



ועדת בטיחות בדרכים

כ"ז חשון, תשפ"ו
18 נובמבר, 2025
סימוכין: 2025-0103-920

**דוח משיבה מספר 7 של הוועדה לבטיחות בדרכים
שהתקיימה ביום שני, ה' בחשון תשפ"ו (27.10.25)**

השתתפו:	מר אריה קינג	סגן ראש העיר, מ"מ יו"ר הוועדה
	מר יהודה פרוידגר	חבר הנהלה
	אינג' יואל אבן	מהנדס העיר וראש מינהל תכנון ותשתיות
	מר צבי דקל	מנהל אגף תושבייה
	מר אבי שמר	מנהל אזור ירושלים, הרלב"ד
	מר מרדכי פדר	יו"ר ארגון מתונה
לא השתתפו:	מר יצחק מאיר ברים	משנה לראש העיר
	מר דוד זוהר	חבר הנהלה
	מר יוסף חיים מועלם	חבר הנהלה
	מר אריאל בזיז	חבר הנהלה
	מר חיים אפשטיין	חבר הנהלה
	מר אריק וירצבורגר	ראש מינהל חינוך
	סני"צ ערן דילון	מפקד תחנת שפט, נציג השר לביטחון לאומי
	גב' עפרה שוראקי	רכזת זהירות בדרכים בתיכון "עלמא אמונה"
נכחו:	מר אבנר סעדון	מנהל אגף מדיניות ותכנון אסטרטגי
	מר אבירם כנפו	סגן מנהל אגף שפ"ע וממונה על מערך תפעול ולוגיסטיקה
	מר אלעד גונן	ממונה על תועלות ציבוריות
	מר צחי נוה	ממונה על תובנות עירוניות וחקר נתונים
	מר יורם מועלם	מנהל מרחב אכיפה בכיר
	גב' מזלית כהן-פריימארק	מנהלת מחלקה בכירה לבטיחות בדרכים
	גב' סמדר ארליך	מנהלת המחלקה לקידום מודעות לבטיחות בדרכים
	מר סאמי עשו	אחראי בטיחות בדרכים, מזרח ירושלים
	עו"ד דני ליבמן	משנה יועמ"ש, יועץ משפטי
	מר מאיר נקש	לשכת סגן ראש העיר
	מר רפאל עוזרי	רפרנט בכיר לתכנון
	מר איתמר כהן	רפרנט דוברות
	גב' תמר דוגר	רפרנטית הסברה
	מר און לוטן	צוות תכנית אב לתחבורה
	מר יוני יפה נוי	צוות תכנית אב לתחבורה
	מר אריאל שטול	נציג ציבור
	מר רעי סולברג	נציג ציבור

מזכיר הוועדה: ישראל בלנקו

ועדת בטיחות בדרכים

لجنة السلامة على الطرق | Road Safety Committee

כיכר ספרא 1, ירושלים 9100707 | טל: 02-6295723 | פקס: 02-6297153 Fax:

mazkir_haeir@jerusalem.muni.il



ועדת בטיחות בדרכים

על סדר היום נדונו הנושאים הבאים:

1. פתיחה - מר אריה קינג, סגן ראש העיר, מ"מ יו"ר הוועדה

מר אריה קינג, סגן ראש העיר ומ"מ יו"ר הוועדה, פתח את הישיבה וברך את הנוכחים.

2. בטיחות בדרכים בשבילי אופניים

א. מר צבי דקל, מנהלת אגף תוש"ה

מר צבי דקל הציג הבחנה בין נושא תחזוקת שבילי האופניים, הנמצאת באחריות אגף שפ"ע, לבין פיתוח שבילים והסדרי תנועה, הנמצא באחריות אגף תוש"ה.

מר דקל הוסיף כי ההנחיה להסדרי תנועה בשבילי האופניים היא לשמור על רציפות פיזית והדגיש את חשיבות השמירה על רציפות השבילים. בנוסף לזאת, ציין כי כיום לא קיים תמרור ייעודי המעניק זכות קדימה לרוכבי האופניים, וסוגייה זו דורשת הסדרה ברמה הארצית.

ב. מר אורן לוטן, נציג תוכנית אב לתחבורה

מר אורן לוטן ציין כי תכנון שבילי האופניים בעיר מתבצע בהתאם לתפיסת "הכי בטוח", הנשענת על עקרון "החזק שומר על החלש", במטרה ליצור איזון בין הרצוי לבין האפשרי במרחב העירוני. לדבריו, הגישה מבקשת להתאים את רמת ההפרדה בין רוכבים לכלי רכב לאופי הרחוב ולמגבלות השטח, תוך שימת דגש על בטיחות ושילוב תחבורתי יעיל.

כמו כן, הוא הסביר כי קיימות שלוש רמות הפרדה: רמה א' - תנועה משותפת ברחובות שקטים עם הגבלת מהירות של 30 קמ"ש. רמה ב' - נתיבים ייעודיים במפלס הכביש המסומנים בצבע. רמה ג' - הפרדה קשיחה בכבישים בעלי נפח ומהירות תנועה גבוהים.

ג. יואל אבן, מהנדס העיר וראש מינהל תכנון ותשתיות

אינג' יואל אבן התייחס למורכבות של שילוב אבן ירושלמית במסלולי האופניים וציין כי הנושא ייבחן יחד עם אדריכלית העיר החדשה. עוד הוסיף כי בעבר עלו טענות בנושא, שבעקבותיהן הופסק השימוש באבן ירושלמית בסלילת שבילי האופניים.

ד. מר יורם מועלם, מנהל מרחב אכיפה בכיר

מר יורם מועלם, הדגיש כי אגף אכיפה ושיטור עירוני פועל למען שמירת שבילי האופניים, נגישים גלויים ובטוחים ככל האפשר. עם זאת, הדגיש מר מועלם כי קיימים אתגרים בנושא ההתרעה, מאחר שהקנס על חניה בשביל אופניים נמוך מהקנס על חניה על מדרכה, וכן בשל העובדה ששבילי האופניים נסללו במפלס זהה לזה של המדרכה.



ועדת בטיחות בדרכים

3. עדכון סטטוס – צבע מעברי חצייה

א. מר אבירם כנפו, סגן מנהל אגף שפ"ע וממונה על מערך תפעול ולוגיסטיקה
מר אבירם הציג סקירה בנושא צבע מעברי חצייה. בשנים האחרונות בוצע תהליך בקרה מקיף בליווי יועצת הוועדה הבין משרדית של משרד התחבורה, שכלל בדיקות איכות ויישום של חומרים שונים עבור צבע למעברי החצייה. צוין שאחד הגורמים המשמעותיים למחיקת הצבע נובע בעיקרו מהצטברות לכלוך ולא דהייט הצבע וכי אין כיום חומר המספק מענה ארוך טווח לסימוני מעברי החצייה. לאור זאת, המצב היום הוא שהאגף מגביר את תדירות הצביעה במעברי החצייה.

ב. גב' מזלית כהן-פריימארק, מנהלת מחלקה בכירה לבטיחות בדרכים
גב' מזלית כהן-פריימארק, ציינה כי במקביל להגברת הצביעה במעברי החצייה מתבצעים תהליכים למציאת פתרונות להארכת תוקף הצבע ופיילוטים שונים עבור סימוני מעבר החצייה באמצעים נוספים.

4. קמפיין פעילות בטיחות בדרכים בתחילת שנה"ל תשפ"ו

א. גב' סמדר ארליך, מנהלת מחלקה בכירה לקידום מודעות בטיחות בדרכים
גב' סמדר ארליך הציגה סקירה על קמפיין פתיחת הלימודים שנערך בשיתוף פעולה בין המחלקה לבטיחות בדרכים לאגף דוברות והסברה. הקמפיין נשא את הסיסמה: "תנו יד - כביש לא חוצים לבד" אשר נועד לעודד חצייה בטוחה בקרב ילדים והורים.

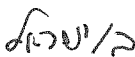
הקמפיין כלל פרסום על אוטובוסים במספר שפות, ושלטים ליד בתי הספר ובצירי תנועה מרכזיים. בנוסף הושמעו תשדירי רדיו והוצגו סרטונים ברשתות החברתיות.

ב. גב' תמר דוגר, רפרנטית הסברה
גב' תמר דוגר ציינה כי היא מאיישת את תפקיד ההסברה במינהל התיכנון, פונקציה חדשה במינהל, ותפקידה לחזק את הקשר עם הציבור ולקדם מודעות לנושא הבטיחות והתחדשות עירונית באמצעות המדיה הדיגיטלית.

5. סיכום - מר אריה קינג, סגן ראש העיר ומ"מ יו"ר הוועדה

מר אריה קינג, סגן ראש העיר ומ"מ יו"ר הוועדה, סיכם את הישיבה והודה למשתתפים.

תמליל הישיבה מצורף בזאת ומהווה חלק בלתי נפרד מהדוח

בברכה,

אריה קינג
סגן ראש העיר
מ"מ יו"ר הוועדה

ועדת בטיחות בדרכים

لجنة السلامة على الطرق | Road Safety Committee

כיכר ספרא 1, ירושלים 9100707 | טל: 02-6295723 Tel פקס: 02-6297153 Fax:

mazkir_haeir@jerusalem.muni.il



ועדת בטיחות בדרכים – תמליל

מספר הוועדה : 7

מקום ההתכנסות : אולם הנהלה 2

תאריך הוועדה : ה' בחשון תשפ"ו (27.10.2025)

מזכיר הוועדה בדיון : ישראל בלנקו

שעת תחילת הוועדה : 16:08

שעות סיום הוועדה : 17:51

התמליל נכתב ע"י חברת גולד וורק ולא עבר בדיקה או הגהה ע"י גורם כל שהוא בעיריית ירושלים

עיריית ירושלים וחברת גולד וורק עושים כל שביכולתם על מנת לייצר תמליל איכותי ובעל ערך. עם זאת מודגש כי קריאה בתמליל צריכה להיעשות באופן מושכל תוך הבנה שיתכנו טעויות ו/או השמטות מסיבות אובייקטיביות שונות.



גולד וורק תמלול והקלטה

גולד-וורק ת ג ו M ים

אריה קינג:

טוב יאללה שלום וברכה אני שמח לפתוח את הוועדה מספר 7 של, ועדת בטיחות דרכים. קודם כל להגיד, לצערי הרב אני פותח את הוועדה במשהו שנודע לי רק היום, רק אתמול סליחה, שמאז הישיבה האחרונה, לפחות שניים שאני יודע, אחד הוא עובד משרד החינוך במחוז ירושלים, תושב בית חנינא, אני חושב בית חנינא, וילד בן חמש...14

דובר:

14 והמפקח של משרד החינוך.

אריה קינג:

כן המפקח של משרד החינוך, כלומר שניים שנהרגו, נקרא לזה ככה, לא משנה מי מאיתנו

אבי שמר:

13 הרוגים מתחילת שנה. 13 תאונות קטלניות, 13 הרוגים.

דובר:

לפני שנתיים היה אפס.

אריה קינג:

לא. שתיים

דובר:

היה 11.

דוברת:

למה 11? 22 הרוגים.

אריה קינג:

לא משנה בואו כמה שפחות

דובר:

שנה שעברה, לפני שנתיים הוא אמר.

דוברת:

אה סליחה.

אבי שמר:

שנה שעברה היו לנו 22 הרוגים. היה שנה של שיא.

אריה קינג:

מצבנו הוא לא טוב, על כל אחד שהולך, ואמרתי אני אפתח את זה כדי להבין כמה יש לנו עדיין מה לעשות ביום אחד, התבשרתי על שניים. ילד ומבוגר, ועוד פעם זה בלי לרדת לרזולוציה של מי אשם ומה הגורם האשם אבל בסופו של דבר אנחנו כעירייה צריכים לשאול את עצמנו מה אנחנו עשינו כדי למנוע את זה. זה דבר אחד. דבר שני, זה הנושא של שבילי האופניים. שבילי אופניים זה נושא שמבחינתי אני מלווה אותו עוד מהתפקיד הקודם שלי כמחזיק תיק בטיחות הסביבה. כל נושא של תכנון, התנועה בעיר, עבר אישור. צריך להזכיר, עבר אישור במועצת העיר, כשבצעם כל הפירמידה של התנועה בעיר, התחבורה בעיר תשתנה. שהתעדוף פה הוא להולכי הרגל, לרוכבי האופניים ובסוף בסוף נהגי הרכבים הפרטיים. הם האחרונים בשרשרת... בעיקרון באמצע יש תחבורה ציבורית ויש אחרים אבל בגדול הולכי רגל ואופניים. וברוך השם העירייה, עשתה קפיצת דרך מטורפת מבחינת הקילומטרים שנסללו, ואת זה אין ספק כל מי שעובר בעיר, מי שמבקר בעיר, רואה, בין אם... את המסלולים הנפרדים, רואים את זה, את הישגים ואת החדשים שהצטרפו אליהם. אבל עדיין יש לנו מה לשפר. יש לנו מה לשפר, תמיד אני משווה את עצמנו לערים אחרות וגם בארץ וגם בחוץ לארץ, ועל רקע זה, נגיד עוד דבר לפני שבועיים, עשרה ימים התקיים מפגש של רוכבי האופניים בירושלים, ביום שישי, עשו מפגש, דנו בכל מיני נושאים, אני גם הצטרפתי בחלק קטן קצר כי זה היה ביום שישי, ושם הנושא הזה של שבילי האופניים, והבטיחות של רוכבי האופניים, קיבל הרבה תשומת לב, למעשה התחלקו לקבוצות, כל אחד לפי מה שמפריע לו ומעניין אותו. בקבוצה הזו ישבו הכי הרבה אנשים בצורה ניכרת לעומת הדברים האחרים, וזה מה שהוביל אותי בוא נגיד זירז את הנושא הזה שצריך לדון בו גם פה. ולראות איך אנחנו יכולים להשתפר. אני ביקשתי מכמה גורמים לדון פה להעלות פה את הסוגיה מבחינתם, שאני אומר עוד פעם, איך אנחנו משפרים, איך אנחנו בעצם מעודדים עוד ועוד אנשים להשתמש באופניים ככלי רכב. ככלי רכב, לא כלי תיירות או פנאי, כלי רכב, ממש כדי לנסוע ממקום למקום בעיר, איך אנחנו מעודדים את האנשים לעבור לתפיסה הזו. כדי לעשות את זה אנחנו צריכים שזה יהיה מקום גם בתוואי נכון, בנוח, וגם בטוח

יהודה פרוידגר:

הם ציינו מקומות בעייתיים?

אריה קינג:

מי, הישיבה?

יהודה פרוידגר:

כל החבורה הזאת?

אריה קינג:

קודם כל ביקשתי שהם יגיעו לפה ויש נציגים שלהם, הם ידברו, אבל בגדול יש דברים רוחביים. ובאופן כללי צריך להבין, כולם מבינים, כולם הציפו את זה שהם מרגישים שיש שינוי, שינוי לטובה. אבל רוצים שיהיה יותר טוב. אין פה מושלמות בשום דבר בחיים וגם לא בעבודה ולכן אנחנו צריכים לראות איך אנחנו יכולים להשתפר. אז קודם כל ראשון יהיה צבי, צבי דקל, מאגף תושיה. בעצם הדבר הזה, נושא של השבילים והמדרכות, הם נופלים תחת, גם זה תחת חסותו, גם זה.

צבי דקל:

חלק מהשבילים זאת אומרת פה דווקא אני אומר באמת נמצא כאן גם אבירס איתנו בזום שמבחינת גבולות אחריות אז פיתוח של שבילי הולכי רגל זה סוגיה שהיא, כמה שאני לפחות מכיר מהזמן שאני בעירייה בטיפול של שפע, בתיאום עם צוות אדריכל העיר ועוד גורמים שעוסקים בזה, זה פוגש אותנו בכל מיני מקומות. לפעמים זה משתלב עם התחבורה המנועית ולפעמים לא, אבל אנחנו בתמונה.

אריה קינג:

מבחינת ה..אני רוצה להוסיף דברים שכבר שמעתי. אחד הדברים שעלו, עוד פעם יכול להיות שזה קשור דווקא אליך יואל, טוב שאתה פה אני שמח שאתה פה, יואל אבן מהנדס העיר. לא ציינתי בכלל את חברי המועצה שפה, חברי הוועדה שפה. יהודה פרוידגור חבר הנהלת העיר, אבי שמר

דובר:

צריך להתחיל עם סבב

אריה קינג:

אני למדתי שהסבבים האלה זה זמן. מי שמדבר, שידבר. מי שלא מכיר שאחר כך...או במעלית. מרדכי, נציג, חבר הוועדה גם, נציג ציבור, אבי שמר נציג הרלב"ד, יהודה פרוידגור חבר ההנהלה, ויש פה עוד מישהו שהוא חבר ועדה?

דובר:

יואל אבן.

אריה קינג:

גם...

דובר:

כן.

אריה קינג:

באמת? וואלה לא ידעתי. טוב.

דוברת:

התנדבת.

דובר:

מקבל אבל בסדר צבי הוא הנציג.

אריה קינג:

ונמצא כאן

דובר:

דיברת עם נציג מהנדס העיר.

יהודה פרוידגר:

לכל ועדה יש מנהל, או נציג מטעמו

אריה קינג:

כן אבל לא חבר.

יהודה פרוידגר:

חבר. יש כמה ועדות...נציג מטעמו. ...של חבר זה רק ראש האגף, ראש המנהל.

אריה קינג:

האמת זה הגיוני כי יושב ראש הוועדה זה לא אני. יושב ראש הוועדה זה ראש העיר, אני רק ממלא מקומו. אז יכול להיות שמגיע...ראש עיר אז כנראה יש גם את המינויים האלה לצידו, הגיוני. בכל אופן שנייה אני רוצה את צבי. אחד הדברים שעלה שם ועולה עדיין זה הסוגיה של, עוד פעם אולי זה לא אתה, אולי זה אבירם שמאחורינו משקיף מעלינו, ואולי זה בכלל הקצב של התכנון ויואל פה, הנושא של האחזקה של השבילים, מישוה פותח את השביל לצורך החלפת צנרת, לצורך הטמנת קו סיב אופטי, לצורך אין לי מושג מה. וכשהרוכב, מה שתיארו אנשים הם רוכבים, פתאום הם מגיעים לבור. עכשיו זה לא, מישוה רוכב במהירות מסוימת

צבי דסקל:

שביל אופניים, לא שביל הולכי רגל.

אריה קינג:

אני מדבר על שבילי אופניים בלבד עכשיו, בלבד.

צבי דקל:

אוקיי.

אריה קינג:

וכשמישהו רוכב, לא הולך רגל שהוא עוצר בקלילות. רוכב אופניים מגיע לפעמים במהירות של 20 15 קמ"ש, וזה ואנשים מתארים את זה, שזה קרה להם לא פעם ולא פעמיים.

יהודה פרוידגר:

עבודות הפרעה לנתיב

אריה קינג:

בתוך השביל. זה קורה בכביש, שמים מחסומים שמים התראה שמים חץ תקיף

דובר:

...לא שמים?

אריה קינג:

לא. עוד פעם אולי שמים אבל הם טוענים שזה קרה לא פעם ולא פעמיים כשלא, זה לא קרה. ואז גם לא יודעים מי זה. הרכבת הקלה זה מוריה, זה שפע גינון, לא יודעים אבל בפועל הם נתקלים בזה בתוך השביל. הדבר השני, זה הנושא של החלקה בגלל שילוב של אבנים ירושלמיות בתוך הנתיב. שזה אני קראתי, אני בעיניים שלי קראתי את הנחיות משרד השיכון שאוסרות על שילוב אבנים ירושלמיות בשבילי אופניים.

יהודה פרוידגר:

אקרשטיינים כאלה?

אריה קינג:

לא, אבנים ירושלמיות. בשביל האופניים, עושים את זה בדרך כלל לקראת צמתים, אבל עדיין על פי ההנחיות של משרד השיכון, זה אסור. אסור במפורש.

יורם מועלם:

כרוכב זה תחושה שאתה הולך למות, כאילו

אריה קינג:

אני ראיתי אנשים שנפלו ונחתכו ונשברו להם המראות של האופניים או הכידון, ראיתי את הדברים האלה, שלחו לי. אז

יהודה פרוידגר:

?...

אריה קינג:

כן... זה קורה אבל לא רק... מספיק שמישהו סתם נשפך לו משהו וזה פשוט מחליק. אז זה הנקודה שאני רוצה, שאני שמעתי והייתי שמח לפתוח בה ומפה נתארן הלאה, אבירם או צבי התייחסויות לדברים האלה.

צבי דקל:

אז אני אתחיל להתייחס, אבירם ישלים אותי בכל הנושא של התחזוקה. אני עושה את ההבחנה בין באמת תחזוקת שבילים, שזה באמת יותר בשגרה, בלי עבודות מיוחדות, שזה עולם התוכן של שפע שאמונים על המרחב הציבורי. השבילים הם חלק מזה. ויש את הנושא של בעצם עבודות תשתית, אם זה הנחה של תשתית כלשהי או אפילו קידוח... דברים שיכולים לקרות בתחום של השבילים, ואז זאת עבודה לכל דבר ועניין, בתחום הדרך, שמצריכה קבלת אישור הגבלת שימוש בדרך שזה אותם טפסים שאנחנו מפקים בעצם באגף. והטפסים האלה מבוססים על חוות דעת של המחלקה להסדרי תנועה. כלומר אם יש איזושהי הגבלת שימוש בדרך, שזה אומר שזה צריך להיות מלווה באיזושהו הסדר תנועה זמני. לא תמיד אגב זה משליך על התנועה בכביש, לפעמים זה רק במדרכה, אבל גם לזה צריך הסדר. עכשיו אם, יש גם את ההנחיות להסדרי תנועה זמניים שמתייחסות גם לעבודות שמייצרות אי רציפות בשבילי האופניים, ונותנות שם דגש שחשוב לשמור גם על רציפות שבילי אופניים. זה משהו שהוא חלק מההנחיות וזה נושא שעולה מדי פעם ואנחנו מנסים ככה באמת לתת לו את המענה גם לרוכבי האופניים וגם אם זה בשילוט הכוונה, או באיזושהו שביל זמני שמאפשר בעצם לביצוע מעקף. זאת אומרת זה לא איזה תחום שלא מטופל או כל אחד יכול לעשות מה שהוא רוצה. זה חייב להיות עם הגדר הנכונה. אם זה ממש אתר עבודה אז צריך לתת התייחסות גם, שוב לסוג עבודה, לכניסה של כלים, יציאה של כלים. להבין מה המשמעות של זה, זה חייב לקבל היתר שמבוסס על חוות דעת של המחלקה להסדרי תנועה. יש הבחנה בין עבודות שהן

אריה קינג:

וזה יושב אצלך.

צבי דקל:

כן. יש הבחנה בין עבודות שהמשך שלהן הוא קצר מאוד, ואז יש הקלות גם בסוג הגידור, לפעמים יש מעקות כאלה זמניים שכל מיני גופים כמו בזק, או לא יודע, חברות תשתית אחרות משתמשים בהם.

ויש עבודות שהן עבודות שהמשך שלהן ארוך יותר ואז גם ההנחיות מדברות על סוג אחר של קידום והסדרה של העבודות. אבירם פוגש את זה אני מניח גם כן מהזווית שלו.

אריה קינג:

מה שנאמר, כשאתה הולך אתה שם, יש חפירה, חפר צנרת מים או כבל, לא יודע, למאור, הולך הרגל כשהוא מגיע לספסל או לגדר שאתה שם, לא משנה מה, אז הוא מגיע, עוצר והולך. אבל רוכבי אופניים צריכים לפני כן התרעה. בכביש יש את זה. בכביש הנהג לא פוגש את הבור בום. יש לו עבודות בכביש לפני כן, יש לו איזה התרעה לפני כן. רוכבי האופניים, כמו שאמרתי, לפעמים הם נוסעים במהירות של, בכבישים מסוימים, במהירות של רכב. אבל אין להם את ההתרעה המוקדמת.

צבי דקל:

אני חושב שאתה נוגע פה בנקודה מאוד חשובה כי אני לא בטוח שיש בהנחיות התייחסות מספיק מקצועית לנושא הזה. באמת לרכב נדרשת ההתרעה המקדימה כדי שיהיה זמן תגובה וכו' וקבלת החלטה. והיום אנחנו מדברים גם על אופניים חשמליים, אנחנו מדברים על מהירויות שיותר משמעותיות, באמת יכול להיות שצריך לעשות עבודה, לשבת אולי באיזשהו שולחן עגול עם הצוות המתאים ולראות איך אנחנו נותנים לזה ביטוי בירושלים, אולי גם להשליך מזה איזשהו מסמך הנחיות.

אבי שמר:

צבי אני רק אעדיך שממש לפני חודשיים שלושה, נכנסו, נכנס עדכון נרחב להנחיות התכנון בנושא שבילי אופניים, אז רק לוודא שאתם נמצאים על הגרסה האחרונה, כדי שבאמת תגזרו משם את המשמעויות.

צבי דקל:

אוקיי אנחנו בעצם היום עובדים ברוח ההנחיות לתכנון שבילי אופניים שמשרד הבינוי והשיכון ומשרד התחבורה, מה שנקרא הסדרה הירוקה. מה הגרסה האחרונה? 2022 לדעתי?

אבי שמר:

כן זה נכנס ממש עכשיו, יש עדכון אני לא יודע אם הוא השלים את האישור שלו, יושב במשרד התחבורה, ואני לא יודע אם הוא נחתם כבר אבל יש

דוברת:

לא הוא לא יצא עדיין. לא קיבלנו...

צבי דקל:

אתה יודע איזה נושאים הוא...?

דובר:

תכנון, הרבה מאוד שקשורים לתכנון. רציפויות בצמתים, כל מיני שינויים כאלה שהם לטובת הרוכבים.

צבי דקל:

נבדוק את זה.

דובר:

שינויי בטיחות.

יהודה פרוידגור:

אני באמת רציתי לשאול לגבי הנושא של איפה שהרציפות היא בקטעים מסוימים על כביש ראשי, שרכבים נוסעים בו. לא שיש שביל נפרד אלא כאילו מסומן בצד באיזה סימון מסוים, או כמובן במעבר צמתים וכאלה דברים. האם אתם מרגישים ששם ההפרדה היא מספיק ברורה גם לרוכבים וגם לרכב, אם זה לנהגים של הרכבים, שיידעו שזה מקום שמיועד לאופניים?

צבי דקל:

אתה רוצה להתייחס?

אורן לוטן:

אני אתייחס. בעיקרון הנחיות התכנון שהוא הזכיר עכשיו מחלקות את סוגי השבילים לשלוש רמות, א' ב' ו' ג'. ג' רמת הפרדה מלאה, פיזית...

אריה קינג:

תציג את עצמך.

אורן לוטן:

אה סליחה, אורן לוטן מצוות תוכנית אב לתחבורה. פרויקטור אופניים. אז רמה ג' זה רמת ההפרדה הכי גבוהה, והיא נועדה לעשות באמת בכבישים שבהם צריך הפרדה קשיחה עם נפח תנועה גבוה, מהירות גבוהה, רמת הפרדה א' היא מה שאנחנו קוראים תנועה משותפת, זה מה שאנחנו, עשו סימון של 30 קמ"ש, אמצעים של מיתון תנועה שבעצם ברחובות, סמטאות קטנות כזה רחביה נחלאות כזה שכונות היסטוריות, שאין באמת מקום להכניס תשתית נפרדת ואנחנו כן חושבים שאם אנחנו עושים את זה מרחב נעים לרוכבי אופניים והולכי רגל, בזה שאנחנו מאטים את התנועה, אפשר לשלב. ביניהם יש את מה שנקרא רמת הפרדה ב' שהיא לרחובות שהם ביניים שבאמת אנחנו, אם... לנו את המקום ובדיוק היה לנו על זה ישיבה, אנחנו עושים נתיבים, שהם במפלס הכביש

בצבע. יש דוגמה אחת ברחוב חרל"פ, דוגמה מאוד קצרה ודוגמה אחת ברחוב הנשיא. אנחנו בדיוק, יש לנו שם קצת אתגרים של הנחיות מול תקנות, אני לא איכנס בדיוק לפרטים, אנחנו מקווים שהצלחנו לפתור לפחות לצאת לעוד כמה פיילוטס נוספים. השורה התחתונה שבאמת רמת ההפרה צריכה להיות מותאמת לרחוב. באמת, וזה משחק בין מה אנחנו יכולים לעשות ברחוב שניתן מבלי, כאילו לעשות איזושהי מהפכה..ומצד שני מה נותן לרוכבים מספיק תחושה של בטיחות. זה ספקטרום, כן? יש רוכבים שרוכבים כבר היום. אבל אנחנו גם רוצים לתכנן לרוכבים שאנחנו רוצים לעלות. אנחנו רוצים לעלות עוד הרבה יותר אנשים על הכביש, ולכן אנחנו באמת שואפים תמיד לייצר את הכי בטוח, ואז כאילו בין מה אנחנו מסוגלים לעשות לבין מה אנחנו רוצים לעשות, זה המתח הקיים. אני, לענות לך בתכלס, אני חושב שנתיבים, הכלי של נתיבים של רמת הפרדה ב', אנחנו לא משתמשים בו מספיק עדיין, ואנחנו רוצים להשתמש בו יותר כי זה כן יוצר מספיק תחושת ביטחון למספיק אנשים, וזה כן אמצעי זול שאפשר לפרוס, ועדיף משהו שיהיה משהו בשטח, מאשר לחכות עוד עשרים שנה למושלם.

צבי דקל:

יהודה אתה שאלת גם על האזור של הצמתים עצמם, נכון?

יהודה פרוידגר:

כן.

צבי דקל:

אם הבנתי נכון. אז אני אוסיף על כל מה שאורן אמר שזה, מפה אנחנו, לפחות נראה לי פעמיים בשבוע אנחנו מדברים באמת על איך לאתגר את ההנחיות ולהבין איך אנחנו יכולים לקדם את כל הנושא של האופניים, ספציפית לגבי הטיפול בצמתים. אז השאיפה היא שהשבילים יהיו כמה שיותר רציפים, כי בשנים האחרונות הייתה איזושהי מגמה שכשמתקרבים לצומת, השביל נקטע, יש איזה אזור כזה משותף להולכי רגל ורוכבי אופניים, כי ההתמודדות עם הצמתים היא מורכבת. והיום אנחנו מבינים שאנחנו שואפים לכמה שיותר רציפות כדי שלרוכב האופניים יהיה ברור איפה הוא צריך להיות במרחב, ולהולך הרגל איפה הוא אמור להיות במרחב. יש לנו את הדיונים האלה כל הזמן, גם עם צוות אדריכל העיר שלפעמים עולה השאלה אם אנחנו רוצים לייצר רציפות של השביל, או לייצר איזושהו אזור משולב ואז עבור רוכבי האופניים זה אזור של מיתון, והולכי הרגל משתלבים בתנועה שלהם. אבל השאיפה היא לייצר את ההפרדה הזאת, גם לייצר מעברי חצייה שמיועדים לאופניים, מה שנקרא 812, תמרור 811 זה להולכי רגל. יש לנו שם קצת עניין עם הנחיות ועם תקנות, התקנת תמרורים בגלל שבצמתים לא מרומזרים יש איזה סוגיה של מי נותן זכות קדימה למי. רכב, ברור שהרכב נותן זכות קדימה להולך רגל, אבל לא ברור שהוא נותן זכות קדימה לאופניים. כי לפי התקנות, אופניים הם כלי רכב. שם זה בעצם ייצר איזושהי בעיה, לא נמצא תמרור ברור שמחייב את נהג הרכב לתת זכות קדימה לרוכבי אופניים, ושוב אני אומר בצמתים שהם לא מרומזרים.

אריה קינג:

אין לו סמכות לקבוע?

צבי דקל:

מדובר על משהו ארצי, בעצם יש, התקווה זה נקרא, שזה הנחיות להתקנת תמרורים, זה מסמך ארצי. וזה איזשהו פער, היו ניסיונות, נכון היו ניסיונות

מרדכי פרד:

זה גם מאוד מסוכן לתת זכות קדימה לרוכבי אופניים, אופניים באים במהירות, ואין שדה ראייה לרכב שבא, גם הולך רגל אמור לעזור, זה מחייב את הנהג, לא שבא ורץ קדימה, זה התפרצות לכביש. אופניים בטבעם באים ככה, ועל פניו זה טוב לא לתת להם זכות קדימה, שיעצרו, אפשר...לתת לאופניים שעוצרים בצד הדרך, מי שיורד מהאופניים, זכות קדימה, אבל זה קצת...מה?

אורן לוטן:

אני חושב, אני לא חושב שזה נכון, כי בסוף, הכלל שלנו בכביש צריך להיות החזק שומר על החלש. החזק זה הרכב, הוא צריך לתת, עכשיו מה שאתה אומר, אתה יודע אתה יכול להגיד את אותו, רכבים לא צריכים לתת זכות קדימה כי הם באים

מרדכי פרד:

רגע יש את הצריך ויש את הבטוח. עכשיו הולך רגל שנכנס, לא מוודא שאין רכב שבא, או שהרכב נעצר, זה לא בטוח. זה אולי חוקי, אולי הרכב חייב לעצור, אבל אם לא עוצר, זה הולך הרגל שחוטף. אוקיי? גם פה אותו דבר. אם תיתן זכות קדימה לרוכב אופניים שלא יעצור, אתה מבקש תאונות.

אורן לוטן:

אבל למה אנחנו לא עושים אותו דבר להולכי רגל?

מרדכי פרד:

אנחנו כן, אנחנו עושים אותו דבר להולכי רגל

דני ליבמן:

אבל שנייה מה קורה באירופה?

מרדכי פרד:

באירופה קורה את מה שאתה מתאר.

דובר:

באירופה, רוכבי האופניים יש להם זכות קדימה. הולכי הרגל צריכים להיזהר.

דובר:

לא לא. רכבים...

יואל אבן:

רכב שמגיע לאזור של שביל אופניים, הוא צריך, חובה עליו כנהג רכב ש...לו. אני חושב שחובה על נהג רכב שמגיע לצומת שיש לו שביל אופניים, חובה עליו לנסוע במהירות מספיקה שתעצור אם מישחו מתפרץ.

יהודה פרוידגר:

אתה לא יכול

דובר:

...הולכי רגל...אופניים נוסעים...כללית. איך הוא יודע?

דוברת:

כי יש מעבר חצייה.

דובר:

כמו שתגיד עכשיו ילד מתפרץ...אופניים...

יהודה פרוידגר:

מגיע רוכב אופניים...איך הוא יודע שפה, זה גם מה שאני רוצה לשאול אותך.

יואל אבן:

היום כשילד מתפרץ במעבר חצייה לכביש, מתפרץ רץ לתוך הכביש, מבית ספר רץ. נהג דורס אותו, זה אחריות. אותו דבר עם שבילי אופניים. אם עכשיו מישחו נוסע בשביל אופניים, ונהג חס וחלילה עולה, אז הוא צריך לקחת אחריות, הנהג, לא...

יהודה פרוידגר:

אני רוצה לשאול אותך, רוצה לשאול אותך שאלה, צבי...אחר כך עוד שאלה. אחד, במקומות ששבילי אופניים על הכביש. כמו שאמרת...רחוב הנשיא. יש תמרור זהירות רוכבי אופניים?

דובר:

בטח.

יהודה פרוידיגר:

מוצב תמרור?

יואל אבן:

יש סימון של שביל אופניים. השביל צבוע בירוק.

יהודה פרוידיגר:

צבוע על הרצפה.

דוברת:

יש תמרור.

אריה קינג:

יש תמרור

דובר:

אופניים זה אמצעי תחבורה לכל דבר.

דוברת:

מה שאתה דיברת זה...

יהודה פרוידיגר:

זה רק סימון בכביש.

אריה קינג:

יש לנו עורך דין, יועץ משפטי, כן דני ליבמן בבקשה.

דני ליבמן:

רציתי להגיד לגבי רוכבי האופניים במעבר חצייה, אז אין להם זכות קדימה כמו להולך רגל, ויש בעיה עם זה שצובעים את הכביש בירוק, אבל בעצם אין להם זכות קדימה, דיברנו על זה גם עם אגף תחבורה וגם עם המשטרה, הם מודעים לזה

דוברת:

צריכים לרדת מהאופניים ולהוליך אותך, הוא אמר מעבר חצייה.

אריה קינג:

ליד מעבר החצייה

דוברת:

אה ליד

דובר:

מסומן צבע ירוק. הצבע הירוק הזה לא זכות קדימה לאופניים, בניגוד להולכי רגל, שם מעבר חצייה הוא כן.

אבי שמר:

כי האופניים זה כלי רכב. והוא צריך...

אבירם כנפו:

התקבלה הנחיה מהמשטרה להפסיק לעבוד עם הצבע הירוק.

דוברת:

כן.

דובר:

לא, שאלתי למה צובעים בירוק, זה ההנחיה כן לצבוע בירוק. אבל פה יש בעיה שאם...חושב שרכב צבוע ממשיך בירוק זה זכות שלו, לא.

דובר:

אז כן אז אני, דני...מהפן המשפטי.

דובר:

שנייה, אריאל.

אריה קינג:

לא שומעים אותך.

דני ליבמן:

אני רק אגיד איפה הדברים עומדים כרגע. אז באמת דני בתמונה מהפן המשפטי, היו לנו דיונים עם ירדן וגם מול משרד התחבורה, והמשטרה. היום מה שקורה, זה באזור הצמתים, ההנחיה שלנו זה כן לייצר את השביל עם רציפות פיזית, כי אנחנו מבינים את החשיבות של רציפות שבילי אופניים,

כמו שאמרתי לפני כן. אבל הנושא של ההגוונה הוא בעייתי יחד עם מעבר חצייה מיוחד לרוכבי אופניים, לצמתים שהם לא מרומזרים, כי זה עדיין לא פתור. וזה גם נושא שנדון גם ברשויות אחרות. גם בתל אביב יש את אותה בעיה, והיו גם דיונים במשרד התחבורה, גם עם תל אביב וגם עם ירושלים. צריך להיפתר ברמה הארצית. אז כרגע

יואל אבן:

מה הכיוון אבל בדיונים? הכיוון הוא שכן רוצים לתת איזשהו

צבי דקל:

הדיון הוא שאופניים

יואל אבן:

אופניים ביחס לרכב?

צבי דקל:

כן, זאת אומרת בהיררכיה אופניים פגיעים לעומת כלי רכב מנועי, כמו שיש היררכיה דומה של זכות קדימה בין אופניים לבין הולכי רגל, אבל צריך להסדיר את זה מבחינת תמרורים. כי היום התמרור שהכי דומה לזה, של זכות קדימה לאופניים של 137, לפי ההוראות, לא באמת מאפשר את זכות הקדימה לאופניים. זה משהו שצריך הסדרה.

דני ליבמן:

זה קיים באירופה?

צבי דקל:

כמה שאני יודע, יש את זכות הקדימה הזו. באירופה יש הרבה דברים מיוחדים אחרים, שגם אורן עושה כל הזמן סקרי ספרות ומשתף אותנו לפעמים בדברים שיש בעולם, ואולי נרצה להכניס אותם לארץ אבל אני על הנושא הזה ספציפית אני לא זוכר מה

דני ליבמן:

נבדוק את זה. זה שאלה טובה.

יואל אבן:

אני חושב שזה חייב להיות כמו שצבי תיאר. כלומר יש הולך רגל עדיפות עליונה. הוא מתפרץ לכביש, אם אופניים דרסו אותו או רכב דרס, זה אשמת האופניים. לגבי אופניים, אופניים יש להם עדיפות כלפי הרכב, צריך להסדיר את זה. ואני יודע שזה, אני לא יודע אבל אני, לפחות מניסיון שלי באירופה אני יודע מה קורה באופניים, זוכר את עצמי נוסע בדנמרק, התפללתי שלא אדרוס רוכב

אופניים עם כל מה שקרה שם, ואני בטוח שרוכבי אופניים שעברו בטוח הייתה להם זכות קדימה. בהיררכיה. אל מול הולכי רגל ש...עדיפות, הולך רגל בעדיפות...בקצה התחתון, הרחוק, זה הרכבים.

דובר:

יואל אבל אני כן חושב שמה שמרדכי העלה, מרדכי נכון? מה שמרדכי העלה זאת נקודה חשובה כי באמת רוכב האופניים הוא מאוד מהיר. ואז יכול להיות שפה אנחנו אומרים אוקיי, הרכב ייתן זכות קדימה לאופניים אבל באמת יש מקום כנראה לאיזשהו תמרור התראה, כדי להחמיר עם המצב הזה. כדי שבאמת לאפשר לרכב באמת לתת את זכות הקדימה הזאת. לא לשים את נהג הרכב בסיטואציה בלתי אפשרית.

אריה קינג:

אני מבין שזה, ואני שומע את זה גם לפני, גם...זה לא חונה אצלנו, זה חונה במשרד התחבורה. אין לנו סמכות לקבוע פה מה

צבי דקל:

בעצם במשרד התחבורה תחת שי טלאור...יש את ברק...שהוא אחד המהנדסים, שהוא מוביל את כל הנושא של שינויים בהנחיות, מול המפקח הארצי על תעבורה, והנושא הזה בטיפול שלו, כמו עוד נושאים שאנחנו מדברים.

דובר:

שווה באמת לראות באירופה. לחשוב על זה באמת, בגלל המהירות של האופניים.

דוברת:

כן באים במהירות ואז הם...

אריה קינג:

אבירים? מה בפיך?

אבירם כנפו:

אצלי חושב או חונה נושא האחזקה. אחזקת השבילים נמצא אצלנו הן מבחינת הצבע, והן מבחינת האחזקת שבר נראה לזה, מבחינת בורות במסלול, או אבנים בולטות או כאלה דברים. לגבי אבנים ירושלמיות שיושמו על השביל, אלו דברים שאנחנו מקבלים כמוצר מוגמר. זאת אומרת גם הם קיבלו אישור...ומוריה

אריה קינג:

אבל מי זה שמתכנן את זה? מוריה?

אבירם כנפו:

בדרך כלל מוריה או דרכים שהם בפרויקטים שלהם.

אריה קינג:

ואיך זה מסתדר? זה נוגד את מה שכתוב.

אבירם כנפו:

צריכים להסדיר את זה עם אדריכלית העיר, את הנושא הזה במידה וזה לא מוסדר. מה שאתה אומר למעשה שנותנים להם אישור...כזה, אתם מכירים צבי דבר כזה?

אריה קינג:

מה שקרה, היה הייתה איזושהי התכתבות, יש כמה מקומות שהם ישנים, ממש. ראשונים ראשונים...עכשיו חזרו על זה עוד פעם ברופין, בצומת

צבי דקל:

באמת ההנחיות לשבילי אופניים מדברות גם על הגמר, כדי לא לייצר בעצם...או גמר שיכול להיות לא בטיחותי לרוכבי אופניים. היה מקרה אקטואלי לא מזמן, שבפרויקט חדש, שבוצעו סדרה של פסים של אבן ירושלמית, שיכולים לגרום להחלקה של רוכבי אופניים ולסכן אותם. זה לא הופיע...תוכניות לא אנחנו לא רואים התייחסות לחומרי גמר. לפי תוכניות הפיתוח. ואיכשהו הנושא הזה התפספס אז זה כרגע בטיפול מול צת"ל, מול

אבירם כנפו:

...גם יועצי בטיחות, יועצי נגישות

דובר:

קודם כל אני חושב שצבי אתם צריכים לדרוש שזה יופיע, כן חומרי הגמר, בשבילי אופניים, לאור הבעיה שיש. לאשר כי החלקה זה חלק בלתי נפרד מהמצב התנועתי אז אני חושב שאנחנו כן צריכים להכניס את זה כאמירה שכן, שביל אופניים בוא נראה את חומרי הגמר. ונדבר עם ענבר, האחראית החדשה, לראות איך מצליחים באמת להסדיר את זה כסטנדרט, כי אנחנו לא אוהבים את המקרים האלה וכמובן צריך...זה חשוב.

אריה קינג:

ענבר. אדריכלית העיר, לעשות...

יואל אבן:

כן לראות שהפרט שמייצרים לא...אני יודע שהיום אין פרט כזה, הורדנו את זה, בעבר זה היה. אז השביל של דוד המלך קיבלנו על זה הרבה מאוד טענות

אריה קינג:

נכון

יואל אבן:

זה היה בתחילה וזה אושר לפני, מאז אנחנו לא אמורים לעשות דברים כאלה. אז אני אומר שני דברים. אחד שאנחנו צריכים לראות שאצלנו זה מופיע בתוכניות התנועה, הגמר של שביל אופניים, כדי לוודא שזה לא נופל לנו בין הכיסאות, ואדריכלית העיר צריכה לתת פרט לוודא שבאמת מוריה מקבלת הנחיות לבצע, אני בטוח שזה המצב אבל ככה לוודא את זה.

אבי שמר:

ולראות שזה לא בסתירה מהנחיות התכנון כי שם גם מוגדרים החומרים.

אריה קינג:

הנה נכנס.

אבירם כנפו:

יואל צריך לחשוב מה אנחנו עושים קדימה, עם פרויקטים חדשים שמגיעים אלינו.

יואל אבן:

מאוד פשוט, פרטים כאלה להודיע לחברות הבת שעושות...להוסיף אבן.

דוברת:

הנה.

אריה קינג:

אחד שהחליק. אבן ירושלמית. ונשברה לו מראה באופניים.

דובר:

קרה לכולנו.

אריה קינג:

כן? רק שנייה לפני כן, אבירם יש לך עוד משהו להוסיף לגבי

אבירם כנפו:

כן אני אומר, מחר מוריה מוסרת לי פרויקט עם שביל אופניים שיש בו את האבן הירושלמית הזאת.
אני לא מקבל אותו?

אריה קינג:

אני חושב שלא.

יואל אבן:

במקומות המשולבים יש לי שאלה. הרי יש מקומות, שביל האופניים הוא לא צריך להיות. אבל יש מקרים ששביל האופניים נגמר

אריה קינג:

מדברים על שביל אופניים.

יואל אבן:

לא, יש שביל אופניים. יש מקומות, לדוגמה אתה מגיע לאזור שאתה חייב אוטובוס...יש נקודות שבהן שביל האופניים נגמר בסימן, ונכנס לאזור משולב וממשיך אחר כך. ויש מקומות כאלה. לא תמיד השביל הוא רציף. מקומות משולבים כאלה, שם לפי דעתי שם זה הבעיות.

רעי סולברג:

יש את גן סאקר, גן סאקר זה ממש, יש לך בתוך גן סאקר...לרבין.

דובר:

אני החלקתי, זה היה לפני שבעה באוקטובר, לקחתי את כל הדברים בפרופורציות, באותו יום שלחתי בוטסאפ עוד שלושה רוכבים, זה היה יום ראשון שקצת טפטף בעיר, אמרו גם החלקנו באזור של גן סאקר. שלושה, היינו ארבעה סך הכל

אריה קינג:

גן סאקר זה נופים...

יואל אבן:

לא צריכים להיות ככה ואנחנו...הבעיה שלי זה אזורים משולבים, כי אמרתי אין, זה לא...זה...

אריה קינג:

אבירם, בואו ניקח את גן סאקר כדוגמה, אוקיי? אין שם עניין של תחנות אוטובוס, מתחיל נגמר. זה משהו נופי, לא יודע איך נקרא לזה, עיצובי נטו. בגן סאקר. ואין שום סיבה, אני אומר...

דובר:

למה לחכות שעוד אחד...

דובר:

אני אומר...לא יעשו כביש בגלל עיצוב, משהו שמסכן את הנהגים, זו שיטת החשיבה.

יואל אבן:

אזור משולב, זה אזור שבו שביל האופניים לא מוגדר. ולא סתם זה...

אריה קינג:

אני אומר אבל מה זה עוזר לזה שזה משולב? בגן סאקר אני אומר. מה זה עוזר לי שיש את הפס הזה באמצע?

צבי דקל:

באופן תיאורטי, סליחה על התיאוריה כי אולי זה לא בסדר כי אי אפשר באמת להתמודד...

דובר:

הוא היה צריך לרדת, ללכת את הקטע הזה ברגל, כן

דובר:

אבל לא סביר, אבל ברמה, נכון צבי תקן אותי אם אני טועה, באזור משולב יש לנו בעיה, אני באמת לא יודע איך מתייחסים לזה. צבי תעזור לי אולי אתה יודע איך

צבי דקל:

באזור משולב אני לא חושב שהציפייה היא שרוכב האופניים יירד מהאופניים אלא שהוא ייתן קדימות להולך הרגל. זאת אומרת יבין שיש הולכי רגל במרחב הזה. זה לא שביל אופניים שהוא

אריה קינג:

צבי, זה לא הסוגיה. אזור משולב, לא בגלל שזה משולב יש את הפסים האלה.

יהודה פרוידיגר:

לא, אז אני אגיד לך מה שאני חושב.

אריה קינג:

לנוף, ליופי לא...

יהודה פרוידגר:

לא, אני חושב שאריה, מה שקורה בגן סאקר, יש את שביל האופניים ואז כשיש שבילים שעוברים בגן אז יש להם כמו שוליים כאלה מאבן ירושלמית. שלדעתי עושים אותה בגלל הנגשה. כדי שמי שצריך להרגיש...

יוני יכהנרי:

אני רק רוצה לומר

אורן לוטן:

אני רוצה רק לעשות פה סדר שנייה, שנייה. רק להבהיר פה את הסיטואציה. יש פה שני דיונים. כאילו, יש פה שני דברים. יש אזורים משולבים בגן סאקר שאין מה לעשות עם זה, מגיעים למנהרה, זה אזור משולב. השאלה למה אנחנו, למה הם מרוצפים באבן ירושלמית. כאילו יש מקומות, יש אבנים מצוינות שנעשות לצד למשל שביל האופניים לאורך עמק המצלבה, יש אבן לבנה מאוד נחמדה, מאוד יפה, שלא מחליקה, שיש לה, שהיא לא האבן הירושלמית. האבן הירושלמית היא ספציפית הבעיה פה. אזורים משולבים זה דיון מה עושים בתחנות אוטובוס, אנחנו כן מאמינים שאפשר לעשות שם רציפות אבל גם אם לא, לא צריך לרצף את זה באבן ירושלמית. זה אני חושב שזה הנקודה, שצריך זה.

יוני יכהנרי:

אני רק רוצה להוסיף.

רעי סולברג:

גם הולכי רגל נופלים על...הולכים על שביל אופניים שיותר נעים להם.

יוני יכהנרי:

שתי נשים רצו שם, עזרו לי, ראו אותי נופל מהאופניים, עזרו לי לקום וזה, דיברו איתי אמרו תקשיב, זה קרה לנו, בתור נשים שאוהבות לרוץ פה בגן סאקר, החלקנו על האבן הירושלמית הזאת, כשהיה רטוב.

יואל אבן:

יש סוגיה עם האבן הירושלמית בהיבט של נראות העיר, אני חייב להגיד, היום קיבלנו החלטה לדוגמה בקינג ג'ורג' כן לעשות אבן ירושלמית בריצוף, בגלל זה

מזלית פרייארק:

אז אולי אפשר רק לחספס אותה.

יואל אבן:

לחספס אותה אבל מה הבעיה בחספוס? החספוס לא...

אריה קינג:

עם הזמן יורד

יואל אבן:

לאורך הזמן יורד וקשה מאוד זה. זה נכון שההנחיה שלנו לעשות חספוס, זה לא תמיד עוזר, גם בחספוס. כן הראינו שכשזה מחוספס זה לא מחליק, הראנו גם בדקנו את זה אבל עדיין יש מורכבות בהיבט של תפעול ותחזוקה, ומתי השלב שבו אתה צריך לעשות חספוס וכל זה, זה סוגיה נפרדת. אין לי ספק ששביל אופניים רציף לא צריך להיות, וכולל פסי אבן, לא צריכים להיות. במקומות המשולבים אני מציע, אין לי פה את הצוות. צריך לשבת עם ענבר, ועם הילה, האדריכלית שלי שאחראית על... של התכנון, וביחד לחשוב עם צבי איך באמת מייצרים

דובר:

כן ובאפיון של האבן

יואל אבן:

אפיון של האבן, המקומות המשולבים צריך...

מזלית פרייארק:

אורן יש לכם מיפוי של המקומות שיש אבן ירושלמית בתוך שבילי אופניים?

אריה קינג:

תאמיני לי, רוכבים

מזלית פרייארק:

אני...

אורן לוטן:

אפשר להכין אותו.

מזלית פרייארק:

אז כדאי שאנחנו נוכל

אריה קינג:

מסודרים. כן אבירם עוד משהו?

אבירם כנפו:

לגבי שני דברים. אחד אם אנחנו מגדירים את זה כמפגע, אז תתנו לנו הנחיות מה אנחנו שמים במקום, אנחנו נתקן את המפגעים, נעשה איזה תוכנית עבודה כזאת ונסיר את זה. אבל צריך לקבל הנחיות מאוד ברורות, אני כשפע, כגורם מתחזק, אני צריך לקבל הנחיות מה אני שם, מה אני מיישם במקום, או אספלט או אם יש אבן אחרת שהיא רלוונטית. זה פעם אחת. פעם שנייה בתכנון אם יש פרט מוגדר, תגדירו גם אותו עבורנו שנדע לא לקבל פרויקטים בלי הפרט הזה.

דובר:

בסדר גמור.

יהודה פרוידגר:

אני שואל, התוכנית של הצביעה או חידוש צביעה של שבילי אופניים, היא באותו מחזור של כל החידושים של סימוני הכבישים?

אבירם כנפו:

לא. שבילי האופניים בגלל שאין את האינטנסיביות כמו בכבישים וזה לא כלי תחבורה קצת יותר שמשפיעים על הכביש, אנחנו מנסים לצבוע בין פעם לפעמיים בשנה את שבילי האופניים. זה יהיה כזה פעם בשנה.

אריה קינג:

מצב אחד זה יהיה טוב. אני שאלתי את זה בפגישה שהייתה לפני שבוע, עשרה ימים, על זה לא התלוננו. זה לא קשור לבטיחות. כן. יש לנו עוד אלמנט נוסף, יש עוד אלמנט נוסף שצף, ביקשתי מיורם מועלם מהפיקוח להתייחס אליו, ככל שהוא יוכל. וזה הנושא של חסימת שביל האופניים באמצעות או בעלי עסקים ששמים את הדברים עליהם על שביל האופניים, כי זה מתאים להם... כיסא שולחן, או רכבים אפילו שחונים. וזה קורה לא עלינו כמו המדרכות, ככה שבילי האופניים סובלים מהמכה שנקראת, חונים על המדרכות או על שבילי האופניים. וזהו, יורם מה, איפה אתם עומדים בנושא הזה? איך אתם מסתכלים על זה?

יורם מועלם:

אז בגדול מבחינתנו אנחנו עושים את המירב שבמירב כדי לשמור על שבילי אופניים, באמת נגישים, גלויים, ועד כמה שאפשר בטיחותיים. עם בעלי עסקים אנחנו מתמודדים בקלות. עסק הוא משהו שנמצא במקום, היום הוא קיבל דו"ח, מחר הוא לומד לא להוציא. מבחינת הרכבים יש לנו בעיה. והבעיה מתחילה בנו, מה זה בנו, כרשות בדרך שבה בעצם נבנו שבילי אופניים. שביל האופניים נבנה

על המדרכה כחלק מהמדרכה. עכשיו כשאני, כבעל רכב, דרך אגב עד היום בשנת 25, ניתנו כמעט 1700 דוחות חניה, על שבילי אופניים. כלום ושום דבר. אבל הבעיה מתחילה כמו שאמרתי, בנו, כרשות. כי אם אני עכשיו בונה שביל לאופניים שלי בסמוך, באותו גובה, בעצם במפלס אחד עם המדרכה, אני כבעל הרכב, אקח את הרכב שלי עוד 20 סנטימטר ימינה, אעמוד על נתיב אופניים, אקבל קנס של מאה שקלים, לעומת על מדרכה, 500 שקלים.

אריה קינג:

למה יש את ההבדל הזה?

יורם מועלם:

חוק מדינה.

יוני יכהנרי:

או ההפך. ההפך הוא שיש שבילי אופניים, שצמוד אליהם יש מדרכה, ואז מכוניות חונות על המדרכה ואומרים במפורש שיש תו נכה, לא אוכפים

אורן לוטן:

יוני שנייה. למה מאה שקל על שביל אופניים 500 על מדרכה?

יורם מועלם:

...חניה על מדרכה זה 500 שקל כשמדרכה זה מקום שמיועד להולכי רגל.

אריה קינג:

וזה שביל אופניים

יורם מועלם:

שביל אופניים אני לא בדקתי את ה, שביל אופניים אני לא חושב שזה...

דובר:

זה לא חניה במקום אסור? בכללי

דובר:

לא ראיתי את הסעיף הזה באתר של העירייה.

דובר:

באתר של העירייה יש סעיף 18, חניה על שביל אופניים.

דובר:

זה החלטה שלנו?

דובר:

לא.

דני ליבמן:

זה לפי צו התעבורה של הקנסות. אם, חניה בניגוד לתמרור זה 250 שקל. אוקיי? מאה שקל זה בדרך כלל, בעיקר זה מי שלא משלם אגרת הסדר בכחול לבן. אם שביל אופניים זה מאה שקל, יכול להיות שזה, אני לא בדקתי את זה, אבל 250 שקל זה באמת במקום, או שכתוב בתקנון שאסור לחנות שם, וזה לא קנס יותר גבוה, אז זה 250, או שיש תמרור אין חניה או אין עצירה וזה 250.

דובר:

שאלה. אם מישהו עוצר באמצע נתיב רכב ויוצא מהאוטו?

דובר:

משטרה.

דובר:

נתיב נסיעה? נותן 150 שקלים, נתיב נסיעה.

דובר:

הפרעה לתנועה ו

אריה קינג:

חסימת נתיב.

דובר:

למה אי אפשר להשתמש בזה?

דובר:

כי זה לא נתיב נסיעה

אריה קינג:

לא נתיב, זה מוגדר מדרכה.

דובר:

לא, שביל אופניים.

יורם מועלם:

שביל אופניים הוא שביל אופניים, הוא לא נקרא כנתיב נסיעה. בסדר? הוא לא מוגדר כנתיב נסיעה, בדיוק כמו

דובר:

נתיב נסיעה של אופניים.

אריה קינג:

כן אבל זה לא

יורם מועלם:

אני לא המחוקק, אני נצמד לחוק. אם החוק בא ואומר, ששביל אופניים, הסכום המרבי לקנס הוא מאה שקלים, מה שאני יכול...

מזלית פרייארק:

אבל שביל אופניים הרוחב שלו הוא לא רוחב של

יורם מועלם:

לא רוחב של נתיב נסיעה לכן הוא לא עומד, הוא לא עומד בהגדרה של נתיב נסיעה.

מזלית פרייארק:

בדיוק, אבל ברגע שהרכב עומד שם, הוא חוסם גם את הולכי הרגל, אם זה על המדרכה, וגם את

אריה קינג:

אבל את באה...שביל אופניים והשאר זה בתוך ה...נתיב נסיעה.

מזלית פרייארק:

נתיב נסיעה, עדיין יכול לתת...בנתיב נסיעה.

דובר:

אם חסמת את נתיב האופניים

אריה קינג:

השאלה שלי, אני רוצה להבין, דני לנו אין כלים להעלות את הקנס? או לשנות את?

דני ליבמן:

יש. כמו שאמרנו יש עבירה של הפרעה לתנועה. שהרכב...הפרעה לתנועה, יכול להיות שזה כן יכול, אני לא יודע. צריך לבדוק את זה עם התביעה העירונית שהיא

יורם מועלם:

זה משהו שכבר עלה אצלנו

אריה קינג:

עלה אצלכם

יורם מועלם:

הסוגיה הזאת עלתה ונשאלה ודנה, כדי שאני אתן, שוב בוא נשים את הדברים בצורה ברורה. כדי שאני אתן הפרעה לתנועה, אני צריך לצלם תנועה של הפרעה לתנועה. אוקיי? שביל לאופניים, אני לא יכול לתת הפרעה לתנועה כל עוד אני לא מוכיח את ההפרעה לתנועה. זאת אומרת אני יכול לעמוד יום שלם, לחכות שרוכב אופניים יגיע

דובר:

למה...הולכי רגל?

יורם מועלם:

שנייה תן לי רגע לסיים בסדר? אתה מדבר מהצד שרוצה שאני אאכוף. אני מדבר מהצד שאני לא יכול לאכוף.

אריה קינג:

אני שואל עוד פעם. אני רוצה לשאול, דני, עם מי אנחנו צריכים לשבת פה בעירייה, יחד עם מישהו מהפיקוח, ולהגדיר איך אפשר לשנות את ההגדרות? או שיאכפו סעיף אחר בחוק, או שאולי אנחנו צריכים לפעול, יש לנו פגישה בפורום של האנשים בתפקיד שלי בכל ארבע הרשויות הגדולות, נעלה את זה להפרה, למנכ"ל, שיגדירו את נתיב שבילי אופניים כנתיבי תנועה.

דני ליבמן:

שיוסיפו את זה לעבירות שהקנס עליהן הוא 250 שקל.

אריה קינג:

זהו. ככה, רק להגדיר מ100 ל250? למה לא כמו מדרכה, 400? 400 אמרת?

דובר:

500.

אריה קינג:

למה לא כמו מדרכה?

יורם מועלם:

אם הרכב חונה גם על מדרכה וגם על שביל אופניים הוא יקבל...

אריה קינג:

רק על שביל אופניים, למה שאני לא אתייחס אליו כמו מדרכה?

יורם מועלם:

כי ההגדרה של מדרכה זה מקום שמיועד למעבר להולכי רגל. ושביל אופניים הוא לא להולכי רגל, הם יידרסו אם הם יילכו שם.

מזלית פרייארק:

אתה יכול לשנות על זה על נתיב נסיעה.

דובר:

למה אי אפשר להרחיב למדרכה ולשבילי אופניים?

יורם מועלם:

אני לא אומר שאי אפשר, צריך

יוני יכהנרי:

אני באופן אישי רכבתי על שביל אופניים בהנרייטה סאלד, ראיתי איך מכוניות, אחת אחרי השנייה חונות על המדרכה שצמודה לשביל האופניים, הגשתי תלונה, הפקח אמר לי...יש תו נכה, אנחנו לא אוכפים כאן, זאת הוראה של מנהל אגף הפיקוח לא לאכוף, אם הם חונים על המדרכה, אם היו חונים על שביל אופניים אולי היינו רוכבים, אבל המדרכה, אותי בתור רוכב אופניים זה מסכן. כי אז הולך הרגל לא הייתה לו ברירה, אלא ללכת על שביל האופניים, והוא מציב אותי בבעיה, וזה גם, הפקח אמר...לא ניתן הוראה...

יורם מועלם:

מדרכה היא מדרכה ושביל אופניים לא מוגדר כמדרכה. לכן אם הרכב עומד על המדרכה, ועומד בכל מחיר, משאיר 70 סנטיים מעבר.

דובר:

לא משאיר שום 70 סנטימטר במדרכה. הולך רגל יכול לגשת לשביל האופניים

דובר:

זה לא בסדר.

דובר:

אבל זה מה ש...

דני ליבמן:

גם יותר משבעים סנטימטר. הוא צריך להשאיר, לא כתוב בדיוק כמה, אבל מקובל מטר שלושים מטר עשרים. הנכה לא משאיר הוא מקבל דוח, אם הוא לא משאיר מעבר.

יוני יכהנרי:

יכול להשמיע לך הודעה של פקח, שהיה בשטח, היה רק מטר, אומר גם מטר אני לא... כי יש לו תו נכה. אז אני פשוט לא מבין מה

אריה קינג:

אתה בסעיף אחר עכשיו לגמרי.

דובר:

השאלה... עמודים מוגדרים כתמרור?

דני ליבמן:

לא.

דובר:

זאת אומרת, כי אני מכיר ויש סרטוני וידאו על רכבים, בעיקר באזור סאלד, של... הם נוסעים שם, אני חושב יכול להגיע לקילומטר ויותר. כדי לחנות מתחת לבית שלהם, על המדרכה, כי יש שביל אופניים, עכשיו הרכב לא הגיע ונחת על המדרכה. ואתה בא ואומר...

רעי סולברג:

יש עמודונים? או פשוט

ז:

דובר יש עמודונים, אתה רואה שאין דרך

רעי סולברג:

אם הרכב המנועי נוסע על המדרכה, זה עבירת תעבורה, לא העירייה אוכפת אותו אבל

דובר:

מעולם לא שמעתי על מישהו שהלכו נגדו...

דובר:

...השתנה... גם אופנוע שנוסע על המדרכה, נוסעים כשהרכב... על המדרכה זה עבירת תנועה. רכב מנועי לא יכול לנסוע על מדרכה, אלא אם כן הוא חוצה אותה לחניה או משהו כזה.

דובר:

זאת אומרת בן אדם שמגיע, ועכשיו מגיע למקום שאין לו דרך להגיע אלא אם כן נוסע דרך שביל אופניים או על מדרכה, אתה בא ואומר, אני עדיין מתייחס לזה כאילו המדרכה כאילו עשה עבירה, של חניה על המדרכה ולא סיכן אף אחד בנסיעה על

דובר:

התשובה היא כן, למרבה הצער, כי זה לא, כי הוא לא יכול להוכיח, אם הוא לא היה שם בזמן העבירה הוא לא יכול

מזלית פרייארק:

ומי שיכול להוכיח את זה זה רק משטרה.

דובר:

אין לו סמכות.

מזלית פרייארק:

אין להם סמכות אבל באותה מידה פשוט צריך לבדוק איפה הפרצה ואז לשים שם עמודונים.

רעי סולברג:

לא אבל את לא יכולה לשים עמודונים לאורך כל הדרך כי בסוף יש לך גם נכה עם כיסאות גלגלים שצריכים לעבור במעברי חצייה וזה

מזלית פרייארק:

לא, עמודונים אתה יכול לשים אותם ברוחב ש

רעי סולברג:

רכבים חונים זה כמו מים, הם יגיעו לכל מקום.

אורן לוטן:

אי אפשר בכל מקום לשים עמודונים.

דובר:

כן, זה לא, אנחנו צריכים

מזלית פרייארק:

במקומות נקודתיים שאנחנו יודעים שאנשים מחנים אז אנחנו יכולים כן לפתור את זה

דובר:

כן, היא צודקת אני גם חושב...הוא עדין.

מזלית פרייארק:

גם פיזי

דובר:

אי אפשר בכל מקום.

רעי סולברג:

לא בכל מקום, היא לא אמרה בכל מקום.

מזלית פרייארק:

אני אומרת אם יש מקום שאתם רואים שהוא הבעייתי אז

אריה קינג:

אני, שנייה.

אורן לוטן:

סליחה. אחד, יש, היה נושא של הצביעה, שבאמת פנו אליי הרכב רוכבים, אם אפשר לחזור טיפה אחורה לנוסע של צביעה, יש הרבה תלונות שאני מקבל מרוכבים, זה לא אצלנו ב...אנחנו לא גורם ביצוע, על הנושא של צבעים שנמחקים.

מזלית פרייארק:

רגע, אנחנו עוד לא הגענו לדיון על זה.

אורן לוטן:

אה זה לא הדיון?

מזלית פרייארק:

הנושא הבא.

אורן לוטן:

אה סליחה.

אריה קינג:

נגיע לזה אבל אני רוצה

מזלית פרייארק:

אבל דני, אפשר לעשות בחוק עזר עירוני, אצלנו בעירייה לשנות את זה את הסכום?

אריה קינג:

מזלית, שנייה, אני רוצה לקצר, ברוך השם דיון ארוך וממצה אבל יש לנו עדיין את מיכל, נכון? מיכל?

דובר:

לא הבנתי את הפיקוח.

אריה קינג:

מי זאת מיכל היא לא פה? מישהו ממוריה פה?

דוברת:

אה לא, מיכל לא פה.

אריה קינג:

אף אחד ממוריה לא פה?

דוברת:

לא, היא לא פה.

אריה קינג:

חמור מאוד. גם שמים לנו אבנים וגם לא מגיעים. הבנתי. טוב. אז בכל אופן אני רוצה לסכם. לגבי השאלה המשפטית, שדנה פה, אני אקיים דיון עם זה, דני, מי זה שצריך לשבת פה מצד היועץ המשפטי?

דני ליבמן:

עכשיו זאת מורן, מורן רביבו

אריה קינג:

מורן רביבו?

אריה קינג:

מורן רביבו? מאה אחוז, גם איתכם נזמין את הפיקוח, מישחו, יורם ונראה איך אפשר, כל שיפור יהפוך את המקום ליותר בטוח. וגם בקטע הפיזי, מה שאמרת, זה לא אכיפה

מזלית פרייארק:

למנוע את האפשרות.

אריה קינג:

נעשה את זה כמובן כי זה יפשט את העניינים.

יהודה פרוידיגר:

...פיקוח שהם צריכים להוכיח שזה היה הפרעה... שההוא יוכיח שזה לא היה הפרעה.

אריה קינג:

כנראה יש ניסיון לבתי המשפט.

יהודה פרוידיגר:

אני בית המשפט אמר לי אם הפקח אומר שזה הפריע, זה הפריע. היה לי כזה פעם

אריה קינג:

טוב נציגי אופניים, רוכבים. רוצים לדבר?

יהודה פרוידגר:

בתי משפט מאמינים לפקחים, לא מאמינים...

אריה קינג:

לפני שנסכם

רעי סולברג:

מדובר בעיקר, על החניה, שזה, ברור שזה כל טדי מלא בחניות, אי אפשר לנסוע שם כל פעם כשיש משחק, ואנשים

אריה קינג:

כן, טדי יש פרויקט בפני עצמו, יכול להגיד לכם שבעוד, ייקח עוד זמן, ארבעה חמישה חודשים יהיה שינוי גדול. הבינו בעירייה שמה שקורה שם זה פשוט מחדל אחד ענק, גדול.

יורם מועלם:

אני רק אתייחס לזה אריה.

אריה קינג:

כן בבקשה.

יורם מועלם:

הכמות, בעצם הגדולה של הדוחות שהאגף רושם, זה כן שם. זה כן במהלך המשחק, הבעיה היא שוב שכשרכב מגיע בשעה ארבע וחצי למשחק, וקיבל דוח חניה על 100 שקלים, יש לו עד שעה עשר וחצי אחת עשרה בלילה...

אריה קינג:

...מחניה בתשלום.

יורם מועלם:

שזו בעיה בפני עצמה. יותר טוב מחניון.

אריה קינג:

רוצה לחדבר על זה? כרוכב?

דובר:

לא, היה נחמד לשמוע שאכפת לכם מרוכבי האופניים

אריה קינג:

אכפת, העירייה שמה כסף

דובר:

כל מיני חוקים ותקנות וזה במקום טק טק

אריה קינג:

אומר לך שהעירייה שמה הרבה כסף.

סמדר ארליך:

כמה רוכבי אופניים פעילים יש בירושלים?

דובר:

בערך 15 אלף. הערכה.

אריה קינג:

היה גידול, דרך אגב, שנייה סמדר, הוא מדבר על הרוכבים של האופניים שלהם. זה לא קשור ליורופארק.

סמדר ארליך:

כמה יש השכרות של?

אריה קינג:

עלה מאוד בגלל הרכבת שהושבתה, עלה קצת, לא קצת, עלה הרבה אפילו, חלק המשיכו אחר כך. למרות שהיא חזרה לעבוד

דובר:

כמה?

דובר:

אני לא זוכר.

אריה קינג:

אני מעריך שכשיהיה יותר נוח, ישתמשו בזה יותר, פשוט מאוד. טוב אז תודה רבה...

יהודה פרוידגר:

אופניים רק... כמו שאטל.

אריה קינג:

אני... שכל עובד שמוכן לוותר על הוצאות רכב, ויבוא לפה ב... אופן, יקבל

דובר:

יקבל החזר על החניה שהוא...

אריה קינג:

לצערי הרב, אתה יודע מה יקרה פה...?

צבי דקל:

...רגולטוריים ואנחנו בודקים את זה עכשיו.

אריה קינג:

טוב תודה רבה, אנחנו עוברים לנושא השני, תודה רבה יורם. תודה רבה שבאת. יש לנו נושא של מעברי חצייה. מעברי חצייה זה הצביעה שלהם, והנוכחות שלהם במרחב, זה פשוט דבר שהוא זועק לעיניים, וצורם לעיניים שמסתכלות על מעברי החצייה בירושלים. זאת פרשייה שגם אבירם כנפו מצוי בה, וגם מזלית לעומק בה. ואני לא אומר שבגלל זה אנשים נהרגו בעיר, אבל יכול להיות שכן, אני לא יודע. אבל ברור שהמצב הוא ממש ממש לא טוב, מזלית, אין לנו מבחינת את או אבירם, כי אתם יושבים, עוברים על זה באיזה סוג של עבודה משותפת, להסביר איפה אנחנו עומדים. למה המצב בירושלים הוא כל כך נורא, כל כך מהר, יש לנו תמונות, צובעים, אנשים ש... צבעו היום, אחרי שלושה שבועות, ארבעה שבועות, שולחים לי אותו מקום

מזלית פרייארק:

אנחנו רואים כבר שהכל נמחק.

אריה קינג:

הכל שחור.

רעי סולברג:

קטמון התמונות שלי, אני צילמתי בקטמון, ובאגרון יש את אופיר

אריה קינג:

זה קורה בכל העיר

מזלית פרייארק:

אנחנו לא צריכים שיצלמו לנו אנחנו רואים את זה בעצמנו, אנחנו עושים את הפרויקטים, ואחרי חודש אנחנו כבר רואים את זה.

אריה קינג:

הייתי שמח לשמוע גם אבירס, מה, אתה ומזלית ביחד, כלומר מה שיטת העבודה שלנו כעירייה היום, מה שיטת העבודה. כמה אנחנו מוציאים, כל כמה זמן צובעים, והאם יש הסבר בהשוואה גם לערים אחרות ובאותם תנאי גובה, אקלים, רכבים, לא יודע מה, מה קורה שם, ולמה אנחנו, אצלנו המצב לא טוב. ומה ההמלצות כדי שהמצב יהיה הרבה יותר טוב.

יהודה פרוידיגר:

צריך לעשות...בצבע קצת

מזלית פרייארק:

עשינו.

מרדכי פרד:

הערה אחת אפשר, זה שזה נותן תחושה של חוסר בטיחות לכל הולכי הרגל, לכל התושבים בעיר.

אריה קינג:

זה לא רק מעברי חצייה, זה גם הנתיבים...לאופניים.

מזלית פרייארק:

פסי עצירה.

מרדכי פרד:

זה הכי גרוע היום...עבודה...

אריה קינג:

כן אבירס.

אבירס כנפו:

אני רוצה להסביר, אז בשנתיים האחרונות

אריה קינג:

אבירם תציג את עצמך

אבירם כנפו:

מה? אוקיי אז אני אבירם כנפו, אני סגן מנהל אגף שפע וגם אחראי על פיתוח תשתיות ופרויקטים בתחום סימון הכבישים או אחזקת סימון הכבישים בעיר, נמצא אצלי תחת אחריותי ואנחנו אחראים על האחזקה השוטפת של כל הסימונים ברחבי העיר. אנחנו עשינו עבודה בשנתיים האחרונות שכולל ליווי של יועצת מהוועדה הבין משרדית של משרד התחבורה שהיא אחראית על הבקרה ופיקוח על הסימונים. שהיא ליוותה אותנו פה באופן אישי, בצמוד ובדקה איתנו את כל החומרים, ברמת בדיקות מעבדה, בדיקות איכות, בדיקות יישום, ובאמת עשינו פה תהליך מאוד מאוד מסודר, ובדקנו הרבה סוגי חומרים, כמעט את כל סוגי החומרים המאושרים על ידי הוועדה הבין משרדית, ובדקנו את יכולת היישום שלהם. ויכולת השימור שלהם ויכולת הנראות שלהם, גם בנראות יום וגם בנראות לילה. אני אנסה לקצר את התהליך אבל בשורה התחתונה הגענו למסקנה שיש צבע מסוג מסוים שהוא מצליח להחזיק ברמת נראות יום, זה לא צבע, זה יותר יריעות שהעלות שלהן היא מאוד יקרה, שמצליחות להחזיק באופן יותר ארוך, אבל עדיין הנראות והלכלוך מצטבר עליהן. בסוף ההשחרה או ההיעלמות מה שאתם קוראים לו, של הצבע, מדובר בכלל. הצבע מתלכלך, הצמיגים, אם אתם מספיק שתשימו יד על הצמיג שלכם תראו מה קורה לכם ליד, תכפילו את זה בכמות הרכבים, ותראו איך הדברים נראים וככה זה גם נראה על הצבע. ואנחנו הגענו למסקנה עוד פעם שיריעות זה חומר שהוא מצליח לשמר סוג של נראות טובה, אבל לא נראות ברמה שהיא מספקת אתכם. זאת אומרת, עדיין תהיה השחרה, עדיין הצבע ייעלם, וזה לא נותן את הפתרון. אנחנו, אחרי הניתוח הזה של הדברים ובאמת תהליך ארוך, אני מקצר אותו פה לכמה משפטים, אבל זה תהליך ארוך של שנה, הגענו למסקנה שאנחנו צריכים להגביר את התדירות של הצביעה בעיר, כי אין שום חומר היום בשוק שיודע לתת פתרון, שום חומר שנראה טוב. והפתרון שאנחנו מצאנו לנכון זה להגביר את הצביעה בעיר, ויש פתרון נוסף, אבל הוא פחות ישים, זה שטיפה של הצביעה. זאת אומרת לעבור ממש ולשטוף, מעבר חצייה מעבר חצייה, ולראות ולנסות להסיר את הלכלוך הזה, ובסוף זה מוסר, אבל גם פה האפקט הוא כמו שאמרת אריה, לכמה שבועות, שלושה ארבעה שבועות, ואז אנחנו רואים עוד פעם את ההיעלמות.

יהודה פרוידגר:

יש לכם את רכבי השטיפה שכל היום

מזלית פרייארק:

של התברואה

יהודה פרוידגר:

של התברואה, שוטפים את המדרכות ואת העלים, שיעשו גם את המעבר חצייה.

אבירם כנפו:

זה לא מעבר אחד שאתה עובר עליו פעם אחת וזה נהיה נקי

יהודה פרוידגר:

נמצאים שם כל יום

אבירם כנפו:

צריך לשבת על המעבר חצייה עם הגרניק ולשפשף ולשטוף ולקח זמן.

דובר:

אבל גם לצבוע זה לוקח זמן.

אריה קינג:

אבל אבירם, אבירם, מה יותר זול? ומה יותר, דרך אגב לצבוע, אסור לנסוע, סוגר את הכביש. אסור לנסוע לכמה שעות אחרי

אבירם כנפו:

חצי שעה.

אריה קינג:

חצי שעה. שההוא עולה לך... לוקח... ניקוי עם המברשות, ברגע שהוא עבר, התנועה זורמת.

דובר:

לא צריך מברשות

אבירם כנפו:

כן אבל זה לא מהרגע שהוא עבר זה נקי. גם הוא יצטרך לסגור את הנתיב

אריה קינג:

למה? גם ככה נוסע שם ומנקה שם.

מזלית פרייארק:

לא, כי הוא אומר שהגרניק שנוסע

אבירם כנפו:

מעבר אחד הוא לא מצליח לנקות

מזלית פרייארק:

לא, המכונת... שנוסעת, זה לא מספק. מה שהם, כדי לנקות באמת, הם צריכים את הגרניק. הם ממש יושבים ועושים ככה עם

אריה קינג:

השאלה אבירם, ציינתי את זה מקודם. השוויתם מה קורה ברשויות אחרות?

אבירם כנפו:

השווינו כן, עובדים באותה תצורה, עם אותו סוג צבע, וגם הם סובלים מאותה בעיה. אין הבדל כזה גדול. בסוף ההבדל הגדול אצלנו

אריה קינג:

אבל אני לא רואה את זה ככה אבירם. אני נוסע בערים אחרות בארץ, אני לא, יותר מזה אני אומר לך, ההורים שלי קיבוצניקים

אבירם כנפו:

אתה נמצא שם יום בשנה או יומיים בשנה

אריה קינג:

הם באים לפה כל פעם הם אומרים לי, תגיד למה בירושלים, אבא שלי אני אומר, אני לא יודע איפה מינה ואיפה שמאלה. איפה הנתיב שאסור, זה קורה, אנשים שבאים... במדויק.

אבירם כנפו:

אני אסביר. אצלנו בירושלים העיר נמצאת בפיתוח מאוד מאוד עצים. מה גם שהאספלט הוא גורם שהוא מלכלך. ברגע שיישמו אספלט ברחוב מסוים, כל הרחובות בסביבה, אנחנו רואים את זה, מתלכלכים כולם עם הביטומן והחומרים שהאספלט מכיל, וגם הם מלכלכים את סימוני הדרך. כל האלמנטים האלה יחד משפיעים על הדבר הזה. אני, יש לנו עוד פעם, אני יכול להציג פה מצגת עם הניסויים שעברנו, והנראות יום, ובדיקות מעבדה וכל הדברים שעשינו.

יהודה פרוידיגר:

אפשר באחוזים שעושים עם חברות הצביעה, כמו שעושים עם הרמזורים, התקנה ותחזוקה?

אבירם כנפו:

אפשר הכל, עוד הפעם, זה הכל מודל כלכלי בסוף וצריך לבחון את זה.

אריה קינג:

כמה אנחנו מוציאים על זה היום בשנה, אבירם?

אבירם כנפו:

אנחנו מוציאים באזור השבעה מיליון שקלים לשנה.

יהודה פרוידגר:

אתם מוציאים על פעמיים צביעה בשנה

מזלית פרייארק:

לא, הוא אומר שהם עושים כל חודש

אבירם כנפו:

לא, זה מה שאמרתי, אני מגביר את התדירות השנה, אנחנו כבר בסבב שלישי וזה מכרז חדש.

יהודה פרוידגר:

אז אולי במקום

אבירם כנפו:

הציפייה שלי שנה הבאה להגיע לארבעה סבבים.

יהודה פרוידגר:

אז שווה לבדוק כלכלי. במקום להוציא כל חודש וחצי מכרז, או עלות של צביעה מחודשת, אולי צביעה ותחזוקה, תגרום לזה שהם יבואו עם הגרניקים או לא יודע מה, וזה במצטבר שנתי יהיה או שווה או יותר זול, ותהיה לך רציפות של מצב טוב. ובאזורי בנייה...

אבירם כנפו:

אפשר לעשות את זה... אבל אני, עדיין לא רואה פה... שאנחנו נצליח...

יהודה פרוידגר:

תעשו מכרז, תקחו רחוב אחד, תעשו עליו פיילוט, רחוב שיש בו כמה מעברי חצייה, נוציא עליו מכרז בוא תראה כמה...

אריה קינג:

אבירם יש לי שאלה שאולי קשורה גם לדיון אחר שקיימנו פה, לא אולי, היא קשורה לדיון אחר שקיימנו פה בעבר, בישיבה הקודמת או אחת לפנייה. אתם מזהים הבדל בצבע שנמחק, אם זה על האספלט או על האבנים האקרשטיין? האפורות?

אבירם כנפו:

מה זאת אומרת? אם יש היעלמות יותר מהירה

אריה קינג:

היעלמות יותר מהירה או...איפה יש הבדל?

אבירם כנפו:

באבן נראה שיש היעלמות יותר מהירה.

אריה קינג:

אוקיי אז השאלה שלי עכשיו שזה קשור לאותו דיון שהיה, ואני חושב שזה היה בוודאי מה שאתה אומר עכשיו, מעניין אותי לדעת כמה אנחנו הולכים לשלם יותר על צביעה, כשאנחנו נגיע לארבעה סבבים בשנה כמו שאתה מתאר. הרי אם אנחנו נהפוך את מעברי החצייה למוגבהים, כל הציוד הזה פה, יהיה פחות קריטי, נקרא לזה ככה. כי כשמעבר הוא מוגבה, עצם זה שהוא מוגבה, העסק, הבן אדם יודע שיש פה מעבר חצייה. גם אם הוא נמחק, יש פה מעבר חצייה. ואתה שם פה איזה תמרור גם, ועושה אוזניים לפני, לפני

יהודה פרוידגר:

לא, גם הרכב מאט יותר אז

אריה קינג:

ברור. לכן אני חושב, מה שאתה אומר, מעניין אותי לדעת מה הפער בין מה שהיה עד לפני שנה שנתיים, למה שהולך להיות מעוד שנה או שנתיים, שיהיה לנו ארבעה או אולי חמישה סבבים בשנה, לא יודע כמה, ואז לבוא ולהגיד אוקיי בוא נחסוך את זה. אם אנחנו נגביה עכשיו לאט לאט עוד ועוד מעברי חצייה, אנחנו את אלה בוודאי לא נצטרך לצבוע ארבע פעמים בשנה.

אבירם כנפו:

...הלכלוך נגרם ברדיוסים של הסיבובים בדרך כלל, בעצירות של הרכבים, שם הלכלוך נצבר, במיוחד במעברי חצייה כי הם נמצאים בצמתים ברמזורים.

אריה קינג:

ואני אומר שמעבר החצייה מוגבה, לא עושים את העצירה עליו, עושים לפניו.

אבירם כנפו:

לא, הסיבוב מתחיל. הסיבוב מתחיל על מעבר החצייה.

אריה קינג:

מסכים איתך. בחלק מהדברים בוודאי אתה צודק. איפה שיש את הסיבובים, אבל עדיין, ברגע שנוסיף עוד מעברים מוגבהים, בהכרח המעברים האלה כבר יהיו עדיין נראים לעין, מוחשיים לנהג ולעובר, להולך הרגל, גם אם מעבר החצייה הצבע שלו קצת...

יהודה פרוידגר:

כמה את הצבעים שעל הבאמפרים כמה צריך לחדש, אתה יכול להשוות. לראות איך זה...

אבירם כנפו:

הצבעים שעל הבאמפרים הם הראשונים שנשחקים.

יהודה פרוידגר:

מה?

מזלית פרייארק:

הוא אומר שהצבעים שעל הבאמפרים הם הראשונים שנשחקים.

אבירם כנפו:

הראשונים שנשחקים, אתה רואה

מזלית פרייארק:

אני, מה שאנחנו עשינו, אבירם רגע שנייה, מה שעשינו בדיון האחרון שאבירם באמת ביחד עם זיווה הציגו לנו את כל המצגת, וכל העבודה שהם עשו עם המעבדה, ובאמת יש להם גם, אנחנו אמרנו להם שהצבע הוא לא טוב, הוא לא יחזיק. אז הוא סיפר לנו אבירם שיש להם חברה של בקרה שמסתובבת איתם בלילה ובודקת להם את הצבע כל הזמן. כי זה היה הדבר הראשון ששאלנו.

אבירם כנפו:

איך מיישמים? זה לא רק את הצבע, זה איך מיישמים

מזלית פרייארק:

מה שהצענו זה שנשים, שנעשה פרויקט שננסה לעשות פרויקט של יריעות צבע פלסטיות ליד מוסדות חינוך. וזה משהו שאנחנו צריכים לראות איך אנחנו מכניסים את זה לתוך תוכנית העבודה של, אחת הבעיות שאנחנו

יהודה פרוידגר:
אופנועים, הפוך.

אריה קינג:
הפוך, אני רוצה להגיד לך הפוך. כרוכב שלושים שנה, אני אומר לך שמעברי החצייה הצבועים הם סכנת נפשות. אני, מה? הצבועים, אתה בא עם האופנוע, קודם כל אל תשים ברקס על הצבע הלבן, רק על האפור.

אבי שמר:
זה כשהצבע לא תקני, אם הוא דו רכיבי אתה לא אמור להחליק

אריה קינג:
אין דבר כזה, אתה עושה שם גליצה כזאת, אין דבר כזה.

מזלית פרייארק:
אני רוצה להגיד לגבי הצביעה שאנחנו זיהינו בעיה

אריה קינג:
אתה מזהה, תלמדו נהג מנוסה ונהג צעיר...שבגשם חונים, עוצרים ברמזור על הלבן, זה נהג שהוא כנראה שנתיים שלוש. הוא עוד לא החליק, או שהוא בדרך. ואלה שכבר החליקו, שברו יד אחת או שתיים, יודעים לעצור רק על האפור.

מזלית פרייארק:
בוא תעשה לנו הדרכות דו גלגלי.

צבי דקל:
רוצה להתייחס רק בכמה נקודות למה שנאמר כאן. אנחנו יצרנו איזשהו צוות משותף, יושבים באמת עם אבירים, זיווה, מטכסים עצה, איך להתמודד עם הבעיה הזאת בעיר, שאין ספק שהיא חלק משמעותי מחוויית הבטיחות. מה שאבירים לא הזכיר והוא אמר לנו בפגישה, זה שיש מקומות שבהם צבע יקר יותר ועמיד יותר, שזה בעצם הצבע הדו רכיבי, עם רכיבים אפוקסיים, יש החלטה ליישם אותו בצירים עורקיים, בע', שבהם הנטייה היא יותר להישאר בין הפסים, הבלאי או הלכלוך יותר

נכון שמצטבר על הקווקו קטנים יותר, וזה עובד. אז אבירם נכון, הזכרתם את בגין למשל, כציר שבו זה עובד טוב. יש לזה משמעות כספית. צבע דו רכיבי מתחזקים אחת לשנתיים, אם אני זוכר נכון

אבירם כנפו:

שלוש שנים.

צבי דקל:

שלוש שנים, את הצבע האקרילי בעצם, הצבע הזול, שהיום מיושם בכל העיר, מתחזקים כל חודש וחצי. אבל זה צבע זול. אז יש פה עניין של עלות מול תועלת. כמה עולה לנו להוציא צוותים כל חודש וחצי, או לחילופין לשלם

אבירם כנפו:

לא אבל זה לא ריאלי ליישם צבע כזה ברחובות נגיד רגילים. הצבע הזה יתלכלך גם ברחובות רגילים אם הוא יימצא בצמתים, אנחנו יכולים לראות את זה בציר בן צבי, בן צבי בצלאל, תשימו לב למעברי חצייה, הצבע שם הוא דו רכיבי כמו שהזכירו קודם, אבל עכשיו בשיא סוף הקיץ, הצבע כבר די מושפע בצורה

צבי דקל:

נכון אז בעצם יש כאן גם את העניין של הלכלוך, שאבירם צודק באמת יש לכלוך שמצטבר ואני גם בדקתי בעצמי, שפשפתי אפילו עם הסוליה של הנעל במעבר חצייה, ראיתי שפתאום הוא מתגלה. אז זה גם שילוב של לכלוך, אבל עדיין יש כאן את העניין של הבלאי. בסוף צבע אקרילי, נעלם בגלל בלאי, ולא רק בגלל לכלוך. וצריך להסתכל על זה. עכשיו איך זה ברשויות אחרות, אני יכול להגיד שבתל אביב, כמעט כל מעברי החצייה צבועים בצבע אפוקסי, שהוא גם מייצר כמו מעטה של כמה מילימטרים, טיפה בולט מעל האספלט, ובגלל זה זה גם משפר את הנוכחות שלו. בירושלים אני חושב שזה צריך להיות בכל מעבר חצייה, אם הוא לפי התקן, בעצם בוועדה בין משרדית שהגדירה אותו כצבע תקני, זה אומר שהוא לא אמור להחליק, יש לו איזשהו מקדם חספוס, מקדם נראות, כל

אבי שמר:

אתה מדבר על דו רכיבי?

צבי דקל:

על דו רכיבי. עכשיו מה קורה

יהודה פרוידגר:

עד 12...

צבי דקל:

מה קורה בהרבה מדינות באירופה? שם עובדים, במיוחד במעברי חצייה, עם מדבקות, יריעות תרמו פלסטיות, שהן גם נחשבות לתקניות לפי הוועדה הבין משרדית. הן מאוד יקרות ופה זה גם עניין של עלות מול תועלת. אז באמת בעבודה שאבירם וזיווה קידמו מול אותה חוקרת בטכניון, דוקטור קרוליין, אחת ההמלצות זה גם לשלב, אם אני זוכר נכון זה היה במעברי חצייה, יריעות תרמו פלסטיות, אבל זה תג מחיר מאוד משמעותי שאני מבין שלא עבר את היריעה הזו. אם השאלה כאן בסוף עידן של תקציב, יכול להיות שזה צריך להיות הדיון הבא עם מי שצריך לממן את זה.

מזלית פרייארק:

וגם זה רעיון טוב מה שהוא אמר. שברגע שאתה הולך על תחזוקה, על...עם תחזוקה, חוזה כולל שהקבלן מקבל, אז הוא אחראי, ואתה

צבי דקל:

אבירם, בעצם אחד הדברים שאמרתם שאתם צריכים לעשות תיאום ציפיות מול...גורלי ולראות איך הדבר הזה אולי יכול לעבוד...

אבירם כנפו:

לגבי הניקיון כן.

יהודה פרוידיגר:

לגבי הניקיון.

מרדכי פרד:

סליחה עם כל הכבוד, זה שאנחנו מדברים על צבע

יהודה פרוידיגר:

....מעבר חצייה במקום רק על המדרכה לדחוף...

מרדכי פרד:

סליחה עם כל הכבוד זה שאנחנו מדברים על צבע, זה...לא מהנדסים. תוציא את זה החוצה לקבלנים, שישברו את הראש, אנחנו חייבים רק דבר אחד בכל העניין, זה שהמעבר יהיה צבוע כל הזמן. ייקח הרבה זמן דרך אגב, עד שכל...אנחנו צריכים עכשיו, עכשיו היום, אני יש לי פה תלונות מהיום

אריה קינג:

זה מה שאמר אבירם. הוא מגביר את הסבבים.

מרדכי פרד:

זה לא משנה, זה לא המטרה שלנו. זה לא לצבוע. המטרה זה שזה יהיה צבע, ושיהיה צבוע כל הזמן, זה לא עניין של תדירות. יש... כל יום...

אריה קינג:

שום מקום אז צריך כל יום.

מרדכי פרד:

קודם פייר קניג, עכשיו עם העבודות

מזלית פרייארק:

הרעיון של מעברי החצייה המוגבהים, מהניסיון שלנו, הרי אנחנו משתמשים באבן משתלבת. אז אמרתי נביא אבן משתלבת כבר בצבע לבן, ולא נצטרך לצבוע אותה. אבל הם עשו ניסוי גם על זה, במחלקת דרכים אצלנו, וגם הוא מתלכלך. גם זה. אבל זה, הבסיס שלו הוא לבן, אתה מבין? אז אם נשטוף אותו נראה לי שזה יהיה יותר, אנחנו נעשה ניסוי גם עליו.

אריה קינג:

אוקיי.

מזלית פרייארק:

אני רק רוצה להגיד, לגבי

אבירם כנפו:

אריה שלחתי לך בווטסאפ סרטון איך נראה שטיפה של צבע. שזה לא ממש לעבור עם רכב ככה וזה צובע בצורה אוטומטית

אריה קינג:

כן סמדר

סמדר ארליד:

לגבי מסקנה נגיד לקראת פתיחת שנת לימודים.

אריה קינג:

כן.

סמדר ארליך:

מה שראינו הנה, ביוני יולי עשו סבב של צביעת מעברי חצייה ליד מוסדות חינוך, הגיע אוגוסט, באנו לשים את מדבקות הרצפה ליד מעבר חצייה, אין מעבר חצייה. אז לפחות לשנה הקרובה, תעשו את זה רק באוגוסט, ונניח באפריל מאי. לא ביוני ויולי, ואז שוב באוגוסט. אלא ממש סמוך לפתיחת שנת הלימודים.

אריה קינג:

אבירם אני רואה מה ששלחת, זה עובד יפה.

אבירם כנפו:

זה עובד אבל זה לוקח המון זמן.

מזלית פרייארק:

אבל זה לוקח הרבה זמן. הוא אומר שהעלות של זה היא גבוהה יותר מהעלות של הצבע פעם בחודש וחצי. זה מה שהוא אומר.

דובר:

מה שאני חושב שגם ככה רכבי...

אריה קינג:

לא שנייה אבל מעניין למה, איך זה מגיע למחירים האלה? זה הכל מים

אבירם כנפו:

המחיר למטר רבוע של צבע הוא באזור השמונה שקלים.

אריה קינג:

כמה מעבר חצייה, כמה צבע משתמשים?

אבירם כנפו:

כל פס הוא מטר ועשרים.

אריה קינג:

מעבר חצייה, כמה עולה

מזלית פרייארק:

כמה עולך לך מעבר חצייה?

אריה קינג:

מעבר חצייה שלם, מקצה לקצה.

אבירם כנפו:

מעבר חצייה מטר ועשרים נגיד יש עשרה פסים, שמונים שקלים.

אריה קינג:

זהו? זה הצבע?

אבירם כנפו:

כן.

אריה קינג:

זה צבע

סמדר ארליך:

הם באמת יצטרכו לעבוד כל יום.

אבירם כנפו:

זה הצבע הכי טוב שמאושר היום בשוק בחד רכיבי.

אריה קינג:

זה כלום, זה לא יקר.

צבי דקל:

בעצם צבע אקריל, זה כמו צבע קיר.

אבירם כנפו:

זה אמרנו נגביר את התדירות.

דובר:

יש בעיה גם אם תגביר את התדירות...

יהודה פרוידגר:

מה עם העיני חתול? למה נגמר העיני חתול?

אבירם כנפו:

יש גם הנחיה של הוועדה הבין משרדית שלא מייצרים עיני חתול לרוחב, זה פעם אחת, אז לא מיישמים את זה במעברי חצייה, תקן אותי צבי אם אני טועה, ולגבי בירושלים יש פה בעיה נוספת, היבט של השלג, שאנחנו מפלסים שלג, זה מעיף את עיני החתול ואז נשאר מפגע, נשאר שפיץ כזה בולט ו...חסר תועלת.

צבי דקל:

נכון רק נקודה נוספת, באמת קשור למעברי חצייה מוגבהים מרוצפים, אז הם לא מוגבהים אבל בכניסה בכל האזור של נורדאו ותחנת הטורים אז יש שם בעצם פרט שאנחנו אישרנו של מעבר חצייה מרוצף, עם הריצוף החדש של הכניסה לעיר של הקופוטק, היו על זה גם כן מספר דיונים, לראות איך זה מול ההנחיות, מבחינת הרוחב של המעברים, כי היה קושי לייצר בדיוק את אותו רוחב. אני חושב שהתוצאה היא יפה שם, זה מעבר חצייה בעצם בלי תחזוקה.

אריה קינג:

זה אפילו יותר ממעבר חצייה, זה רחב יותר.

צבי דקל:

מספר מעברי חצייה מרומזרים, מי שמסתובב שם באזור של שערי העיר, יכול לראות את זה. אני חושב שזה נראה טוב. ויכול להיות שאפשר לחשוב על איזשהו פרט דומה, במקומות שהם בעיקר סביב מוסדות חינוך או אזורים שגם אוכלוסיות פגיעות כדי שבכלל לא תהיה שם שאלה של תחזוקה. שנדע שיש שם מעברי חצייה, שנראים ולא צריך לתחזק אותם אפילו.

יהודה פרוידגור:

אני רוצה להגיד, אם כבר מדברים על צבע, דיברתי איתם על, בלילה עם תאורה טיפה כתומה, בקושי רואים את ההפרש על הכביש, בין נת"צ לחץ רגיל. ומתבלבלים בלי סוף, כי ממש קשה, צריך לנסוע לאט לאט, להבין שפה זה...תאורה קצת כתומה הזאת, זה עושה את הכל כתום.

צבי דקל:

יוני אולי תרצה להתייחס לנושא של הגוונה של נת"צים, זה משהו שאתה עוסק בו.

אבירם כנפו:

צבי אני רוצה לציין עוד נקודה אחת, אנחנו רוצים להתחיל איזה פיילוט, בקרוב יש מקרנים שנקראים מקרני לייזר. שהם יודעים להקרין לוגואים, להקרין כל מיני הולוגרמות כאלה, אנחנו רוצים להתחיל ניסיון להקרין מעברי חצייה, בשעות הלילה על מעבר החצייה. זאת אומרת תהיה

הקרנה של מעבר חצייה, על מעבר החצייה רק בשעות הלילה כמובן, וזה אולי ישפר את הנראות אבל זה משהו

מזלית פרייארק:

אבל זה יהיה רק בלילה.

דובר:

זה אמור להיות במקומות הומי אדם.

מזלית פרייארק:

יש מעברי חצייה עם לדים.

יוני יכהנרי:

אני רק רוצה לומר, מה שצבי אמר, שאנחנו עשינו בדיקה, עשינו ניסוי, כמה אפקט יש לצבע בנתיב תחבורה ציבורית, ומצאנו שיש אפקט. אז כל הצביעה הזאת זה מתקשר לצביעה של שבילי אופניים, יש להם אפקט, וחשוב אם כבר מחליטים אז פשוט כן לשמור על תשתית הצביעה הנכונה ונגיד איפה שעשינו את הניסוי, הבנתי שכבר ההגוונה שם כבר כמעט ולא קיימת וזה קרה לפני כמה חודשים.

צבי דקל:

ברחוב יפה נוף?

יוני יכהנרי:

במרדכי איש שלום.

מזלית פרייארק:

דיברת על נתיבי תחבורה ציבורית אז מה זה אומר?

יהודה פרוידגר:

אה על...ציבורית זה רק...

יוני יכהנרי:

יש אפקט, אנחנו בדקנו, ראינו שברגע שכבר הנתיב צבוע באדום, אז פחות מכוניות לא...

מזלית פרייארק:

אבל זה לא מחזיק לאורך זמן.

יהודה פרוידגר:

האור הכתום הזה. אדום זה כשעובדים בכביש.

אריה קינג:

הוא מדבר על

מזלית פרייארק:

ברגע שיש לך נת"צ זה פס אדום.

יהודה פרוידגר:

אה לא הפס האדום...יש רק חץ כזה של כל זה

צבי דקל:

שנייה אבל יש נקודה שרעי התחיל להעלות על...

רעי סולברג:

כשאנחנו מדברים על הצבע, דיברנו על מעברי חצייה שזה כמובן משהו שעקבתי אבל גם חשוב להגיד וזה עלה פה כחלק מהדיון על רמות ההפרדה, שאנחנו מדברים פה על רמת הפרדה ב' שאנחנו מורידים את הרכבים להיות כחלק מהכביש עם נתיבים שצבועים בירוק, שכרגע אני יכול להעיד שבחל"פ רואים שהיה שם צבע אבל ירוק הוא כבר לא. וכל חרל"פ לכל אורכו גם יש את הסימנים של שלושים קמ"ש וסימנים לאופניים, שנועדו, אני חושב יותר לכלי הרכב, והיום לא קיים שם שום דבר. הדברים האלה גם לא עוברים חידוש אחת לחודש וחצי, חושב שלפני סדר גודל של שנתיים וחצי, כשזה התחיל ואמרנו איזה יופי, נתנו לנו את חרל"פ עם סימנים, אחרי אני חושב כמה שבועות או חודשים שהבנו שזה לא נמצא ביקשנו חידוש, אני חושב שמאז הפעם הראשונה שצבעו את זה

אורן לוטן:

לא, זה חודש, רגע אני אדייק. זה חודש לפחות פעם אחת אבל זה באמת משהו שבאמת גם נמחק מאוד מהר, ואם אנחנו מדברים שהמדבקות אלה ששמים בבגין שמחזיקות יותר זמן, מחזיקות יותר זמן בין היתר כי לא נוסעות עליהם, וגם על הנתיבים של האופניים לא נוסעים רכבים, או לפחות לא באופן תדיר, כן? גם על הנתיבים של האופניים וגם על המדבקות של השלושים קמ"ש שאמורות להיות במרכז הכביש והרכבים אמורים להיות זה. אז גם אותם אני חושב ששווה להעביר לצבע דו רכיבי, שיחזיק זמן ויראו את זה. אני חושב

מזלית פרייארק:

לא אבל בוא נראה מה אבירס אומר. אבירס איך תוכנית העבודה שלך לשבילי אופניים? כל כמה זמן?

יהודה פרוידגר:

הוא אמר פעם בשלושה שבועות.

אבירם כנפו:

שבילי אופניים אמרנו כרגע אנחנו לא מחדשים את ההגוונה הירוקה, כי קיבלנו הנחיה ממשטרת ישראל לא לעשות אותה.

אורן לוטן:

רגע לא אבירם זה לא מדויק. מה שקיבלתם הנחיה זה לא לעשות הגוונה ירוקה במעברי חצייה הלא מרומזרים. מותר לעשות נתיבי אופניים... מותר לעשות מעברי חצייה מרומזרים בירוק. אסור לעשות מעברי חצייה ירוקים איפה שאין תמרור.

אבירם כנפו:

אז למה אנחנו עושים את הירוק? בקונפליקט...

אורן לוטן:

לא נכון. יש לך את החרל"פ, יש לך את הנשיא, שזה נתיבי אופניים, ויש לך את מעברי החצייה כמו שיש לך ברופין שהוא גם ירוק וזה בסדר כי יש שם רמזור. צריך לדייק פה.

אבירם כנפו:

אז צריך להבין בדיוק מה ההנחיה כי אני הבנתי כל מה שפוגש כביש אני לא עושה ירוק.

צבי דקל:

אבירם אז באמת חשוב לעשות את ההבחנה הזאת, הבעיה שדיברנו עליה בתחילת הדיון היא רק במעברי חצייה לא מרומזרים, כשהנהג פוגש קודם כל את רוכב האופניים ולא את הולך הרגל. אז זה ממש צריך לדייק את זה, בתוכניות החדשות גם יש עם זה דגש, זאת אומרת קוטעים את ההגוונה באזור החציות, אז חשוב שזה לא יהיה משהו גורף.

אבירם כנפו:

אם אני חוזר לנושא אנחנו באמת צריכים כאילו להכניס לתוכנית עבודה את כאילו של הדו רכיבי, את נתיבי האופניים הירוקים, שכרגע זה רק הנשיא וחרל"פ כן? בסך הכל 500 מטר אבל בשאיפה להתרחב בשנתיים הקרובות, וגם את מעברי החצייה בצמתים. ואת השלושים קמ"ש שנמצאים במרכז הכביש, כמו שיש במנשה אלישר, כמו שיש ברחבי מרכז העיר, כי גם זה נמחק באמת תוך שבועיים וחבל.

אבירם כנפו:

אוקיי את הסמלים האלה התמרורים שאתה מדבר של 30 קמ"ש על הכביש אנחנו באמת צריכים לחזור לחדש אותם, פשוט יש קושי תכנוני לבצע את זה כי זה סוגר את הכביש אבל אנחנו גם נערכים לחדש אותם במסגרת הצביעה בסבב הנוכחי.

אורן לוטן:

רגע אבל למה לא כמו הפסים של בגין, למה לעשות אותם עם המדבקות הדו רכיביות או זה שנשאר הרבה זמן במקום לעשות כל פעם מחדש?

אבירם כנפו:

לא חשבנו על זה לעומק אבל אינסטינקטיבית בגלל שזה באמת משחיר כל כך מהר, אז הדו רכיבי לא ייתן את הפתרון. אם תהיה יריעה אולי שהיא יכולה להיות בתצורה הזאת, אנחנו נבדוק את זה, אני לא יודע להגיד לך ככה. אם ברמת יריעה אולי שווה להשקיע את זה פעם אחת באמת לאורך זמן לשכוח מזה.

רעי סולברג:

גם לוגו אם אתה יכול לעשות ונראה לי שהדבר הכי טוב בכלל בכל הרחובות האלה, הדבר הכי נכון זה מיתון תנועה שהוא מאיים על הרכבים יותר מאשר עוזר להם

צבי דקל:

כן זה לא בתחום של אבירם. כן זה אצלנו. כן זה עוזב את אבירם.

רעי סולברג:

זה בסדר, זה הפתרון הכי נכון.

צבי דקל:

מיתוני תנועה צריכים להיות מיתוני תנועה.

אריה קינג:

טוב בואו אנחנו, עוד משהו רוצה להתייחס לנושא הצבע? אבירם אני בלי נדר, אני באמצע 26 נקיים עוד פעם דיון על זה, אני רוצה לראות אם, את המצב מבחינת, להשוות את זה למצב היום, מבחינת מצב הצביעה ואני רוצה לומר עוד משהו, לבקש ממך אבירם וגם ממך צבי. אם אתם חושבים שיש מקומות קריטיים שאנחנו כן צריכים לבוא ולהגיד אנחנו רוצים תוספת תקציב כדי שבמקומות הספציפיים האלה, הקריטיים הללו, תהיה את הצביעה כמו של בגין, נקרא לזה ככה, הדו רכיבי

מזלית פרייארק:

או ביריעות

אריה קינג:

או ביריעות, אז בוא נגדיר את זה. למקד את זה כולל תקציב, כולל ניהול תקציב עכשיו.

מזלית פרייארק:

כדאי שזה יהיה בדיוני תקציב הקרוב. לפחות את מה שאנחנו רוצים לעשות כפיילוט וכניסיונות.

דובר:

דיברנו על זה בעצם

אבירם כנפו:

את הפיילוט אנחנו יכולים לבלוע במסגרת תקציב קיים, זה לא הבעיה, לעשות כמה מעברי חצייה סביב בתי ספר זה באמת לא בעיה כפיילוט. אם רוצים לקחת את זה כהחלטה גורפת, שם צריך תקציב.

אריה קינג:

שנייה קודם כל שהפיילוט נראה איך הוא מסתיים. מתי הפיילוט הזה שכן באזור מוסדות חינוך או במקומות אחרים שהם נגיד מוטי הולכי רגל, מתי אתה חושב שאם בכלל זה ייצא לפועל?

מזלית פרייארק:

אתה על השתק.

אבירם כנפו:

סליחה לא שמעתי את הסוף, הילד קצת

אריה קינג:

אם זה יוצא לפועל מתי ואיפה?

אבירם כנפו:

אז אני צריך לשבת עם צבי ומזלית לראות אם להגדיר באמת את התחום של הפיילוט, עוד לא הגדרנו את זה. להגדיר מיקום בית ספר כזה שאנחנו יכולים להגדיר, וניישם את זה. אני חושב שיהיה יותר נכון אבל ליישם לקראת הקיץ. כי עכשיו בחורף זה ייראה יפה חודשים כי יהיה גשם בעזרת השם, והצבע ישתפר, אני חושב

אריה קינג:

אבל נתחיל בקיץ, כשנבוא לדיוני תקציב של 27, יגידו אין לנו, לא עברנו מספיק זמן. אני רוצה שתעבור שנה, בעוד שנה כעת חיה ולשרה בן אנחנו נבוא ונגיד וואלה תראו, שנה יש את הדבר הזה, תראו את מעברי החצייה בארבעה חמישה מקומות שנצבעו עוד השנה, ואז ניישם את זה ב-27 גורף.

דובר:

יש מקומות שהם כבר לא...כבישים עורקיים כמו בגין

אריה קינג:

עורקיים זה משהו אחד.

דובר:

צריך כבר לרוץ על זה.

אריה קינג:

זה ברור.

מזלית פרייארק:

אני חושבת שבגלל היקף העבודות שיש לנו בירושלים אנחנו יכולים לתת הנחיה אחרת גם לכל שדרוגי הרחובות, ולמוריה. ברגע שאנחנו ניתן את ההנחיה הזאת הם יכניסו לנו לתוך המרחב של העיר כבר

דובר:

כן זה בעצם הבחנה בין התחזוקה השוטפת שזאת המסה הקריטית נראה לי של הבעיה, לבין פרויקטים חדשים ששם אנחנו

מזלית פרייארק:

שכבר יכולים לתת להם ולהגיד להם תשתמשו ביריעות כי זה ליד מוסדות חינוך, תשתמשו בדו רכיבי בגלל

אבירם כנפו:

...נעשה את זה קודם מזלית כדי להבין את המשמעות. לא הייתי רץ וכבר מנחה את כולם ליישם את זה בכל העיר.

מזלית פרייארק:

אוקיי.

אריה קינג:

אני רוצה לסכם את הנושא הזה תבחרו אתם מקום שאפשר להתחיל כבר עכשיו, בתוך מסגרת התקציב שיש לאבירם, בואו נעשה את הפיילוט הזה של מה שהציע יהודה, זה מכרז, לקחת אזור מסוים, לעשות מכרז, לבקש מישהו שיעשה אחזקה וצוות. לא לצבוע, אבל שהוא אחראי על המקום הזה שיהיה צבוע.

מרדכי פרד:

אריה אם אפשר לעשות פיילוט גם בנושא הזה של מה שהציע יהודה, זה מכרז, לקחת אזור מסוים, לעשות מכרז, לבקש מישהו שיעשה אחזקה וצוות. לא לצבוע, אבל שהוא אחראי על המקום הזה שיהיה צבוע.

דובר:

זה לא תקבל מאף ספק.

יהודה פרוידגר:

אם הבן שלך צריך תעסוקה תן לו לצבוע מעברי חצייה, זה ייתן לו בלי סוף.

אבירם כנפו:

אבל זה בשעות הלילה, לא בשעות היום.

אריה קינג:

שנייה רק אתייחס לזה. אבירם, המכרזים האלה של הצביעה, מה, הם לשנים או לשנה מתחדש?

אבירם כנפו:

הם לחמש שנים במצטבר, אבל אפשר להפסיק כל שנה.

אריה קינג:

הבנתי, מתי פעם הבאה שזה אמור להיפתח?

אבירם כנפו:

אנחנו התחלנו עכשיו מכרז, שנה ראשונה של המכרז, יש לנו עוד ארבע שנים עקרונית.

אריה קינג:

הבנתי. אנחנו יכולים בעוד שנה לבוא ולהגיד...

אבירם כנפו:

בדיוק עוד שנה אפשר לעצור את זה.

דובר:

דו רכיבי זה נושא...

אבירם כנפו:

למה אתה רוצה לעצור את המכרז?

אריה קינג:

לא לעצור, אומר בוא ניקח את אחת מחברות הצביעה האלו, קבלני צביעה, ונגיד להם תשמעו אנחנו רוצים מכס גם את מה שיהודה מציע, שאתם תהיו אחראים

יהודה פרוידיגר:

גם התחזוקה

אריה קינג:

תנו לנו כולל אחזקה של התחום שאתם אחראים עליו, לא שאתם אחראים עליו, שכל המעברים וכל הצביעה בכלל.

אבירם כנפו:

צריך לחשוב איך מיישמים את הדבר הזה כי באמת בסוף צריך לעשות בקרה לקבלן. אם נגיד לו אתה אחראי מקצה לקצה ולא נוכל לבקר את זה, אנחנו כעירייה, אין לזה משמעות.

יהודה פרוידיגר:

אתם אלופים בלבקר, ראינו בתחזוקה של המתקנים בגני...

אבירם כנפו:

זה...כדי לנסות ליישם אותו, אבל זה לא, הבעיה היא ביישום של זה על ידינו כעירייה.

אריה קינג:

טוב. אני, אבירם תודה אני רוצה לעבור לנושא הבא. לא לא, אני הבנתי את זה, אני אדבר איתם. אני רוצה לעבור לנושא הבא כי אנחנו קצרים בזמן.

יהודה פרוידיגר:

את זה אפשר להעביר...

אריה קינג:

הנושא הבא זה הקמפיין. הקמפיין שפתחנו פה בתחילת השנה, קמפיין תאונות דרכים. סמדר, תציגי לוועדה בעצם מה עשינו, מה התמקדנו, לאן, לכמה בעצם הצלחנו להגיע מבחינת פריסה, אם זה כלל את כל המגזרים, כמויות, ותובנות.

סמדר ארליך:

אוקיי. אז השנה בניגוד לשנים אחרות שעלה הרעיון לעשות קמפיין פתיחת שנת לימודים, קיבלנו שיתוף פעולה מהדוברות וההסברה, שזה לא רק היה בתחום הענייני ובחירת הנושא, אלא הייתה פה השתתפות מאוד גדולה גם בתקצוב. כשמדברים על קמפיין פתיחת שנה, ואתה מבקש הצעה, הכל תלוי תקציב. בתקציב שאנחנו היינו מוכנים להקדיש, יכולנו לעשות נניח רק את הקמפיין אוטובוסים ואולי עוד איזשהי נישה קטנה של פרסום הקמפיין. ברגע שהדוברות וההסברה החליטו שזה לא היה ראשוני, בשלב הראשוני הייתה התנגדות ללכת על זה, יומיים שלושה והשתנתה המגמה, הם החליטו להצטרף לקמפיין, וגם התקציב מאוד גדל, וגם יכולנו מאוד להתרחב בתחומים שבהם אנחנו מעלים את הקמפיין ובמידות ובכל תחום שחשבנו שהוא אפשרי. הרעיון היה להפיץ את הבשורה של חצייה בטוחה. תחילת שנת לימודים זה שוב חוזרים מסות של הולכי רגל בכבישים, ילדים, וההורים שלהם. והמכוניות שמורידות הולכי רגל, והכוונה הייתה להביא את הנושא של חצייה בטוחה למרחב הציבורי. אז הסלוגן, קיבלנו כמה רעיונות ואנחנו בחרנו ב"תנו יד, כביש לא חוצים לבד". גם בגלל שהוא מסר רחב יותר, תנו יד זה משדר גם בואו נעשה את זה ביחד, בואו נהיה באחריות משותפת, בואו כן נסתמך על מישהו שיכול לעזור לנו לחצות. לדוגמה, דיברנו על האם לקחת ילד עד גיל 9 לא חוצה לבד, זה גם כבר מיצה את עצמו, וגם בעצם המטרה היא שגם ילד בן 10 ובן 11 יבין שיש פעמים שהוא צריך מבוגר אחראי לידו כדי לחצות בטוח. וגם המבוגר שלידו יבין שהלתת יד זה אולי קצת לפתוח את הראש ולשים את הנייד בצד. זו הכוונה, למה בחרנו בתנו יד, גם כפשוטו כמשמעו וגם קצת להרחיב את המשמעות של בואו נעשה דברים באחריות משותפת. לאור התקציב שקיבלנו מההסברה, יכולנו ללכת על קמפיין הרבה יותר נרחב. אז השלב הראשון, למה זה לא עובר?

ישראל בלנקו:

תלחצי. עם המקש...

סמדר ארליך:

אה, הנה אוקיי סליחה. קמפיין אוטובוסים יצא גם במזרח העיר וגם במערב העיר. עשינו התאמות, אנחנו עיר מאוד מגוונת, היו הרבה ניואנסים שהיינו צריכים לחשוב עליהם, איך אנחנו מתאימים את גם את הויז'ואל וגם את המסר, שהאוטובוס שנוסע בכל העיר יעביר את המסר בלי ליצור איזשהן הערות והשגות של ציבורים שנתקלים. אז אחרי כמה הצעות שקיבלנו, זה מה שנבחר. עברית, ערבית, עברית היה על 150 אוטובוסים, ערבית היה על משהו כמו 50 לדעתי, אם אני זוכרת נכון. זה רץ במשך יותר משבועיים, המטרה, ההצעה הייתה לשבועיים, זה היה קצת יותר. על זה

קיבלנו תגובות מאוד מאוד טובות, גם בגלל המסר הקליט והקצר, גם בגלל שהדמויות אחרי כל השינויים שהן עברו, עברו את כל הקהלים בעיר. זה היה חשוב.

דובר:

גם אני אומר שאפו וכל הכבוד, סמדר.

סמדר ארליך:

תודה. החלק, ההמשך של זה היה קמפיין ליד מוסדות חינוך. היו לו שני חלקים, חלק אחד היה מדבקות הרצפה, עברית וערבית, כשהמסר הוא תנו יד, בעברית ובערבית תרגום זהה, ושלטים כדוגמת השלטים שעל האוטובוסים שנתלו על הגדרות ליד בתי ספר. העבירו את אותו מסר ונוצר איזה מין המשכיות כזאת לקמפיין, הורים ראו את זה ליד בית הספר, ילדים ראו את זה, ראו את זה באוטובוסים וראו את זה גם בעמודים הסינניים. העמודים הסינניים בירושלים זה לאורך הצירים הראשיים של העיר, רצו על השלטים האלה ילד וילדה, משהו כמו בין 80, לא, 120 לדעתי היו כאלה בכל העיר. ואתה מעביר רגע שוב? כשהלכנו לכיוון המדיה, יש ווליום ישראל? זה היה צריך להשמיע עכשיו משהו.

ישראל בלנקו:

רק שנייה.

סמדר ארליך:

היה צריך לעלות אוטומטית.

יהודה פרוידיגר:

לא...

סמדר ארליך:

לא לא, הרדיו עלה אוטומטית. העלנו תשדיר רדיו שרץ בכמה רשתות, בכמה תחנות בירושלים, תשדיר מאוד קצר, מאוד ממוקד, מתפלאת שלא שומעים אותו.

אריה קינג:

אנחנו מאמינים לך.

סמדר ארליך:

אוקיי ופרסמנו באתר העירוני את הידיעה על הקמפיין, על החשיבות שהעירייה רואה בהגעה בטוחה לבית הספר, ויש גם איזה פסקה על צביעה מחודשת של מעברי חצייה. בדוברות של מזרח העיר

הגדילו ועשו, תלחץ על המילה קישור בבקשה, עשו סרטון טיקטוק על קמפיין האוטובוסים. על המילה קישור, לא

יהודה פרוידיגר:

קישור...

אריה קינג:

למטה, תלך אחורה

יהודה פרוידיגר:

הקודם.

אריה קינג:

חץ

יהודה פרוידיגר:

ימני בעכבר ימני, עכבר ימני תעשה הקודם.

סמדר ארליך:

לא אין.

אריה קינג:

קדימה נו לא משנה.

סמדר ארליך:

הנה, הבא, עוד הבא, הבא הבא, כן. תלחץ על המילה קישור. אמור לעלות סרטון לטיקטוק של מזרח העיר. זה עשו הדוברות של מזרח העיר, יוזמה שלהם, העלו את זה בפייסבוק. תחזור רגע. זה היה רעיון נחמד שלהם, להעלות בעמוד הפייסבוק של מזרח העיר, נתן לזה... גם במזרח העיר שמענו תגובות מהמנדסים אצלנו בקומה, מאוד אוהדות לזה שזה עלה על אוטובוסים. תלך רגע אחד אחורה, ואז כשאתה עובר

(שומעים מהסרטון):

ילדות, ילדים והורים יקרים. בירושלים הולכים בטוח בכביש. תנו יד, כי כביש לא חוצים לבד. וברמזור חוצים רק באור ירוק. שימרו על עצמכם ושתהיה לכולנו שנת לימודים בטוחה ומוצלחת. עיריית ירושלים.

סמדר ארליך:

יפה. אז, זהו. אנחנו מקווים לצאת לקמפיין נוסף בחודש הבא, שהנושא שלו יהיה הפחתת מהירות הנסיעה בעיר

אבי שמר:

תזכירי את שבוע הבטיחות.

סמדר ארליך:

חודש הבטיחות אנחנו קוראים לזה חודש נובמבר, יהיו לנו מספר דברים שניתן עליהם פוקוס, ונקווה שבמהלך החצי שנה הקרובה יצליחו לעלות שני קמפיינים. ושני הנושאים שהם באמת עקב אכילס של הנפגעים זה מהירות הנסיעה, הפחתת מהירות הנסיעה ודו גלגלי. דו גלגלי, חשבנו לעשות את זה בחורף. אריה אולי תהיה הפרזנטור איפה לעמוד עם הווספה על מעבר חצייה.

יהודה פרוידיגר:

מה עם מודעות בגיל השלישי?

סמדר ארליך:

בגיל השלישי בדיוק בנובמבר פרסמתי לכל המחלקה לגיל השלישי, שאנחנו רוצים לתגבר הדרכות. סופסוף יהיו לנו כנראה הזמנות עבודה וחוזים מול ספקים שנוכל להפעיל אותם ולהביא את ההדרכות האלה

יהודה פרוידיגר:

יש עכשיו חודש

סמדר ארליך:

אני יודעת, אני עובדת מול הצוות שם באופן קבוע. בדיוק אתמול שלחתי להם לתגבר את ההדרכות שלנו, אז אני מתחילה לקבל מי רוצה ואיך לשווק. דווקא עם הגיל השלישי בחודש הבטיחות, כל שנה אנחנו מצטרפים לאירוע המרכזי שלהם, השנה זה לא התאים מבחינת הנושא, המתנ"סיאדה שהם עושים, התחרות זה לא התאים.

יהודה פרוידיגר:

יום אחד

סמדר ארליך:

יום אחד אבל זה הפעילות המרכזית, לא התאים לצרף אותנו, אז

יהודה פרוידגר:

משהו...

אריה קינג:

טוב יפה מאוד, זה משתלב איפה שזה משתלב, ראיתי מופיע שם.

סמדר ארליך:

זה מופיע שם.

אריה קינג:

כן.

יהודה פרוידגר:

דווקא השחמט זה שחור לבן... מעברי חצייה.

אריה קינג:

אחרונת הדברים.

תמר דוגר:

אוקיי אני תמר דוגר, אני אחראית על ההסברה של...

דובר:

לא שמעתי. לא שומעים. מה השם?

תמר דוגר:

אני אחראית על ההסברה, תמר, תמר דוגר, אני אחראית על ההסברה של מנהל התכנון והתשתיות, זה תפקיד די חדש במנהל. עד כה באמת הפרויקט שקודם זה היה מול ההסברה של הדוברות של העירייה, וכרגע אנחנו בעצם בוחנים עוד דרכי הסברה שאנחנו יכולים לעשות. אם זה ברשתות החברתיות של המנהל, שפתחנו, ועוד דרכים, כמובן מול העירייה ומול סמדר. זהו.

סמדר ארליך:

ספרי על דף הפייסבוק שאת מעלה שם תכנים שקשורים

אריה קינג:

מה יש בדף הפייסבוק? הפייסבוק של מה, של מנהל תכנון?

סמדר ארליך:

של מנהל תכנון.

אריה קינג:

אוקיי.

תמר דוגר:

אנחנו מעלים לשם בעצם כרגע, בגלל שהקהל שלנו...ממוקד על התחדשות עירונית, רוצים להעלות את הנושא של מודעות לבטיחות בדרכים. בגלל שהקהל שלנו לא כל כך רגיל לנושא הזה, אז אנחנו עושים את זה ממש לאט לאט, יותר בסטורים בהתחלה, כדי שיכירו שהנושא הזה נכנס לעמוד, ובהמשך באמת בסרטונים ובפוסטים.

אריה קינג:

אתם עובדים מול חברת מוריה, או את ישירות? כל השילוט על תוואי הרכבת.

סמדר ארליך:

זה אני העברתי, זה היה לפני שהם זה, אז אני עבדתי מולם ישירות.

אריה קינג:

ועכשיו מי?

סמדר ארליך:

עכשיו זה עוד לא נכנס לשגרה אחרת, כי כרגע

אריה קינג:

ממשיכים נגיד ברחוב המלך ג'ורג', קירות וואלה אפשר לחצות אותם יופי יופי.

סמדר ארליך:

גרפיקה נמצאת אצלם, והסיכום איתם זה שבכל מקום שהם יראו שהם יציבו גדרות, זה יהיה חלק מהתכנים

אריה קינג:

כן אבל ההסברה בבטיחות בדרכים במלך ג'ורג' זה לא ההסברה של דרך חברון. היא אחרת לגמרי.

סמדר ארליך:

נכון מאוד. הסיכום היה שהם יפנו כשהם יעבדו על גדרות בפרויקטים חדשים

אריה קינג:

אני אומר במלך ג'ורג', הולך להיות קיר, הרבה זמן כמו חומת ברלין, הרבה שנים זה יהיה.

סמדר ארליך:

השאלה מה המשמעות אם זה הולך להיות מוצב לכל כך הרבה זמן, יכול להיות שזה צריך להיות

אריה קינג:

זה הרבה זמן, לא יודע אם זה יתחלף אבל ברור ששם

דובר:

יחדש לפחות.

אריה קינג:

לא, אין עדיין כלום שם

דובר:

לא, אבל יהיה צורך באיזשהו שלב גם לחדש.

אריה קינג:

יכול להיות אבל במלך ג'ורג' העבודה זה אזור מאוד מאוד מוטה הולכי רגל. מאוד מאוד. בעוד שאנחנו מדברים על מקומות אחרים. דרך חברון גם אבל פחות, בוא נקרא לזה ככה.

דובר:

קינג ג'ורג' צריך להיות ממוקד להולכי רגל.

סמדר ארליך:

נבדוק את זה.

אריה קינג:

ככה אני חושב.

דובר:

גם לנהגים, גם להולכי הרגל.

סמדר ארליך:

לא, בשאר המקומות המסרים הם לכלל משתמשי הדרך. גם לנהגים, גם

אריה קינג:

אני מסכים אבל סתם אם יש עבודת רכבת קלה שמגיעה לאזור של בתי ספר, שם הייתי הולך יותר, לא...יותר לכיוון של כמו הסיפור תן לי יד. כי זה מתקיים למקום שבו נמצא אותו לוח, ו...ברמות, גם כן זה מקום שאנשים טסים שם, 50 70 קמ"ש אנחנו מכירים, דנו בזה לא מעט, אין שם הולכי רגל כמעט, בתחנת האוטובוס. גם שם צריך לראות איך אנחנו, קודם כל זה נופל אצלכם, או אצלנו? איפה זה נופל?

תמר דוגר:

אז

סמדר ארליך:

עד עכשיו זה נעשה מולי. אבל תמר עכשיו היא חלק

צבי דקל:

בעצם הפונקציה הזאת של תמר היא פונקציה חדשה יחסית, במנהל תכנון, נכון תמר? מתוך מקום לדבר יותר טוב את הפעילות של מנהל התכנון לציבור הירושלמי ולשפר את הקשר בין הציבור לבין עובדי העירייה. כי אנחנו בעצם יצרנו את החיבור הזה, ברגע שהבנו שאנחנו רוצים, אגב זה לא רק לבטיחות בדרכים, בכלל הפעילות של המנהל, הפעילות של האגף, להשתמש הרבה גם בכלי הזה של רשתות חברתיות, שהוא כלי מאוד מאוד רלוונטי להרבה מאוד אוכלוסיות, גם פייסבוק, גם אינסטגרם, טיקטוק זה בדרך או שעדיין לא?

תמר דוגר:

כן אז כל הרשתות החברתיות, אבל גם שאר ההסברה בין היתר, גם זה שילוב...

צבי דקל:

וכן וכבר עולים שם כל מיני תכנים מעניינים והחיבור הזה עם סמדר הוא בעצם מאוד מאוד חשוב. אני חושב שגם העלויות, כמו שאנחנו יודעים העלויות של קמפיינים שיכולות להיות לפעמים מאוד מאוד גבוהות, ובמקרה הזה...אפשר בעלויות יותר נמוכות. לקבל עדיין חשיפה גדולה.

אריה קינג:

קודם כל זה חשוב, חשוב מאוד. לראות איך אפשר עוד ועוד לחשוב על אותם גופים עירוניים או סאב עירוניים, חברות כאלו ואחרות עירוניות, שגם ככה עוסקות, כמו שאנחנו רואים לפעמים בכל מיני אירועי תרבות אפילו. אירועי תרבות לדחוף לזה משהו, שתית...לא משנה. אני אומר יש עכשיו שבוע,

לא יודע אם אתם יודעים, השבוע יש שבוע של רשות הצעירים, כל הסטודנטים. כל לילה יש אירוע לסטודנטים.

אבי שמר:

אנחנו חייבים להתחבר לזה חזרה, סמדר

אריה קינג:

וצריך לראות איך המקומות האלה כמו שעושים הם מנהל תכנון

סמדר ארליך:

היינו שם מאוד חזק כשהיה לנו מה לתת, תקציב.

אריה קינג:

שנייה, לא מה לתת. אנחנו כעירייה נותנים להם, אם עכשיו מפרסמים סתם לדוגמה עכשיו יש אירוע של לא יודע מה איזה זמר פה שם בירושלים, לסטודנט, לסטודנטים, הציבור האקדמאי, שבפרסום, לא יודע מה, בפאנל מאחורי הזמר, שיהיה משהו, איזה מסר כלשהו שמתאים לסטודנטים.

אבי שמר:

אריה אם אתה יודע לחבר אותנו לממונה

אריה קינג:

שנייה, קודם כל אני יודע, אני אומר, כמו שעשיתם פה. אז אני אומר, ואם צריכים את העזרה שלי, אני לא חושב שצריך אבל אם צריכים את העזרה שלי תגידו לי

אבי שמר:

כן, כן צריך.

אריה קינג:

לחבר את זה לכיוון אורית בלוד.

סמדר ארליך:

כי אז היה לנו כסף.

אריה קינג:

סמדר, אני לא צריך רק כסף. את מביאה לה כסף? לא. יפה. אורית בלוד, מכירה אותה

סמדר ארליך:

אורית דולב.

אריה קינג:

אורית דולב. עכשיו ממונה על אגף חברה, נכון? תרבות ופנאי.

אבי שמר:

תקבעי לנו ישיבת עבודה איתה

אריה קינג:

ישיבה איתה, אתם הייתם חלק ממנה. ואם צריך את העזרה שלי תגידו לי. כי אורית לפחות יש לה, היא באה ממנהל חינוך והיא גם חזרה מאיפה שהיא באה, היא קצת יותר פתוחה, לא נעולה על איזה משהו. ואם צריך את העזרה שלי תגידו לי, לראות איך...ומה שאתם עושים בשיתוף פעולה איתה, זה אחלה. זה בדיוק מה שצריך להיות. ראש העיר קיבל החלטה. פשוט קיבל החלטה שאת הבטיחות בדרכים הוא רוצה להטמיע כמו איכות סביבה שעבר מטמורפוזה כזאת והבינו את זה, גם בבטיחות בדרכים. בכל מקום שאפשר לדחוף, לדחוף. בתנועות נוער, ב...תשתיות, איפה שאפשר לדחוף לדחוף את הבטיחות בדרכים, שזה לא יהיה איזה משהו שאומרים, בשבוע הבטיחות או בחודש הבטיחות. תשמעו את זה כל השנה, בכל מיני צמתים בחיים שלנו. אתה יודע, אני גם קיבלתי הרבה פידבקים, אני מוכרח לומר אני הייתי בחו"ל. הייתי בחו"ל כשזה היה, כשהרצתם את זה, בשבוע או שבוע פלוס מינוס לפני תחילת שנת הלימודים, אז קיבלתי עוד מחו"ל אנשים שלחו לי מסרים, הייתה הערה שאנחנו צריכים לרשום לשנה הבאה, של הציבור החרדי, חרדי ההארדקור, שמה שהם אומרים ואני זרקתי את זה פעם אחת, הם אמרו שמסר של הרב שלהם, מי שהתקשר אליי

סמדר ארליך:

זוכר שביקשנו ועדת רבנים

אריה קינג:

נכון ואני חושב שיש לזה סיכוי. מספיק שהרב של שכונת, פנו אליי מקריית קמניץ בנווה יעקב. מספיק שהרב שם של השכונה שלהם הוא בשיעור, לפני שנת הלימודים, אצלם זה א' בתשרי. לפני שנת הלימודים בשבת, הוא בא ומדבר על זה, המסר הזה, זה שהוא בכלל מעלה דבר כזה באמצע שבת, פיקוח נפש, ילדים חוזרים פה פה, זה דבר שהוא מחלחל אצלם. ואם זה קריית קמניץ ואם זה בכל שכונה אחרת שיש את האדמו"ר המקומי או את הרב המקומי.

דובר:

הלוואי והיה אפשר...

סמדר ארליך:

במקביל לזה סמי עושה עבודה מול האימאם של אל אקצא. עד לשם.

אריה קינג:

שהוא מדבר?

סמדר ארליך:

מדבר על זה.

סמי שאמי:

כן דיברתי איתו באופן ככה פרטי, אמרתי לו בתחילת שנת הלימודים דבר קצת על הלימודים, על, תאונות

אריה קינג:

תראה לו את הנתונים, הנה הילד עכשיו שנהרג.

סמדר ארליך:

הוא דיבר על זה, לא היה צריך נתונים, הוא העלה את זה.

אריה קינג:

חשוב מאוד, חשוב מאוד, טוב מאוד שזה קורה, אני שמח מאוד. אז יישר כוח, תודה רבה לכל מי שהגיע. שלושת הנושאים שהיו פה, בעיקר השניים הראשונים הם נושאים שאני בטוח שנראה שינוי בהם, ויחד עם המעטפת של ההסברה, שתלווה עם הדברים האלה גם, אני ובעיקר הנושא שדיברנו בעבר הנושא של מיתון תנועה, זה מבחינתי, הדגל של השנה הזאת הקרובה, 2026. איך אנחנו מכניסים מיתוני תנועה בכמה שיותר רחובות בירושלים, זה ישפיע מיד על כל מה שאנחנו דיברנו פה היום. גם על מעברי החצייה, גם על האופניים, ועל הבטיחות של כל, גם של הנהגים וגם של הנוסעים ברכבים.

סמדר ארליך:

אז אנחנו מצרפים לנושא הזה פרויקט הסברתי בתוך הקהילה, שאת הפיילוט הראשון נעשה בחודש הבטיחות.

אריה קינג:

בקעה.

סמדר ארליך:

לא, בקעה מתעכב כי רק שבוע הבא אנחנו מתחילים שם להניע.

אריה קינג:

בסדר גמור.

סמדר ארליך:

אבל בגלל שפה היה לנו שיתוף פעולה ורצון להתגייסות של הרבה גורמים בשכונה אנחנו מתחילים את זה שם.

אבי שמר:

אריה רק אם אתה יכול לסכם את הישיבה עם שתי משימות, אחת זה דיון סטטוס בנושא של צביעות

אריה קינג:

המשימות נאמרו ל... כבר שלחתי לו את זה, הנושא הזה של אדריכלית העיר, הנושא של

אבי שמר:

דיון סטטוס של הצבע.

אריה קינג:

הנושא המשפטי

אבי שמר:

האכיפה

אריה קינג:

אכיפת שבילי האופניים, וצבע אנחנו אמרנו, אני אמרתי בעצם שאני רוצה לראות את הפיילוט שייצא השנה, איפה שיבחרו אנשי המקצוע, ואנחנו נוכל ב... של עוד שנה, אולי פחות אפילו, להבין מה התוצאה ולהיות ערוכים ל2027, להלכה למעשה בצורה יותר רחבה, גם כולל אם צריך תוספת תקציבית לנושא הזה.

אורן לוטן:

אי אפשר להכניס את שבילי האופניים לפיילוט? את הנתונים הירוקים לפיילוט של הצבע.

אריה קינג:

שנייה

מזלית פרייארק:

לא צריך, כבר הכנסת לתוך תוכנית העבודה שלו, אפשר לבדוק שהוא עושה את זה ומקבל את האחזקה, הוא פשוט לא עשה את זה כי הוא הבין שהוא לא עושה את הירוק

אורן לוטן:

לא לא. לא לצבוע... לצבוע אותם בדו רכיבי.

מזלית פרייארק:

הוא אמר שאין בעיה.

אריה קינג:

אמרתי שאני אשאיר את זה לדרג המקצועי שיחליט לקבל את זה.

אורן לוטן:

אוקיי.

מזלית פרייארק:

זה לא נראה לי בעיה.

אריה קינג:

תודה רבה למי שבא, מקרוב ומרחוק, ברגל ברכב ובאופניים כמובן. או בתחבורה הציבורית.

מזלית פרייארק:

תודה רבה.