – נדרס איתי והוא רק בן 8. רכב דרס אותו כאשר רכב על אופניים בדרך עירונית. המציאות הזאת מחייבת אותנו כרשות מקומית לפעול כדי להבטיח את הביטחון שלך התושבים במרחב העירוני, ולהביא לסיטואציה שדבר כזה לא יקרה שוב. יש מספר צעדים שאנחנו חושבים עליהם בנושא זה:

1. קמפיין הסברה גדול בנושא רכיבה בטוחה לאורך כל השנה, בדגש על בתי ספר, תנועות נוער ובכלל בעיר.
2. התרחקות מכבישים מרכזיים והכרזת מתחמים בטוחים, תוך ציון ברור שלהם כדי שיוכלו לרכוב בהם בצורה בטוחה. אלה מתחמים שכלי רכב לא יכולים להיכנס אליהם, ואנחנו רוצים לסמן אותם ולציין אותם באופן בולט. זה יפחית את מספר האופניים שינועו על הכביש.
3. הגברת נוכחות משטרתית ברחבי העיר, והימצאות של ניידות בכניסה לצירים מרכזיים בעיר.

מיטל להבי: נושא התחבורה הופך למרכזי ועתידי לקבל נפח ומשמעות בהסברה עירונית, כולל קמפיין רחב משום שזו עתידה להיות תקופה קשה מאוד – הקיבולת בכניסות לעיר תצומצם, בתוך העיר יוצרו הרבה רחובות, כמו רחוב אלנבי שהתחבורה הציבורית ממנו תעבור לרחוב הרצל לאחר שאלנבי ייסגר באופן חלקי. זו רק דוגמא וזה הולך לקרות בעוד מקומות בעיר ואנחנו נכנסים לתקופה מאוד קשה מבחינה תנועתית בעיר. לכן, יש החלטה של הנהלת העירייה שיוצאים לקמפיין בנושא תחבורה, שיסביר לאזרחים את המצב ואת החזון לשינוי הפירמידה ולצמצום השימוש ברכב פרטי. למשל, השאיפה שלנו להגיע לפיצול נסיעות חדש של 25% נסועה ברכב דו גלגלי ע"י רכב פרטי. אם אנחנו רוצים שאנשים ינועו בתח"צ, אז צריך גם להעלות את רמת השירות וגם תכנית הסברה שתניע נוסעים לעבור לתחבורה ציבורית ובמיוחד אנו מתכוונים לקדם תכנית לחינוך תעבורתי, שתתייחס להיבטים התחבורתיים של המיקרומוביליטי וגם התח"צ.

לגבי נושא הדיון הראשון - אני מברכת על ההחלטה להגביר את הנוכחות המשטרתית ביום כיפור. בנושא המתחמים הבטוחים, אני חולקת על ההצעה. המשמעות של מעבר למתחמים בטוחים הוא שמשאירים את הכבישים לרכבים. אומנם אני מרצ אבל אני בעד יום כיפור על כל משמעויותיו הן בעניין הכפרה על עוונות וחשבון הנפש והן בעניין הרוח והאווירה ברחובות העיר שמזמינים רוכבים באותו יום.

בהחלט אפשר לחלק דף הסברה אבל אם כיום אין חוק שמגביל נסיעה, אז צריך שיהיה חוק. אני אומרת בפירוש שצריך לקדם חוק שיגביל את הנסיעה בכיפור למקרים דחופים בלבד, אחרת חיי הילדים והרוכבים יהיו בסכנה. אם יש זילות ויש נהיגה מהירה אז צריך להעניש את העבריינים. כרגע אי אפשר להגביל את מי שרוצה לנסוע, אבל עד שתהיה חקיקה, אם תהיה, נוציא דף הסברה על אמצעי בטיחות וכיצד ולאן אפשר לנסוע בבטחה.

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

בנוסף, אנחנו נקים גם פורום של הורים שכולים ונסה לפעול יחד לטובת שינויים שצריך לעשות. חייבנו למשל את הקורקינטים השיתופיים להתקין מספר רישוי, אבל עוד 70 אלף כלים פרטיים נוסעים בלי רישוי. נלך לכנסת אחרי הבחירות ונרצה שהרישוי יוחל גם על כלים פרטיים.

בכל מקרה לאור שמקרה של התאונה הזו מצביעה על כך שהנהג נהג בפראות וזוהה כבעיה עוד בכניסה לעיר אנחנו ביקשנו נוכחות מוגברת של משטרה בכניסה לעיר. אם תהיה נוכחות משטרתית בכניסות לעיר דברים כאלה יכולים להימנע. אי אפשר שיהיה בכל פינה בעיר אבל בכניסות בהחלט אפשרי.
 שאלה לרלב"ד – האם יש לכם מסגרת שמטפלת בטרומה אחרי תאונות דרכים?

יעקב זכריה: אין לנו מסגרת שמטפלת בטרומה אחרי תאונות, אבל נהוג לאחר מקרים כאלה לקיים פעילות מוגברת בנושא בטיחות בדרכים בבתי הספר. דרך הפעילות אפשר להחזיר את תחושת הביטחון לתלמידים.

מיכל גרוס: אם כבר מטפלים בנושא של יום כיפור, צריך לטפל גם במועדים אחרים שבהם יש תחושת חופש ברחוב כמו ל"ג בעומר שלקראתו הילדים מחפשים עצים וחוצים כבישים בצורה מסוכנת, או שבועות שבו הם מסתובבים וזורקים מים על כלי רכב. צריך הסברה ייחודית לדברים האלה והסתכלות רחבה יותר.

מיטל להבי: כדאי להכניס לתכנית העבודה של 2020, ואם יש מסרים מיוחדים לחגים או ימים ייעודיים, תעבירי אותם באופן מסודר על מנת שנטמיע בתוכנית החינוך שרוצים לקדם.

2. פעילות הבטיחות של מינהל בינוי ותשתיות

מיטל להבי: פורום בטיחות יושב במנהל בינוי ותשתיות, מנתח את התאונות בהיבט הפיזי ומפיק מסקנות מכל תאונה. כשמסתכלים על מרחב של תאונה רואים הרבה דברים שלא רואים מרחוק. בסקירה הזו נוכל ללמוד קצת על העבודה שלהם ועל הפעילות שהם מבצעים.

מיכל גרוס: אגף התנועה מקבל דרך המטה הארצי נתוני תאונות דרכים בכל חודש, ויש לנו דו"חות שבהם רואים את מוקדי התאונות, ומתוכם גוזרים את תכנית העבודה של מטה הבטיחות הדרכים. לגבי מצב התאונות בשנת 2019 בהשוואה לשנה קודמת – בגדול המצב די סטטי, יש ירידה בהיפגעות של הולכי רגל ובתאונות הקשות ובמספר ההרוגים. בשנה הקודמת נהרגו 14 הולכי רגל, השנה 6 הולכי רגל ובנוסף 6 אנשים נהרגו כשהם רוכבים על אופניים רגילים, ויש עלייה בהיפגעות של רוכבי האופנועים. התפקיד שלנו הוא למפות את המיקומים של התאונות ולבחון את התשתיות והסיבות לתאונות מעבר לגורם האנושי. יש חשיבות לקיצור זמני ההליכה במיוחד במעבר כבישים לקצר את מרחק החציה. במקומות מסוימים נעשו שינויים פיזיים וישמו תוספות כמו תמרור, הצרת מעברי חציה. אנחנו מוסיפים אלמנטים כדי להאט מהירות הנסיעה, שיפורי תנועה וכמובן, מסמנים מחדש את כל סימוני הדרך בעיר פעמיים בשנה כדי להגביר את הנראות והבטיחות. שבילי אופניים – אי אפשר לסלול את כל העיר בבת אחת ואנחנו מבצעים בהדרגה שבילים בכל העיר. הדבר החשוב הוא ליצור רציפות, שמלבד ההיבט התנועתי היא גם בעלת מרכיב בטיחותי

עמוד 6 מתוך 11

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

חשוב כולל חציות בצמתים.

יש לנו יחידה שמטפלת באופן ייחודי במרחב הציבורי בסמוך למוסדות חינוך ובעיקר לפני תחילת שנת לימודים סוקרים את כל המוסדות. כל סביבות מוסדות החינוך נסקרו, ואנחנו בוחרים את המקומות שבהם צריך ואפשר לטפל: עבודות לקיצור זמן ואורך החציה, הוספת פסי האטה, מתחמי נשק וסע ותמרור מודגש. היום בכל צומת מוסיפים מעבר חציה נוסף, כך שיהיה מעבר בכל הזרועות של הצומת.

בהקמת של מוסדות חינוך חדשים ובתי ספר מתעדפים הגעה באמצעים אלטרנטיביים לבתי הספר. אין מקום לרכב הפרטי. בכל קיץ, לפני פתיחת שנת לימודים, צמתים מרומזים – מדובר באלמנט של בטיחות ועל פי הנחיה של משרד התחבורה כל הצמתים שבהם יש ירוק משותף להולכי רגל ומכוניות שפונות ימינה, תינתן עדיפות להולכי רגל, כלומר הרמזור הירוק של הולכי הרגל מקדים את הרמזור הירוק של כלי הרכב. יש גם מספר צמתים עם פניה שמאלה משותפת. גם הם מטופלים. אנחנו גם מתקינים תמרורים מוארים בצמתים כדי להבליט מקומות המיועדים לחציה.

גם בכבישים אנחנו פועלים להפחתת מהירות הנסיעה, אם דרך מיתון תנועה ואם דרך עזרים אחרים כמו "דחליל" עם אורות משטרה או מדי מהירות אלקטרוניים. יש גם מהלך רחב של איחוד עמודי תמרורים כדי לצמצם מפגעים על המדרכות ולאפשר הליכה חופשית יותר. הסברה והדרכה – מתקיימות פעילויות במוסדות חינוך, אירועים מיוחדים הקשורים בחינוך תעבורתי.

מיטל להבי: בעניין המיתון תנועה חשוב לומר שיש מגמה של האטת התנועה בכל העיר, גם בגלל הרחובות שסימנו כמוגבלים ל-30 קמ"ש וגם בגלל העלייה בשימוש בקורקינטים ואופניים.

האנשים עוברים סוג של חינוך מחדש בעניין הזה, ויש עוד מה לעשות. בעיר צריך לנסוע לאט. נכון שדברים לוקחים זמן, כמו מעברי חציה שהתחלתי לטפל בהם לפני שנתיים ושלוש ועוד לא בוצעו, אבל אנחנו בשאיפה לדחוף את הדברים כאלה כמה שיותר מהר. מעבר לזה, הייתי שמחה לראות את הניתוח של התאונות שנעשה באגף התנועה כדי ללמוד ממנו. אנחנו צריכים ללמוד מכל תאונה בצורה ממוקדת מה ניתן לעשות. יש בעיה שאין לנו היום נתונים על תאונות דרכים שבהן אין נפגעים. אנחנו צריכים לייצר מאגר כזה כדי לדעת לטפל בצומת בעייתי לפני שנשפך דם. המאגרים האלה נמצאים בידי חברות הביטוח. אנחנו נצטרך לעלות לכנסת כדי לחייב יצירת מאגר שיהיה בידי הרלב"ד, כדי שנוכל לקבל מהם תחזית על צמתים בעייתיים.

אייל לבנון: יש דרך טובה יותר לקבל נתונים והיא לצלם את הצמתים. גם כך יש מצלמות כמעט בכל העיר ומה שצריך זה להטמיע תוכנה שיוודעת לספור תאונות דרכים במקום מסוים. זה אפשרי.

מיטל להבי: צריך לבדוק את זה מול מרכז הבקרה שלנו, ואם זה אפשרי זה רעיון טוב עד שתהיה לנו חקיקה בנושא.

עמי אביטל: בעניין מעברי החציה בעיר, אני גר ברחוב בני אפרים והתזמון של מעברי החציה שם הוא נוראי. אי אפשר לעבור מצד לצד בלי שהרמזור מתחלף לאדום באמצע. מדובר על צומת בני אפרים / פנחס רוזן. זה יוצר מצב שבזמן אירועים בפארק הירקון למשל, עומדים באי באמצע הכביש 200 איש.

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

יניב: ברחוב משה דיין, לקראת בית ברבור, יש שני תיכונים ואין מעבר חציה בכלל בקטע ארוך מאוד של כמה מאות מטרים. בתי הספר ביקשו לדבר על העניין הזה, והא יש מה לעשות.

מיטל להבי: נושאים פרטניים אפשר לשלוח לידיעתנו בלשכה ואנו נטפל.

טל צפירה: האם יש כוונה לעבור לצבע בטיחותי על הכביש שמונע החלקות? בנוסף, יש בעיה חמורה שרוכבי קורקינטים ואופניים פשוט לא מתייחסים לחוקי התנועה – לא עומדים ברמזורים ולא מצייתים לתמרורים. האם יש כוונה לעשות משהו בעניין הזה?

מיטל להבי: לגבי צבע מחליק ולא מחיק, אנחנו כל הזמן בבדיקות על העניין. יש תקן קשיח בישראל על צבעים, ואנחנו לא יכולים להשתמש בכל צבע. כרגע אנחנו עומדים לעשות שבילי אופניים טקטיים – כלומר בלי שינוי תשתית אלא רק צבע. אנחנו בודקים, עם גורמי מקצוע ובכלל זה איגוד מהנדסי התשתיות בישראל, איך אפשר להפוך את הבעיה זה להזדמנות. זה אומר שינוי תקינה וזה תהליך ארוך ולא קל אבל אנחנו נכנסים לאתגר.

אייל הרשטיק: לעניין הדו גלגלי, הוקמה לאחרונה יחידת פיקוח ייעודית לנושא הזה והאכיפה גדלה מאוד בשנתיים האחרונות. בשנה האחרונה ניתנו כ-40 אלף דו"חות, גם של העירייה וגם של המשטרה. בנוסף, העירייה מקדמת פרויקטי חלץ ופילוטרים של הסברה בצורה שונה, ויש גם תרבות רכיבה שמנסים להנחיל. המצב קצת יותר טוב מאשר בעבר אבל זה לוקח זמן.

מיטל להבי: הדו גלגלי יקבל משקל עצום בקמפיין שדיברנו עליו קודם, גם כדי להעלות נסועה וגם במקביל להוריד את הפגיעות בנפש. 94% מהפגיעות הם של הרוכבים, הם ירדו לכביש ונפגעו. על המדרכות אנחנו משליטים סדר אבל הכאוס ירד לכביש. **המוחלשים ביותר בדרך היום הם הרוכבים וזה גם בגלל תרבות הרכיבה שעדיין לא מפותחת מספיק.**

אופיר כהן: נושא האופניים הוא מאוד מרכזי אצלנו כדי להגביר שימוש ולאפשר רכיבה נוחה יותר לכולם. אנחנו כרגע עובדים על טיוטות ראשוניות של תכניות שיוגשו לציבור כדי להגשים את היעדים שלנו – תוך 5 שנים להפוך את תל אביב לעיר אופניים בדומה לערים מתקדמות בעולם.

צריך לייצר תשתית בקצב מהיר מאוד, ולא בטוח שנצליח לעמוד בקצב הזה מבחינת קצב הביצוע שלנו. יכול להיות שנצטרך למצוא פתרונות אחרים, אבל אנחנו לקראת הפיכת רשת השבילים לרצפה ובטוחה הרבה יותר וזה ייתן גם מענה להולכי הרגל. זה מהלך שהוא בשלבי תכנון, נציג אותו לציבור ונקבל פידבקים כדי לייצר הסכמות ולצאת לדרך. לצד זאת, אנחנו מגבירים אכיפה, עוסקים בחינוך, מנגישים מידע.

החיכוך של הולכי הרגל עם רוכבי האופניים הוא נושא שמטריד אותנו, וזה בהחלט יעד שלנו למגר את התופעה הזו.

אנחנו מנטרים אחת לחודש את תנועת האופניים על המדרכות. יש מגמת ירידה דרמטית במספרים, אבל עוד מוקדם לבשר על הצלחה בנושא. אנחנו מייצרים גם טכנולוגיה לאכיפת הרכיבה על המדרכות. בחודש שעבר סגרנו מתחמים משולבים של הולכי רגל ואופניים והפכנו אותם לפתוחים להולכי רגל בלבד.

נציג המשטרה: בשנה שעברה היו 135 תאונות שמעורבים בהם אופניים או קורקינטים חשמליים וכולן היו על הכביש. האשמים ברוב התאונות היו הרוכבים עצמם ולא נהגי הרכב. אנחנו עושים



מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

הסברה בבתי ספר וגם מבצעי הסברה עם הרלב"ד בכל כמה חודשים. לעניין התשתיות, בשנת 2019 היו במרחב ירקון 8 תאונות קטלניות לעומת 15 בשנת 2018. זה הרבה בגלל השיפור בתשתיות. ב-2018 רוב התאונות הקטלניות היו בגלל התנהגות של הולכי רגל במעבר חציה. הבעיה היא לא הרמזורים אלא התנהגות הולכי הרגל – לא תמיד היא בהתאם לחוק, וגם יש בעיה של חוסר ערנות, למשל הולכי רגל שהולכים תוך כדי מבט על הטלפון הנייד או חוצים בריצה.

מיטל להבי: יש לפעמים תחושה של ביטחון יתר במעברי חציה ואז אנשים פחות ערניים. זה לא אומר שצריך לבטל מעברי חציה. ההפך – אני חושבת שצריך שיהיה בעיר מעבר חציה כל 200 מטר ובאמפרים כדי שמי שנוסע ברכב ידע שבעיר לא נוסעים מעל 30 קמ"ש. הרחוב שייך לאנשים. בנוסף, חברות הקורקינטים השיתופיים מעבירות אלינו נתונים על נקודות מוצא ויעד של הנסיעות ומתוך כך אנחנו שואפים לייצר את התשתיות לפי הצרכים ולא רק לפי הזמינות שלנו. ונעבור לנושא שלישי

3. הסדרת כלים שיתופיים זעירים

מיטל להבי: חשוב לומר שאנחנו עובדים כדי להסדיר את הנושא כאן בעיר ל-7,500 כלים שיתופיים מתוך כ-80 אלף כלים שנעים בעיר. אבל חלק מהעניין הוא לקחת את הכללים האלה בהמשך לכנסת כדי לשנות את התקנות ולחייב את כל הכלים לנהוג על פי הכללים הללו, גם את הפרטיים.

גבריאל טרכטנברג: העיקרון הכי גדול שאנחנו עובדים על פיו בנושא הכלים השיתופיים הוא היכולת לייצר דיאלוג ודרכו להגיע למצב של שליטה בפעילות שלהם. בחודשי שיא יש כמיליון נסיעות בחודש, למרחק ממוצע של 2 ק"מ לנסיעה. 35% מהנסיעות מחליפות נסיעות ברכב פרטי, זה מחצית מהנסיעות שהקו האדום אמור להחליף. חלק מכללי ההסדרה שקבענו: חיוב פעילות בכל חלקי העיר, אזורי פריסה מועדפים בדרום ומזרח העיר, הגבלת כמות הכלים, הפעלת מוקד שירות וביטול הצפוף של הכלים בלילה. החברות מעבירות לנו נתונים שעוזרים לנו לתכנן טוב יותר את השבילים ולהבין איפה מוקדי החיכוך עם הולכי הרגל ולפעול בהתאם. הצוות שמתכנן היום שבילי אופניים בעיר נעזר במידע הזה.

בנושא הסדר הציבורי – הוגדרו אזורים להצבת הכלים במרכז העיר, החברות קידמו קמפיינים לשמירה על הבטיחות וסדנאות רכיבה בטוחה, יש הגבלת שימוש לקטינים ע"י סריקה של רישיון נהיגה, איסור חניית כלים 50 מטר מבתי ספר.

הסדרה בשנת 2020 – המטרות לשנה זו הן מיגור הרכיבה על המדרכות ובטיחות הרוכבים. את זה נעשה במספר דרכים: לוחיות זיהוי על הכלים שכבר הותקנו, אפשרות לדיווח במוקד 106 על רוכבים על המדרכה, הגבלת נסיעת כלים באזורים מוטי הולכי רגל כמו כיכר רבין, הנמל או כיכר הבימה – הכלי ייעצר באזורים האלה אם הוא ייכנס לשם, ובאזורים אחרים שבהם יש מגבלת רכיבה, מהירות הנסיעה תואט ל-15 קמ"ש.

לגבי קסדות – עד ה-15.6 החברות נדרשות להמציא פתרון לחיבור קסדה לכל כלי. זה דורש פתרון ייחודי ומשאבים מהחברות. האכיפה על חבישת קסדות היא בסמכות המשטרה, העירייה לא יכולה לעשות עם זה כלום. הכנסת הגבילה את הסמכות שלנו, וזה תלוי בסדר העדיפויות של המשטרה.

עמוד 9 מתוך 11

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

מיכל אבן חן: פרויקט נתיב בטוח, בשיתוף עם הרלב"ד, אמור להשלים את אכיפת העירייה בנושא הזה בשיתוף הציבור. במסגרת הפרויקט אזרחים יכולים לדווח על עבירות חמורות בכביש דרך אפליקציה ייעודית מכפתור שנמצא על ההגה, והסרטון שמצולם עובר למשטרת ישראל. בכל חודש מופקים כ-1,500 דו"חות על עבירות חמורות. נפגשו גם עם המנכ"לים של חברות הקורקינטים בעניין ובנינו בהסכמתם מתווה לפיילוט שיחיל את אותם כללים על כל מי שנוסע בכביש ו/או על כלים פרטיים.

מיטל להבי: יש בעיה עם סמכויות הפיקוח. הכנסת לא נותנת לנו לאכוף את הכל. אחרי שתוקם ממשלה אנחנו נעלה לכנסת כדי לדרוש עוד סמכויות שהן חיוניות כדי להשלים את הסדרת הנושא. זו בעיה כי אי אפשר לעשות איפה ואיפה באכיפה. אין לוחיות זיהוי ורישוי לכל הכלים ויש הרבה מאוד כלים שאי אפשר לאכוף עבירות שלהם. עד שלא תהיה חקיקה ראשית שתחייב מספר רישוי לכל רכב דו גלגלי, האכיפה בשיטה הזו היא מפלה בין הרוכבים. אני רוצה לשמוע מחברות הקורקינטים מה אפשר לעשות בעניין ה-48 שעות שהן מחויבות להן לפני האישור להשכרה. יש בעיה של זיופים ושימוש לרעה ברישיונות נהיגה שצריך לטפל בה.

נדב (wind): הנושא הזה היום מטריד את כולנו, וככל שהטכנולוגיה מתקדם ויהיו שיפורים, גם צורת האכיפה תהיה יעילה יותר. החברות כולן עומדות בתנאי הזה של 48 שעות עד אישור רישיון הנהיגה, וזה לא פשוט כי סוג הרישיון משתנה ממקום למקום והטכנולוגיה היא אחת. אנחנו בודקים עוד טכנולוגיות ואפשרויות למנוע העלאות תמונות מזויפות של כרטיסי אשראי ורישיונות נהיגה. כרגע יש צוות שעובד 24/7 כדי לתת לכך מענה.

יוחאי עבדי - (lime): בשנה האחרונה מדובר על מעל 8 מיליון רכבות של כל החברות יחד, והפתרונות הם מורכבים. קשה לדרוש מהחברות להחזיק כוח אדם ייעודי שיעסוק רק באישורים כאלה. זה חייב להיות בצורה טכנולוגית וחכמה. אנחנו עובדים עם האמצעים הטכנולוגיים המתקדמים בעולם, ויש דברים שאי אפשר להתגבר עליהם. נגד סריקת תעודה מהאינטרנט שנראית כמו רישיון נהיגה ישראלי אין לי כמעט מה לעשות. יש חוקי הגנת פרטיות שאנחנו מחויבים אליהם ויש איסור על שמירת נתונים. היום אנחנו עובדים עם סריקה אוטומטית שמזהה את הגיל ואת המדינה שאליה שייך הרישיון, זה קצת פוגע בחוויית המשתמש של אנשים שכן יכולים להשתמש בשירות, אבל זה להיות בצד הבטוח. המודל הזה עדיין מצריך התאמות והוא עוד לא מושלם, אבל מנסים לשפר כל הזמן. אי אפשר להשוות גם את השם לשם שעל כרטיס האשראי כי אסור לנו לשמור פרטי אשראי. אנחנו הראשונים שנשמח לייעל את התהליך ולקבל גישה למאגרי המידע, אבל נכון לעכשיו אסור לנו.

יניב ריבלין (bird) – מדובר בתהליך של חינוך שוק. אנחנו מעסיקים כוח אדם גדול כדי לתת שירות טוב ולעמוד בתנאים שהעירייה הציבה. אבל כל עוד לא תהיה לנו גישה למאגר של רישיונות הנהיגה, לא נוכל לוודא ב-100% שהתהליך תקין. אנחנו התחייבנו שמי שנתפס בזיוף אצלנו מושעה מהשירות לצמיתות. אסור לנו לשתף פעולה עם חברות אחרות בעניין הזה, יש עניין של הגבלים עסקיים. אנחנו לגמרי בעד אכיפה. מי שרוכב נגד החוק – שיענש. כך זה צריך להיות. אנחנו רוצים שהמשטרה תפעל בנדון, קורקינט זה כלי רכב לכל דבר.

מיטל להבי
סגנית ראש העירייה - ממונה על
תחום התחבורה, תנועה ובטיחות
יו"ר הועדה

יעקב זכריה: אחד הדברים שאנחנו עוסקים בהם הוא הרחבת סמכויות הפקחים בעניין הזה, שיוכלו לאכוף גם את עניין הגיל, חבישת קסדה, נסיעה עם אוזניות וכו'. הוצאנו מכתב לשר התחבורה ועם כינון הממשלה הבאה אנחנו מתכוונים לקדם את זה מול השר.

רשם : יפתח שוע

בכבוד רב,



להבי מיטל

סגנית ראש העירייה
לתחבורה, תנועה ובטיחות
עיריית תל-אביב יפו

העתקים :

משתתפים

רון חולדאי- ראש עיריית תל אביב יפו

מנחם לייבה- מנכ"ל עיריית תל אביב יפו

שרונה הרשקו- מנהלת מינהל בינוי ותשתיות עיריית תל אביב יפו

שירלי רימון- מנהלת מינהל חינוך עיריית תל אביב יפו

אופיר כהן- מנהל הרשות לתחבורה תנועה וחנייה עיריית תל אביב יפו