



ועדת בטיחות בדרכים

כ"ה בשבט תשפ"ה
23 בפברואר 2025
סימוכין: 2025-0103-158

דוח משיבה מספר 4 של מועדה לבטיחות בדרכים שהתקיימה ביום שני, ה' בשבט תשפ"ה (03.02.2025)

השתתפו:	מר אריה קינג	סגן ראש העיר, מ"מ יו"ר הוועדה
	מר יוסף חיים מועלם	חבר הנהלה
	מר אריאל בזיז	חבר הנהלה
	מר אבי שמר	מנהל אזור ירושלים, הרלב"ד
	מר מרדכי פדר	יו"ר ארגון מתונה
	גב' עפרה שוראקי	רכזת זהירות בדרכים בתיכון "עלמא אמונה"
לא השתתפו:	מר יצחק מאיר ברים	משנה לראש העיר
	מר דוד זוהר	חבר הנהלה
	מר יהודה פרוידיגר	חבר הנהלה
	מר חיים אפשטיין	חבר הנהלה
	אינג' יואל אבן	מהנדס העיר
	מר אריק וירצבורגר	ראש מינהל חינוך
	סני"צ ערן דילון	מפקד תחנת שפט
נכחו:	מר אלדד רבינוביץ	חבר מועצה
	מר צבי דקל	מנהל אגף תוש"יה
	מר מוחמד עבדה	מנהל מחלקה בכיר לתכנון הסדרי תנועה מקומיים
	מר ירון תורן	רפרנט בכיר לתכנון אסטרטגי
	גב' סמדר ארליך	אחראית בטיחות בדרכים בקהילה, אגף פדגוגיה
	מר סאמי עשו	אחראי בטיחות בדרכים, מזרח ירושלים
	מר מחמד אבו גוש	מהנדס תנועה, אגף תחבורה ופיתוח תשתיות
	עו"ד דני ליבמן	יועץ משפטי
	מר יהונתן שגב	מפקח זהירות בדרכים, משרד התחבורה
	מר יוני יפה נוף	צוות אב לתחבורה
	מר אביעד כהן	צוות אב לתחבורה
	רפ"ק נדב פלד	סגן קצין את"ן מחוז ירושלים, נציג משטרת ישראל

מזכיר הוועדה: אור בוזגלו

ועדת בטיחות בדרכים

لجنة السلامة على الطرق | Road Safety Committee

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

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 הנכחים.

מר קינג התייחס לסיכום שנת 2024 בהיבט תאונות הדרכים בעיר וציין את חשיבות הנושא והציג את חזונו לשיפור מצב הבטיחות בעיר.

מר קינג עדכן כי יזם פורום משותף לארבע הערים הגדולות: ירושלים, תל אביב, חיפה ובאר שבע, במטרה לקדם יוזמות וחקיקה בנושאי תחבורה ובטיחות. מר קינג הדגיש את חשיבות היתר לנסיעת דו-גלגליים בנת"צים, כפי שנהוג בתל אביב ובחיפה, והביע צער על כך שבירושלים הדבר נאסר.

2. הצגת חזון ZERO – מר אביעד כהן, ראש אגף תכנון אסטרטגי, צוות אב לתחבורה

מר אביעד כהן הציג את האתגרים הבטיחותיים של הולכי הרגל בירושלים, שבו שיעור הולכי הרגל הנפגעים גבוה במיוחד, בניגוד למגמות הארציות.

מר כהן הסביר על חזון אפס, גישה שהחלה בשוודיה ושואפת להפחתת הרוגים ופצועים קשה בתאונות דרכים לאפס, דרך עיצוב תשתיות בטוחות יותר במקום להטיל את האחריות על הולכי הרגל או הנהגים.

הפתרונות כוללים: הפחתת מהירות, התאמות תשתיות, שינויים גיאומטריים להאטת מהירות, רמזורים מותאמים, שיפור תחבורה ציבורית והפחתת תנועה של רכבים פרטיים, מדידות ועוד.

מר כהן הציג דוגמאות מערים כמו בילבאו, שהטמיעה מהירות של 30 קמ"ש ברוב רחובותיה, והובילה לירידה משמעותית בתאונות, בזיהום, ולעלייה בשימוש באמצעי תחבורה בטוחים יותר. לדבריו, בירושלים, עם הרחבת פעילות הרכבת הקלה, יש הזדמנות ליישם צעדים דומים.

מצ"ב מצגת.

3. סקירת נתוני תאונות הדרכים לשנת 2024 – מר אבי שמר, מנהל אזור ירושלים, הרלב"ד

מר אבי שמר הציג את סיכום נתוני תאונות הדרכים בירושלים לשנת 2024:

בשנת 2024 נהרגו 21 בני אדם בתאונות דרכים בירושלים – שיא של 20 שנה. מרבית ההרוגים הם הולכי רגל (בעיקר קשישים וילדים מהמגזר הערבי) ורוכבי דו-גלגלי. בנוסף, נרשמה עלייה משמעותית בפגיעות קשות מכלים חשמליים, במיוחד בקרב ילדים ונערים.

ועדת בטיחות בדרכים

لجنة السلامة على الطرق | Road Safety Committee

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

mazkir_haelr@jerusalem.muni.il



ועדת בטיחות בדרכים

כמו כן, המליץ מר שמר מספר הצעות לפתרונות הבעיה: פיתוח תוכניות ייעודיות לצמצום היפגעות הולכי רגל ואוכלוסיות פגיעות, הקמת צוות חשיבה להתמודדות עם תאונות דו-גלגלי, חיזוק האכיפה וההסברה למניעת רכיבה מסוכנת.

מר שמר הדגיש כי הנתונים מדאיגים ודורשים פעולה מיידית למניעת תאונות נוספות.

מצ"ב מצגת.

4. הצגת פעילות שבוע זה"ב תשפ"ה בבתי הספר בירושלים – מר יונתן שגב, ממונה על החינוך לזהירות בדרכים מחוז ירושלים, מנח"י

מר יונתן שגב סיכם את שבוע זהירות בדרכים, שבו נערכו פעילויות להעלאת מודעות ושיפור הרגלי בטיחות לתלמידים בכל הגילאים, בשיתוף ההורים והקהילה. ניתן דגש להליכה בטוחה, רכיבה ונהיגה, תוך שילוב הנושא בשיעורים שונים.

מר שגב סיכם וציין שהמטרות הושגו אך העבודה נמשכת.

5. עדכון- מר צבי דקל, מנהל אגף תוש"יה

מר צבי דקל עדכן את חברי הוועדה על החלטה להעביר את מטה היחידה לבטיחות בדרכים בעירייה תחת אגף תחבורה ופיתוח תשתיות.

מר דקל ציין כי הוא רואה בכך צעד חיובי שיאפשר חיבור טוב יותר בין פעולות ההסברה להיבטי התשתית. כיום יש פער במענה לתאונות פוטנציאליות, והמיקום החדש יסייע לתכנון ולביצוע מהירים יותר של פרויקטים בטיחותיים.

בנוסף, הדגיש מר דקל כי המהלך יאפשר גיוס תקציבים ייעודיים לבטיחות בדרכים ממקורות חיצוניים ולא מתקציב העירייה. התהליך כבר יצא לדרך ודורש המשך עבודה וחשיבה.



ועדת בטיחות בדרכים

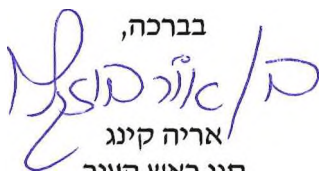
6. סיכום – מר אריה קינג, סגן ראש העיר ומ"מ יו"ר הוועדה

מר אריה קינג, סיכם את הנושאים שעלו בדיון ועמד על חשיבותם.

מר אריה קינג הדגיש את הסיכון הכרוך בנסיעה על ציר הרכבת הקלה. לפיכך, מתכוון מר קינג לפנות לכל הגורמים הרלוונטיים, ובהם: משרד התחבורה, גופי ההצלה השונים והעירייה להימנע מכל נסיעה על ציר הרכבת הקלה, למעט נסיעות מבצעיות או במצב חירום.

מר אריה קינג, סגן ראש העיר ומ"מ יו"ר הוועדה, הודה למשתתפים, והזמין את החברים להמשיך ולהעלות הצעות לשיפור הבטיחות בדרכים.

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



צוות תוכנית מב לתחבורה ירושלים
JERUSALEM TRANSPORTATION MASTER PLAN TEAM

Vision Zero - חזון אפס

חזון בטיחות מערכת לירושלים



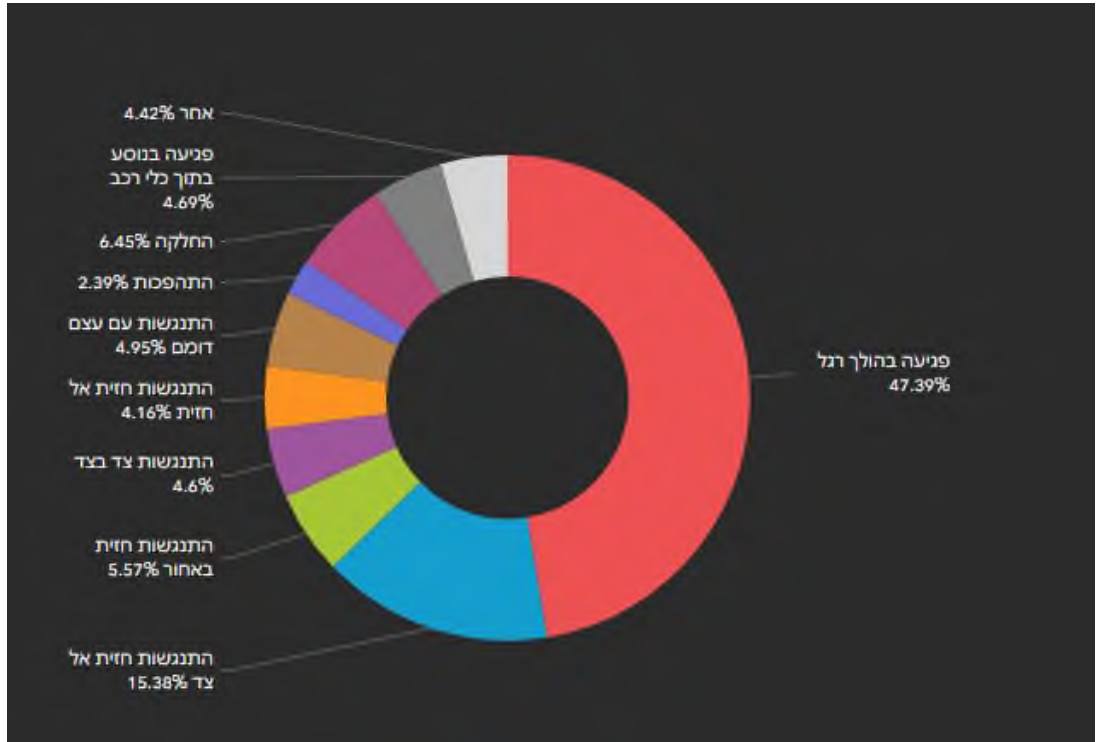
תוכן עניינים

- האתגר בירושלים
- מה זה "חזון אפס"?
- הגישה המערכתית מול אחריות הפרט
- פירמידת המדיניות של חזון אפס- מה אפקטיבי?
- מיתון תנועה
- ארגז כלים עם דוגמאות



האתגר בירושלים

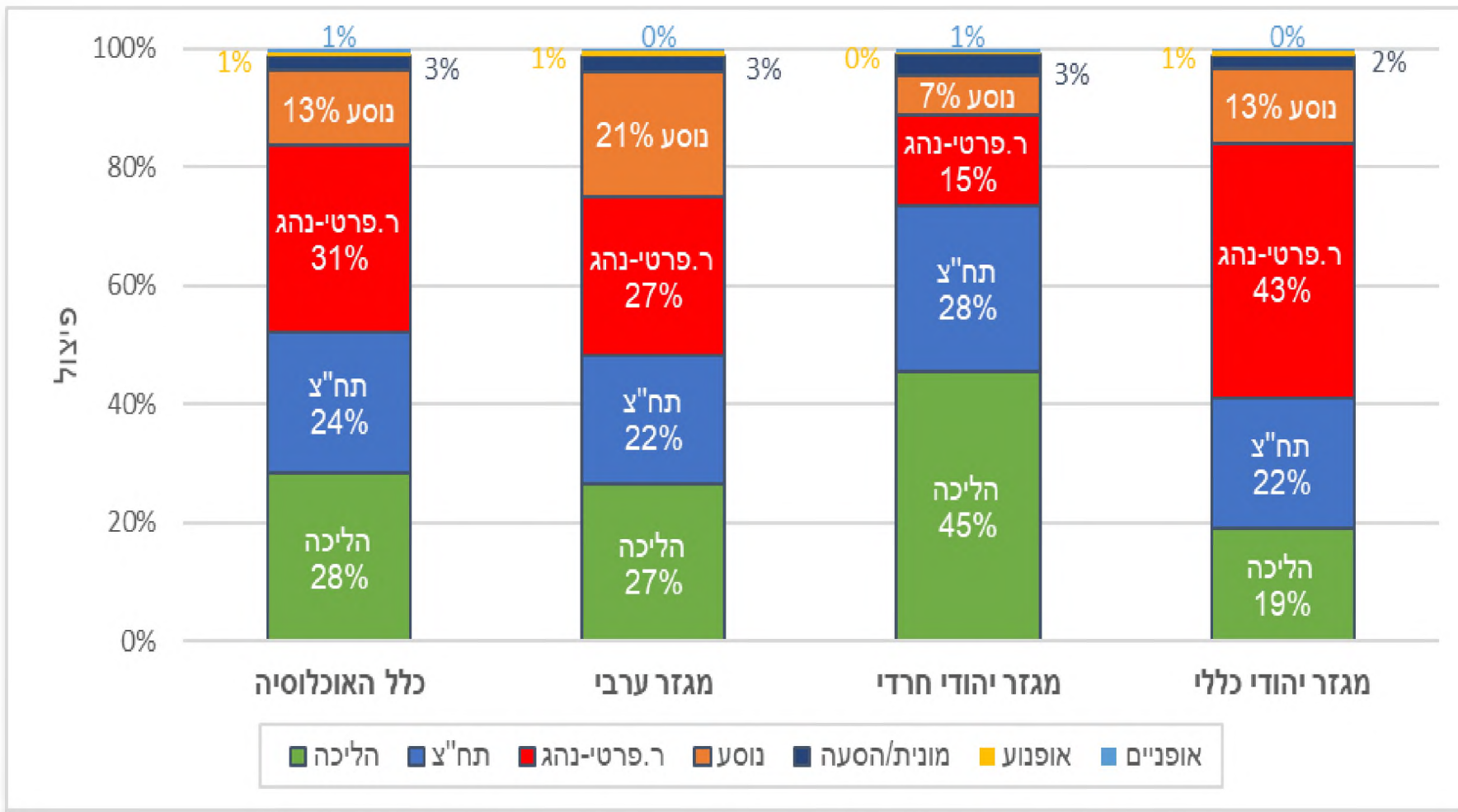
נתונים בתנועה, אחוזי נפגעים בתאונות קשות וקטלניות, 2015-2021.



- עלייה של כ-10% בפגיעה בהולכי רגל בירושלים מבין כלל הפגיעות (בניכוי גידול האוכלוסייה)
- אחוז הולכי הרגל מבין כלל התאונות - כ-20%.
- אחוז הולכי הרגל מבין ההרוגים בתאונות - כ-45%.
- מוקדי תאונות הולכי רגל קשות וקטלניות: עורקי תנועה מרובי נתיבים, מפגשים עם מוקדי משיכה להולכי רגל

סה"כ תאונות	קשות וקטלניות	פגיעה בהולכי רגל	
ירושלים	+2.1%	+4.4%	+9.4%
ישראל	-1.0%	+0.1%	-1.2%

האתגר בירושלים

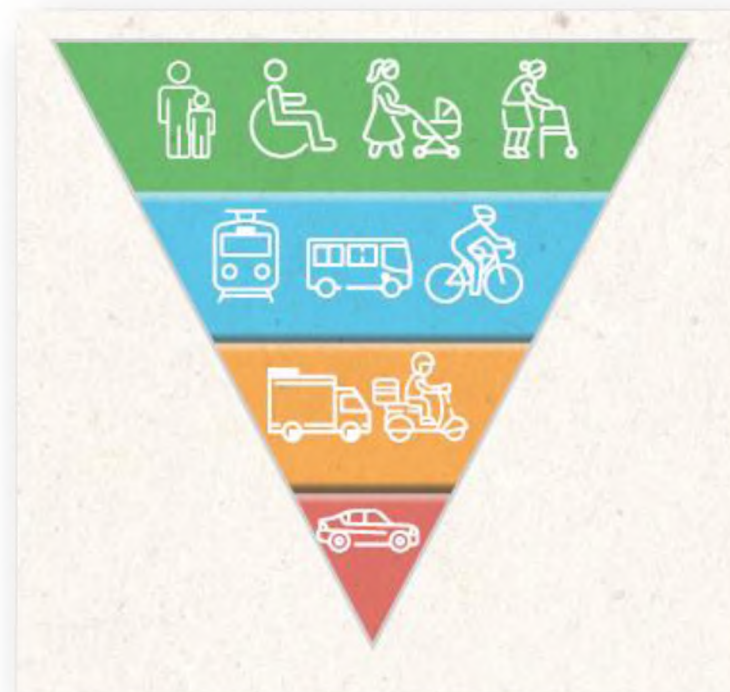
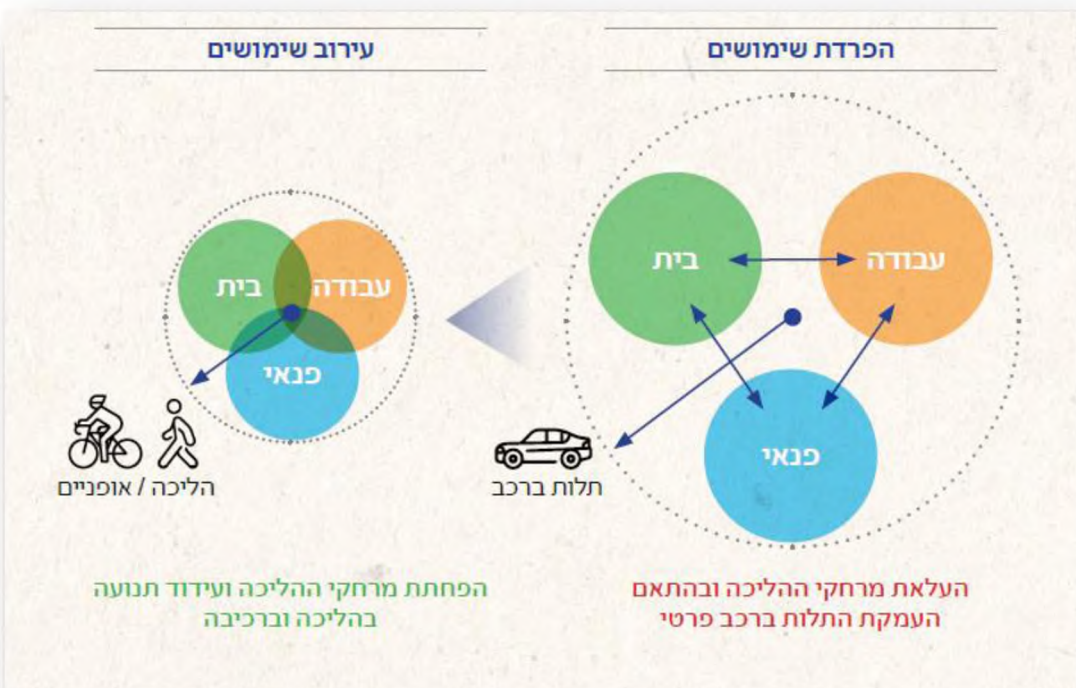


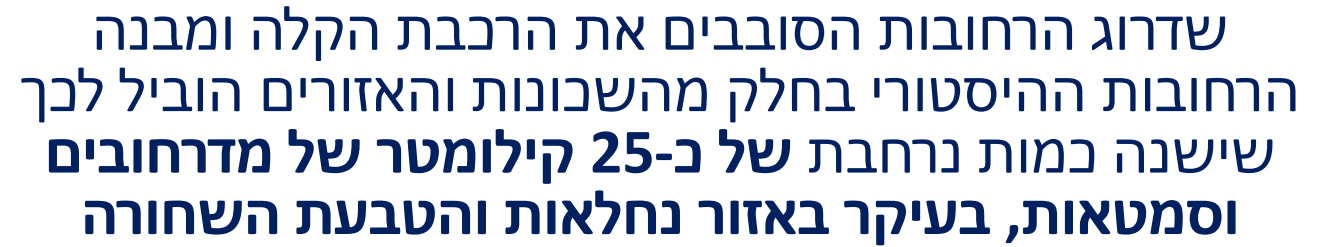


צוות תכנית אב
לתחבורה ירושלים

תכנון תחבורתי – "היפוך הפירמידה"

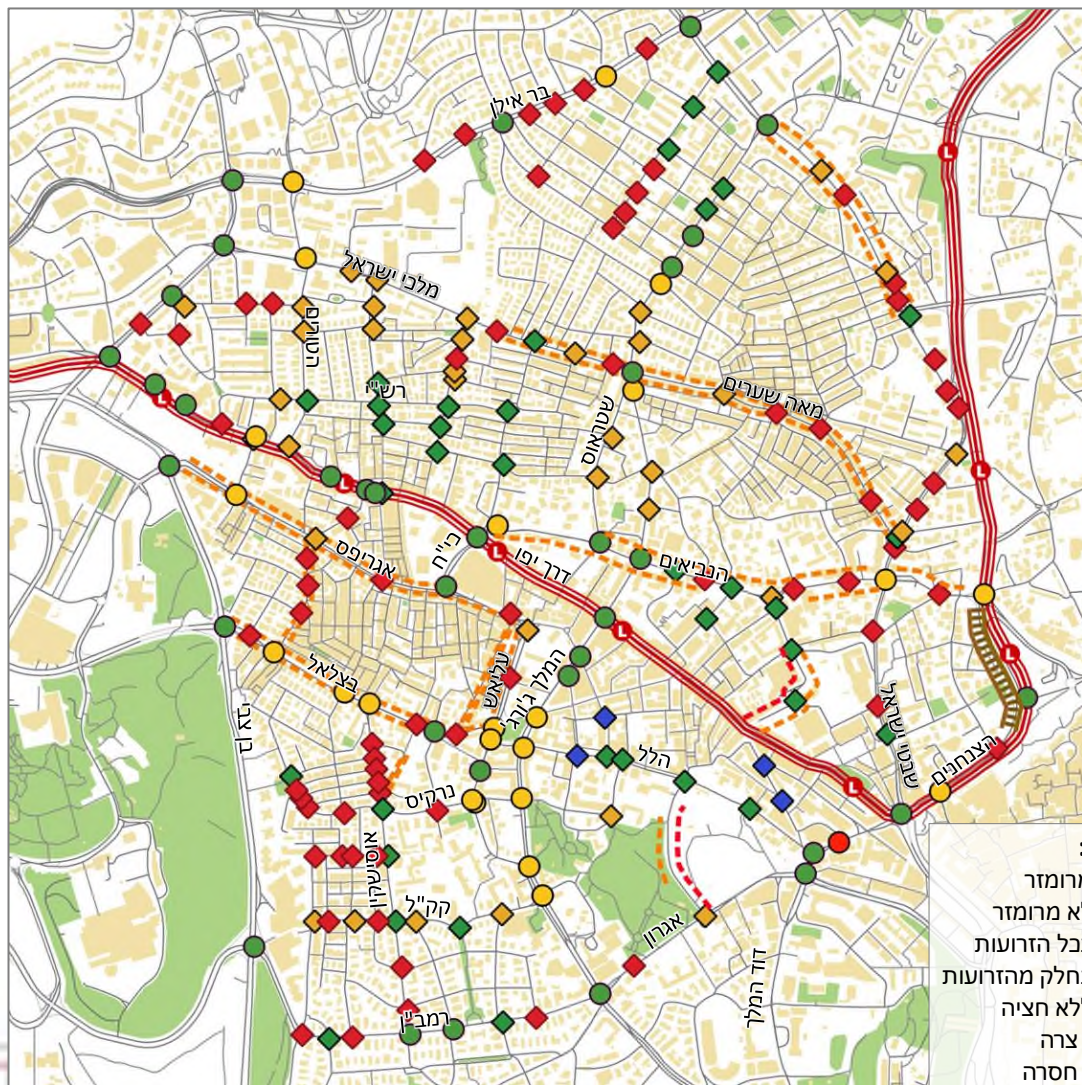
תכנון עירוני – "עיר 15 דקות"





תשתית הולכי הרגל הקיימת במרכז העיר

יחד עם זאת, למרות שרוב מאפייני המרחב העירוני מחוץ לטבעת השחורה עדיין מהווים חלקים של מרכז עיר, רחובות רבים, בעיקר צירים ראשיים וכבישי הטבעת השחורה מהווים חיץ ומרחב אנטי הליכתי בנוסף, צירים רבים סובלים ממדרכות צרות וצמתים רבים קשים מאוד לחצייה עקב תוכניות רמזור וחוסר במעברי חצייה



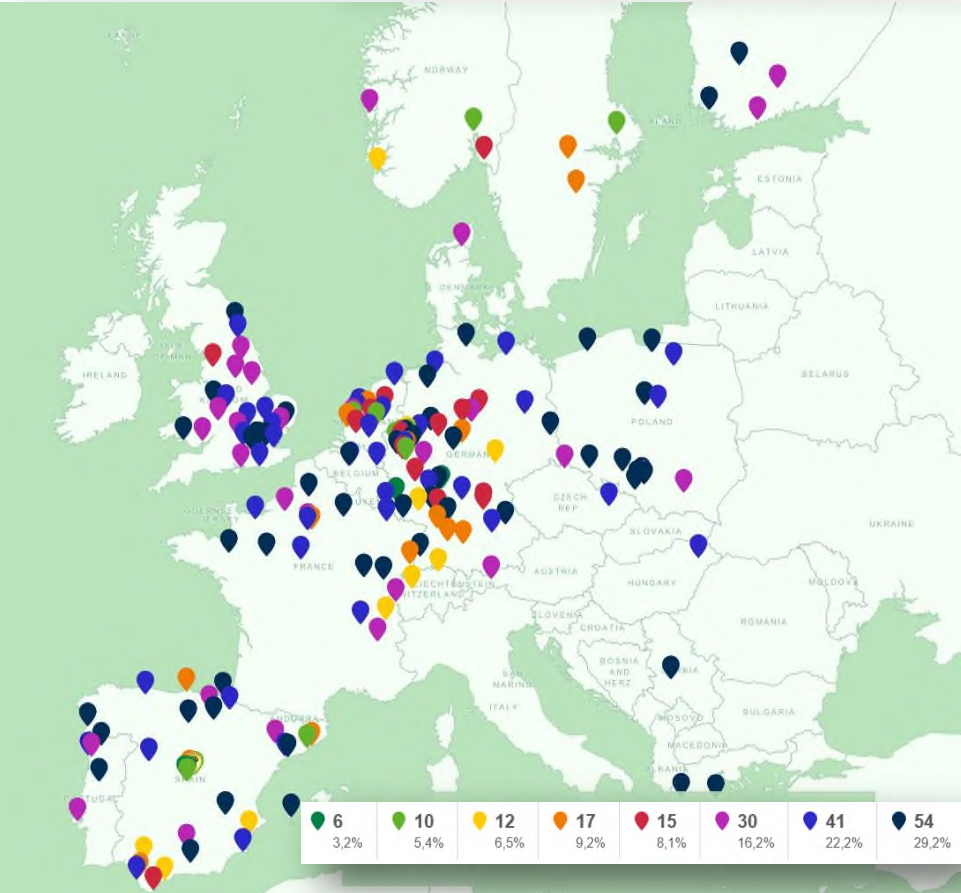
ראש העיר ניו יורק בכנס על החזון



סיכום פעילות האיחוד האירופי עד
במסגרת חזון אפס



ערים עם מעל 100,000 אנשים שהגיעו ל-0
הרוגים בשנה מתאונות דרכים בעשור האחרון



חזון אפס- רקע

- החזון- הורדת כמות ההרוגים והפצועים הקשים לאפס.
- החל בשוודיה ב-1997 , ומאז התרחב למדינות רבות בעולם: ארה"ב, קנדה האיחוד האירופי ודרום אמריקה.
- שיטה מבוססת נתונים: שינוי מדיניות וניהול משאבים בהתאם לניטור נתונים בעיר, ובחינת אפקטיביות ההתערבות.



בין חזון אפס לגישה המסורתית



חזון אפס	הגישה המסורתית
מוות בדרכים הוא בר מניעה	מוות בדרכים הוא בלתי נמנע
עיצוב תומך בטיחות	שינוי התנהגות אנושית
מניעת הרוגים ופציעות קשות	מניעת תאונות
זיהוי סיכונים ומניעתם	שינוי לאחר תאונות
אחריות מערכתית	אחריות אישית

5 מרכיבי הבטיחות בגישת "המערכת הבטוחה"

1. משתמשי דרך בטוחים- טיפול שוויוני במשתמשים.
2. כלי רכב בטוחים- וויסות ותכנון תנועת כלי הרכב למזעור חומרת פגיעה.
3. מהירויות בטוחות- הפחתת מהירות
4. כבישים בטוחים- עיצוב הכביש בהתאמה לטעויות אנוש.
5. טיפול לאחר תאונה- שיפור מנגנוני החירום בפעילות שלאחר התאונה.

הפיכת הפירמידה-שמירה על החלש

- הפיכת תעדוף המשתמשים ברחוב- מרחוב מוטה רכב פרטי, לרחוב מוטה משתמשים רכים.
- עיצוב הרחוב בצורה שמסדירה מגע בין משתמשי רחוב "חזקים" (רכבים, רכבות, אוטובוסים) למשתמשי רחוב "חלשים" (הולכי רגל ואופניים).



כיכר השבת, 2024



היתרונות בהפחתת המהירות

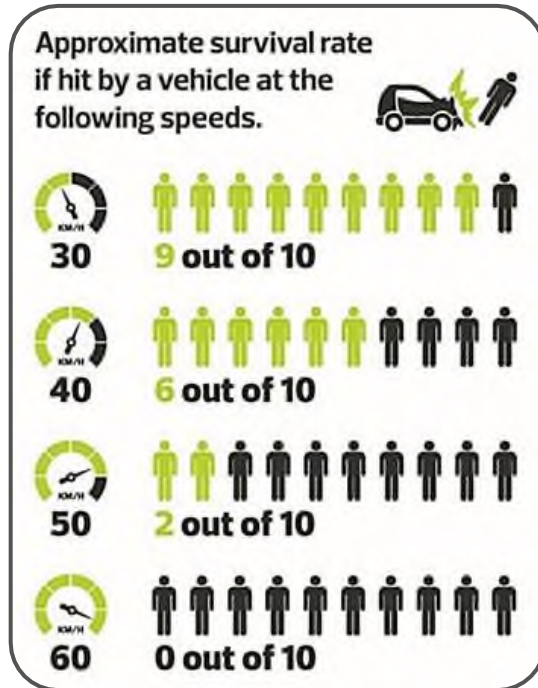
סיכויי הישרדות

ככל שהמהירות עולה, יורדים סיכויי ההישרדות של הולך רגל באופן משמעותי.

לדוגמא:

ב-30 קמ"ש יש 90% סיכויי הישרדות.

ב-50 קמ"ש 20% סיכויי הישרדות

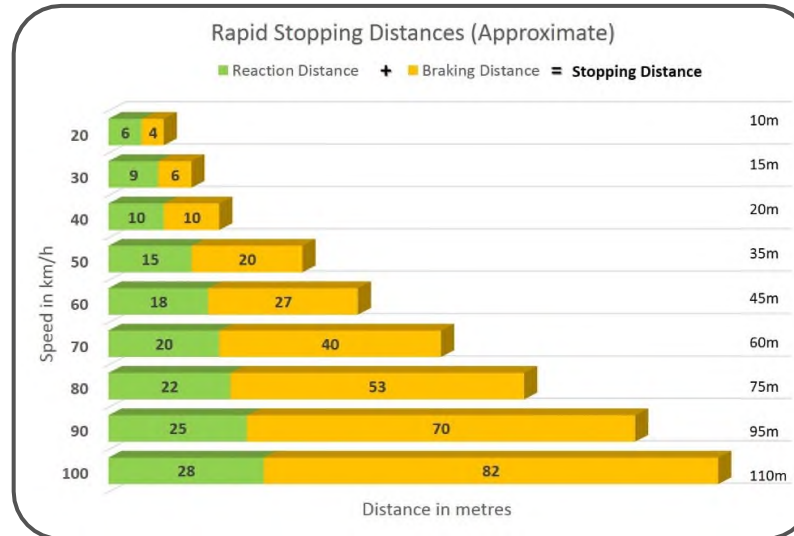


מרחק הבלימה

ככל שהמהירות גבוהה יותר, מרחק הבלימה מתארך. לדוגמא:

ב-30 קמ"ש- 15 מטר.

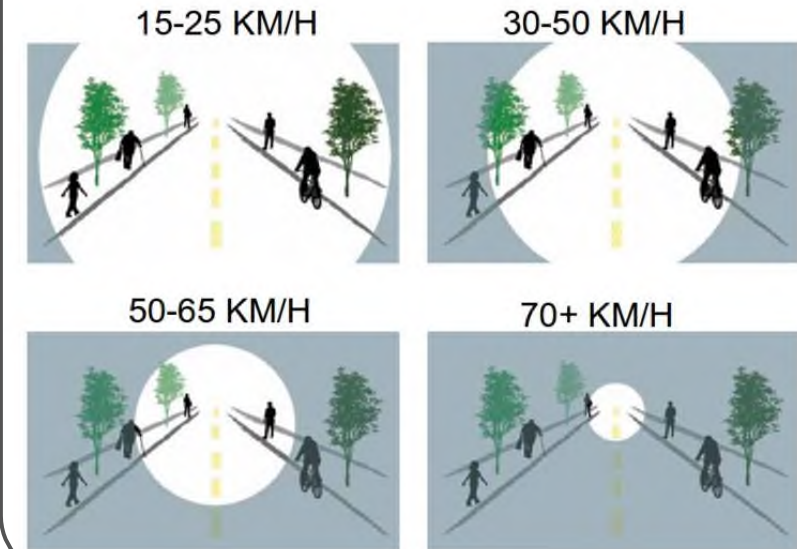
ב-50 קמ"ש- 35 מטר.



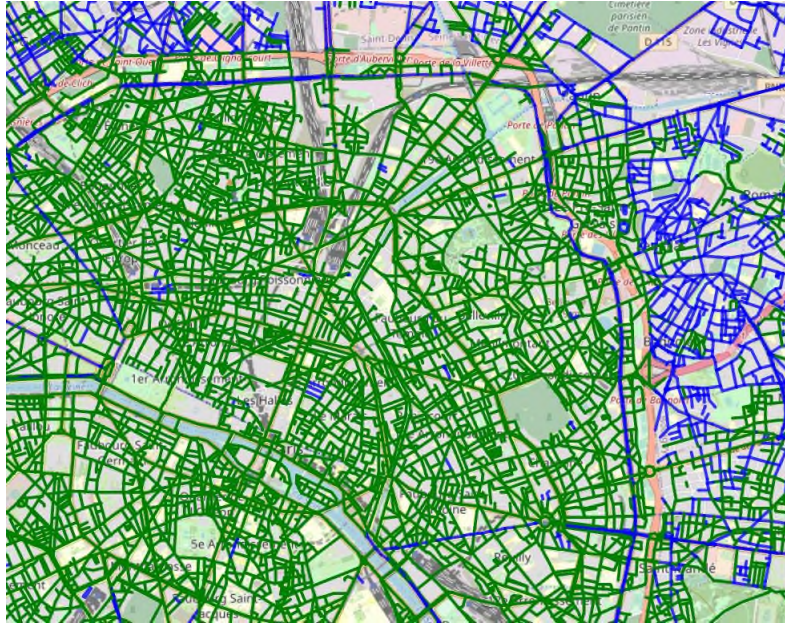
ראיית מנהרה

ככל שהמהירות גבוהה יותר, הנהג מודע פחות לדברים שמתרחשים סביבו במרחב הקרוב, ויכול לפגוע בהם.

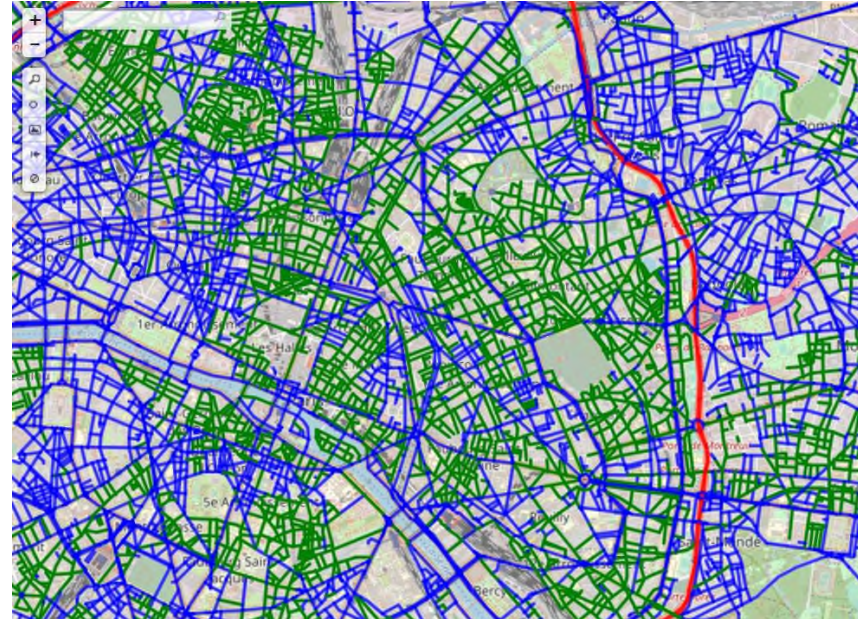
VISIBILITY



מהירות בטוחה בעיר



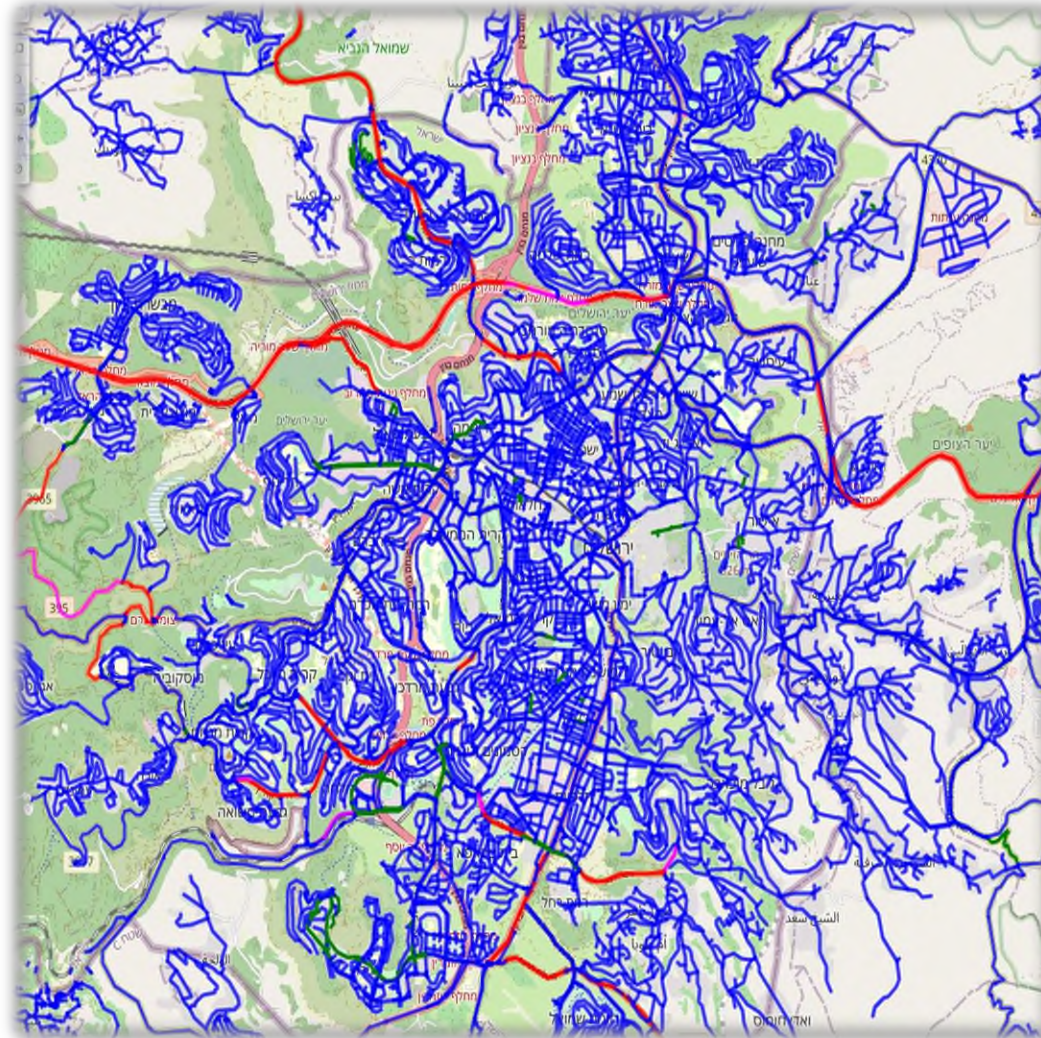
פריז 2021



פריז 2018



ירושלים מצב קיים



ארגז כלים – עיצוב- מיתון תנועה

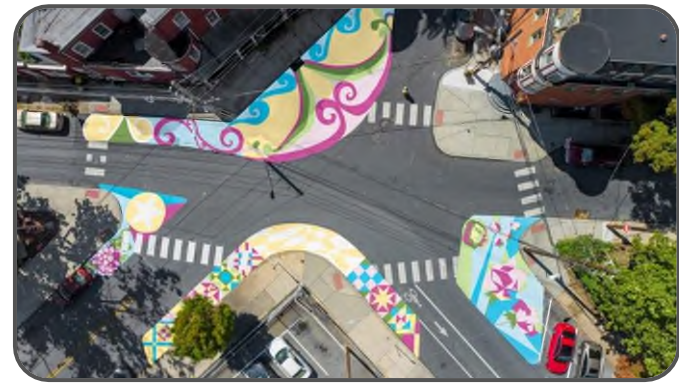
• הגבהת צמתים- האטה לקראת המפגש



• הגבהת מעברי חציה- האטה במפגש עם הולכי רגל



• צביעת נתיבים וצמתים- צמצום מרחב הנסיעה



• משוב מהירות- פידבק לנהג
• הגבלת מהירות נסיעה ליד בתי ספר ואוכלוסייה מבוגרת
• האטת גל ירוק



• "שולחן" מהירות- האטת תנועה

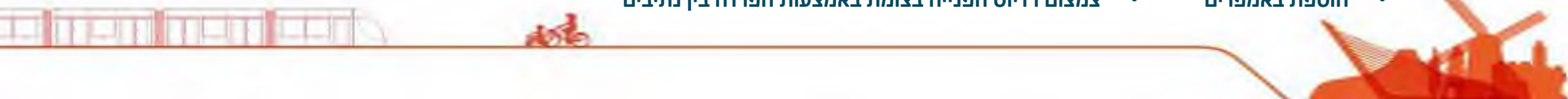


• הרחבה והוספת מדרכות



• צמצום רדיוס הפנייה בצומת באמצעות הפרדה בין נתיבים

• הוספת באמפרים



ארגז כלים – עיצוב- הגנה על הולכי רגל

- איי תנועה להולכי רגל והפרדת נתיבים



- הובלה של 3-7 שניות באור ירוק להולכים



- רמזורים המעידים על מעבר הולכי רגל בצומת



- הרחבת הנראות של מעברי חציה- צמצום הסחות, שיפור תאורה, איסור חניה במטרים שלפניה



- הפרדת קונפליקטים בצמתים- מעבר הולכי רגל מופרד מנסיעה



- שלט משוט להולכי רגל ->



- תחנות אוטובוס- פלטפורמות עלייה לאוטובוס המשלבות אופניים, נמצאות אחרי הרמזור, ובקו החניה

- הגבלת פניות מסוכנות בצמתים

- תעדוף בניית כיכרות

- תיחום צמתים ע"י קו עזירה רחוקים

- מעברי חציה מסוג "סולם" שמגביר נראות

- הוספת מעברי חציה



צוות תכנית אב
לתחבורה ירושלים

ארגז כלים- עיצוב- הגנה על שבילי אופניים

- מרחבי תנועה מוגנים מרכבים לאופניים והולכי רגל



- מחסומים לשבילי אופניים



- תיבת אופניים מול פס העצירה לרכבים



- הפרדת נתיבים בשבילי אופניים מהירים



- רמזור מיוחד לאופניים



ארגז כלים- עיצוב- הגנה על נהגים

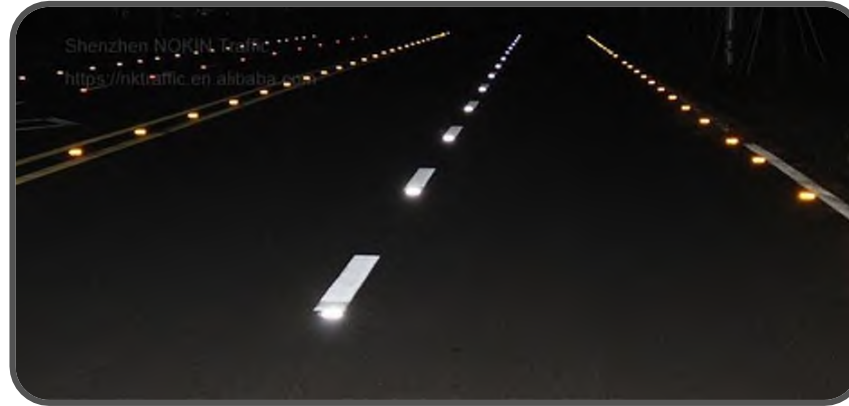
- קופסאות פנייה שמאלה לנהגים



- הפרדה באמצעות קווים מצוירים בין נתיבים.



- צביעה מחדשת ויישום מחזירי אור בכביש



- הוספת לוחות מחזירי אור לרמזורים להגברת נראות



- רמזור צהוב מהבהב בלילה

- אספלט עם התנגדות גבוהה



- שימוש בשילוט זוהר בחושך לפניות



ארגז כלים- חינוך ואכיפה

תקשורת וחינוך-

- קמפיינים- שלטי חוצות, בתי ספר, תקשורת, רשתות חברתיות
- חינוך- תכנית בטיחות בדרכים מבוססת סיכונים



נוספים-

- תעדוף של תח"צ ורכבי חירום ברמזורים
- שיפור התראה לנהגים על רכבי חירום

אכיפה-

- אכיפה בהתאם לגורמי הסיכון (מהירות, אלכוהול, חגורה)
- אכיפה מיוחדת ליד בתי ספר ושכונות מבוגרות
- העלאות מחיר הקנסות.
- העלאת כמות המצלמות לניטור המהירות בעיר
- התקנת מערכות נעילת אלכוהול בכלי רכב של עבריינים חוזרים





צוות תוכנית מב לתחבורה ירושלים
JERUSALEM TRANSPORTATION MASTER PLAN TEAM

מקרי בוחן בערים



השוואת שיפועים ממוצעים בין ערים בעולם

Mallona Stairs- Bilbao

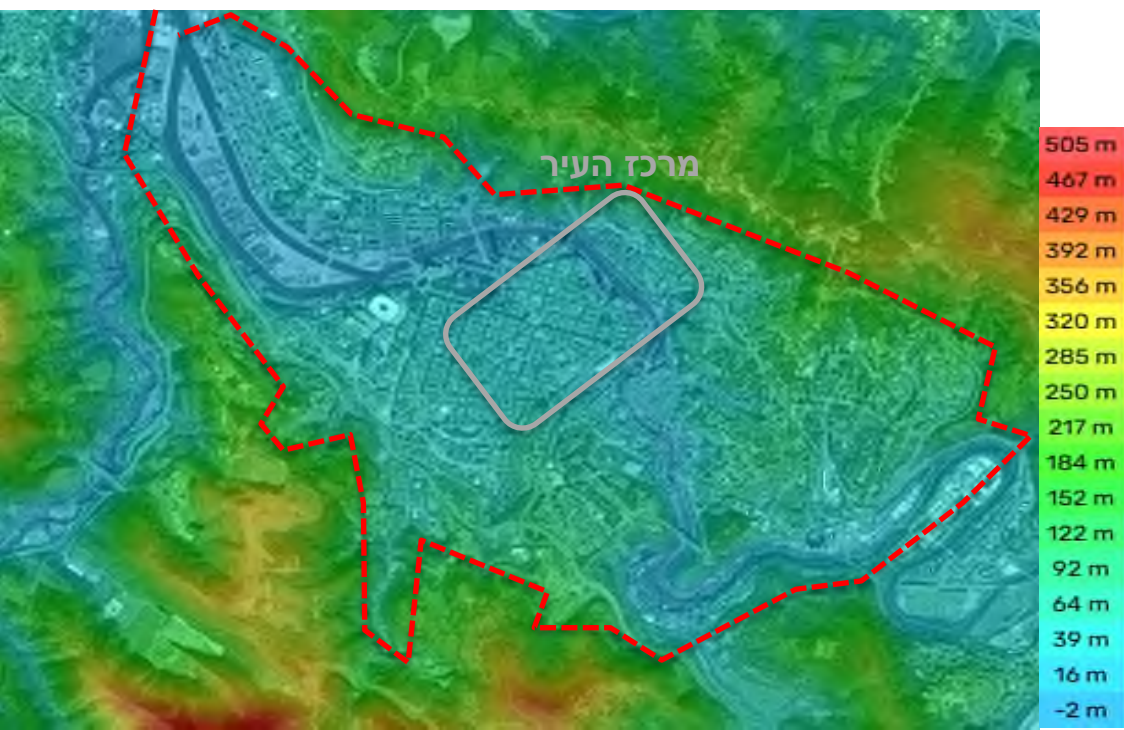


עיר	מדינה	שיפוע ממוצע	הערות
סן פרנסיסקו	ארה"ב	5.7%	כולל רחובות מפורסמים בשיפוע של מעל 17%
ירושלים	ישראל	4.8%	שונות גדולה בין השכונות
בילבאו	ספרד	4.3%	מערכת מעליות ודרגנועים ציבוריים
ליסבון	פורטוגל	4.2%	מערכת פוניקולרים היסטורית
סיאטל	ארה"ב	4.2%	שיפועים חדים במיוחד במרכז העיר
פיטסבורג	ארה"ב	4.0%	מערכת מעליות נטויות היסטורית

בילבאו



Mallona Stairs- Bilbao



- נמצאת בצפון ספרד בשפך נהר נרביון.
- שטח: 40.7 קמ"ר
אוכלוסייה: 345,000 איש.
צפיפות: 8,575 נפש לקמ"ר (ירושלים-8,249 נפש לקמ"ר)
- מבנה "קערה", מרכז העיר בעמק שטוח, והשכונות-
על השיפולים התלולים של שני רכסי ההרים
המקיפים את העיר.
- רוב שטח העיר (58%) מורכב מאזורים הרריים
שסביבה, כאשר מרכז העיר הוא בגובה של כ-20-30
מטרים, והשכונות הסובבות מגיעות עד ל-160 מטרים.



התוכנית לניידות בת קיימא של החבל הבאסקי 2015-2020

יעדי התוכנית

הגנה על קבוצות פגיעות-
צמצום הפגיעות ב-40% עד 2020.

שיפור ניהול התנועה בכבישים ראשיים-
צמצום זמן ההגעה לאירוע, ועלותו ב-10%.

שיפור בטיחות בדרכים ברחובות משניים
הפחתת שיעור תאונות עם נפגעים ברחובות משניים ב-50%.

שינוי התנהגויות בעייתיות-
הפחתה ב-50% של השימוש בסמים, אלוהול

קידום ניידות בטוחה ובת קיימא בסביבה עירונית-
הפחתה של 30% במספר ההרוגים והפצועים הקשים בסביבות עירוניות

City Center, Bilbao



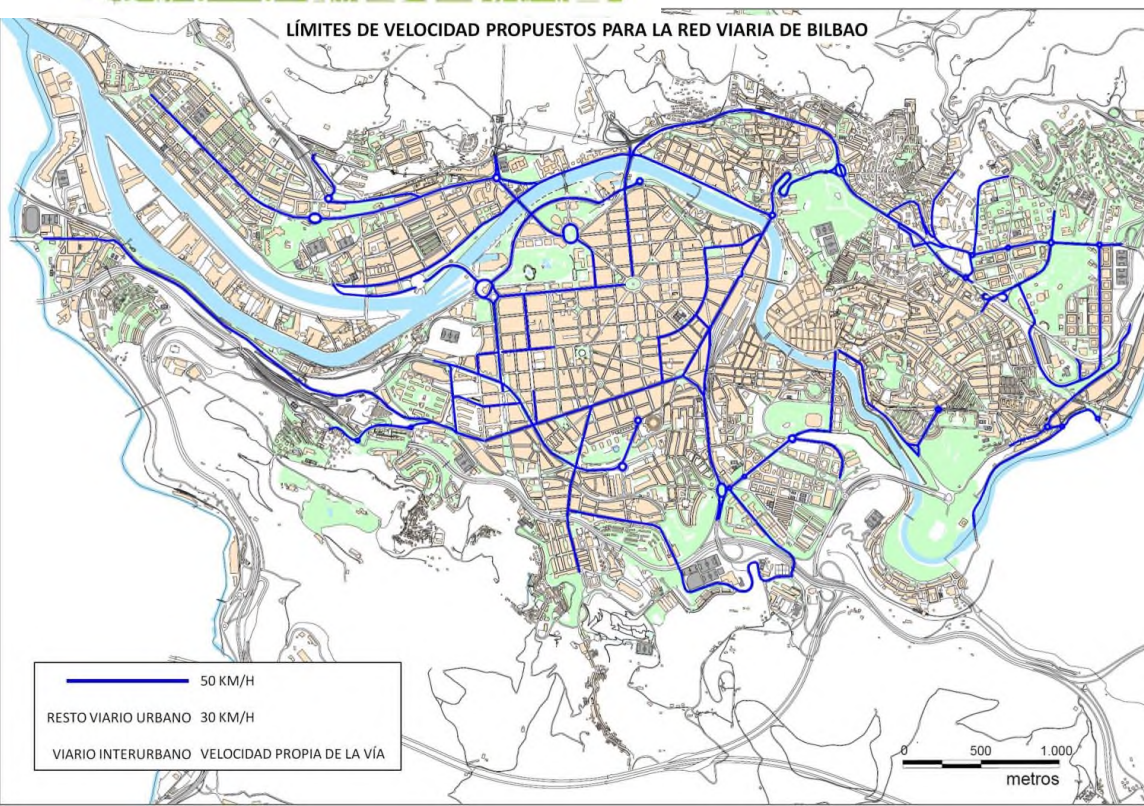
תכנית "בילבאו 30-30" - 2018

התוכנית

- מעבר של 87% מהרחובות בבילבאו למהירות מותרת של 30 קמ"ש
- ב-2021- חוק בספרד שאוסר על אחזקת מכשירים פרטיים המזהים מכשירי ניטור מהירות (נהגים לא יודעים מתי יש מצלמת מהירות)

אמצעים שיושמו

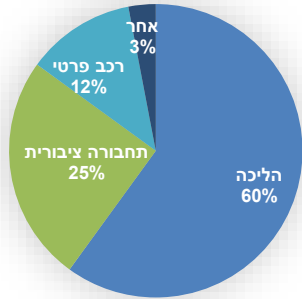
1. הכפלת כמות המצלמות לניטור המהירות בעיר.
2. תצוגת מהירות נסיעה של הרכב לצד הכביש.
3. העלאת מחיר הקנסות.
4. הרחבת מדרכות למיתון תנועה והגדלת ההליכתיות.
5. הגדלת בטיחות באזור בתי הספר על ידי איסורי חניה במרחק 5 מטר ממעבר חציה.
6. הרחבת שירותי תחבורה ציבורית, כולל התקנה של 42 מעליות ציבוריות, ו- 20 רמפות לגישור על מחסומים גיאוגרפיים.



הישגי התוכנית

פיצול נסיעות לאחר יישום

התכנית



Campo de Volantín Pasealekua, Bilbao



- ירידה במספר הקנסות על מעבר באור אדום ב47%.
- ירידה של 9% תאונות הקטלניות בין 2019-2022.
- ירידה של 28% בתאונות הדרכים.
- ירידה של 19% בזיהום האוויר
- מספר נסיעות האופניים גדלו פי 6.
- מדד "זמן הגעת משלוח" לא השתנה, עלייה במהירות האוטובוסים.
- "עיר השנה" בטקס פרסי התכנון של האקדמיה העירונית לשנת 2018.



אוסלו

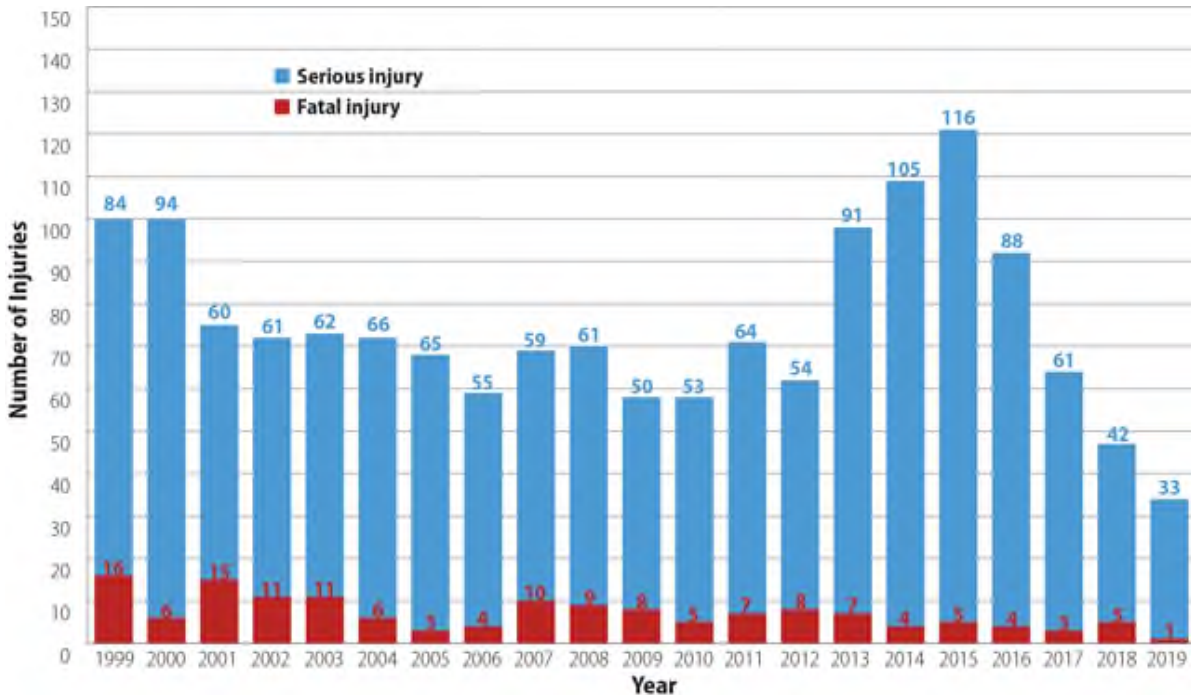
- עלייה במספר הפצועים מתאונות עד שנת 2015

2015- התנעת תכנית Vision Zero

- תעדוף משתמשים פגיעים
- צמצום נפח תנועה בשליש עד 2030.
- הטמעת אסטרטגיית אופניים (להעלות שימוש ל25% עד 2025)
- הפיכת מרכז העיר לאזור ללא מכוניות עד 2019

צורת פעולה:

הוספת שבילי אופניים, הסרת חניות, הוספת באמפרים, הצרת רדיוס השפה של הכביש.



אוסלו- הישגים

- כשני שלישים מכבישי העיר במהירות תנועה של 30 קמ"ש

- יחד עם הלסינקי הגיעה ל-0 הרוגים לשנה בשנים האחרונות.



רומא - איטליה

ניתוח תאונות דרכים:

- 44% מהנפגעים הם הולכי רגל או אופניים- תנועה רכה
- 59% הם משתמשים פגיעים הכוללים רוכבי אופנועים.
- כללה את Vision Zero בתכנית שלה לבטיחות בדרכים לשנת 2017.

מיקוד

- הפחתת מהירות ובקרה על הרחובות, בהתמקד ב30 קמ"ש ברחובות מקומיים.
- שיפור תחב"צ.
- הפחתת מינוע.
- קמפיינים לבטיחות בדרכים.
- קידום נייודות אקטיבית.



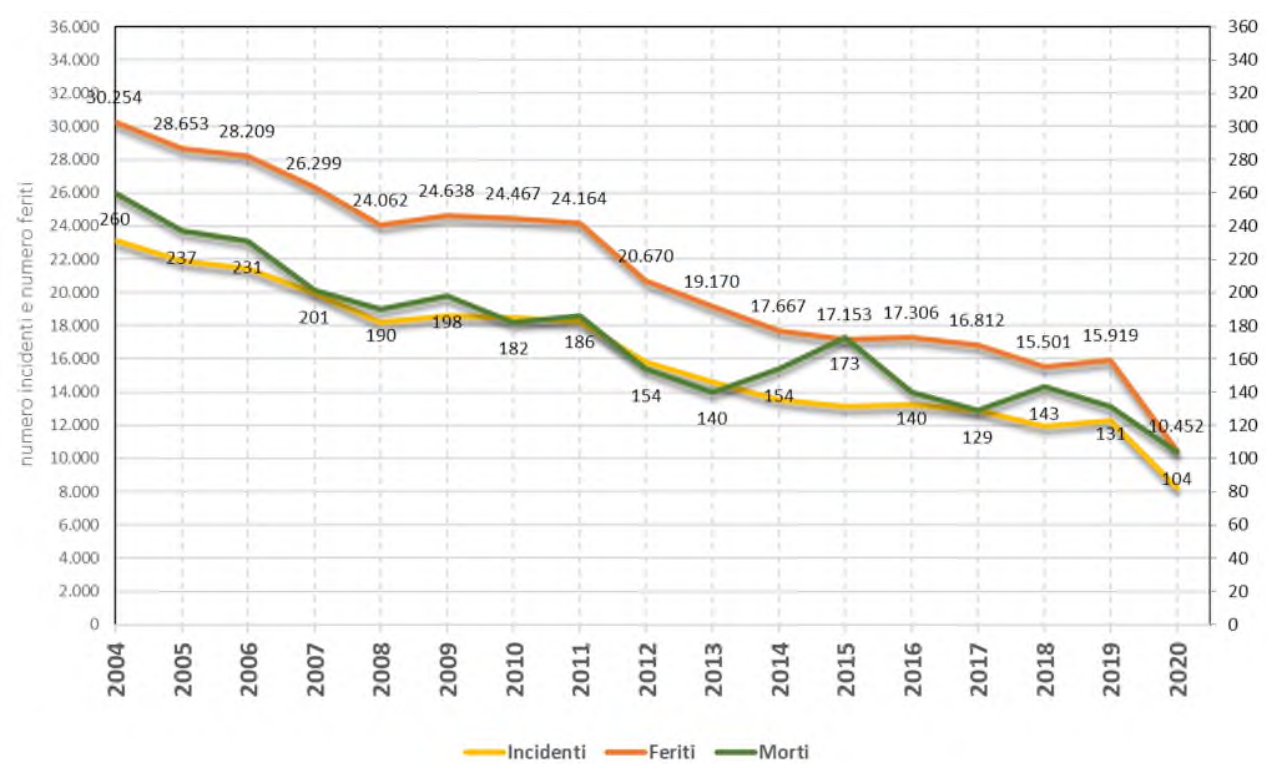
רומא- יישום והישגים

יישום

- חידוש צמתים ותחנות תחב"צ.
- זיהוי קטעי כביש בסיכון גבוה.
- קמפיינים בבתי ספר.
- חידוש שבילים לבתי ספר.
- שדרוג מעברי חציה- הגבהה או תאורה טובה.

הישגים

ירידה מתמדת בשיעור ההרוגים ל100,000



מקרה בוחן- וולנסיה, ספרד



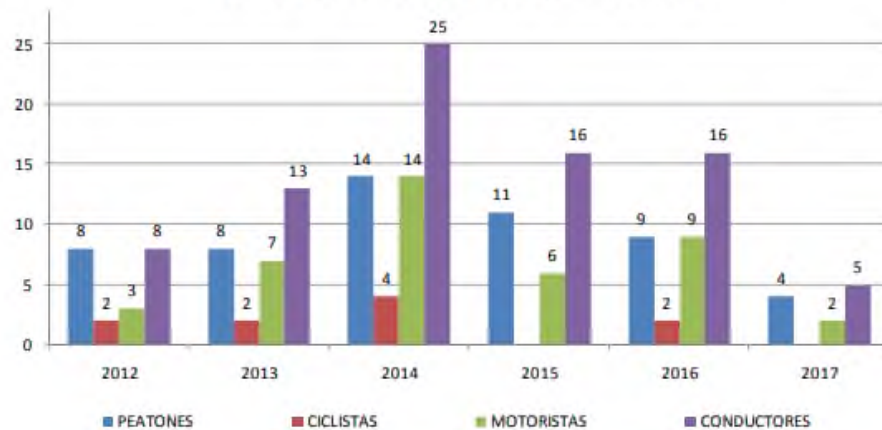
- העיר השלישית בגודלה בספרד
- 1.6 מיליון תושבים במטרופולין
- אורך רחובות כולל- 948 ק"מ
- "שיאנית" עבירות המהירות בספרד.
- פועלת החל משנת 2015 לשינוי סדרי העדיפות במרחב העירוני.



וולנסיה עד שנת 2015



Gráfica 26. Distribución de los accidentes en función de los usuarios implicados en la ciudad de València en el periodo 2012 – 2017 (primer semestre)



- עלייה מתמדת במספר התאונות והנפגעים
- ריבוי תאונות דו גלגליות (אופניים ואופנועים).
- ריבוי תאונות הקשורות למהירות נסיעה, אלכוהול ואי ציות לחוקים.
- מקרי מוות רבים בשדרות מרכזיות.
- עומס תנועה משמעותי.

שנת 2015 בנקודת מפנה

Plaza de la Reina, Valencia



- בעקבות בחירת סיעה חדשה למועצת העיר- שינוי מדיניות תחבורתית תחת "תכנית ניידות בת קיימא"

המיקוד

- בטיחות של קבוצות פגיעות.
- שינוי התיעדוף ברחובות למשתמשים רכים.

יישומים

- מיתון תנועה במרכז העיר ל30 קמ"ש
- תוספת מעברי חציה
- שיפור תאורה באזורים מסוכנים.
- שינויים בשיטת הרימזור כך שיכריחו נסיעה איטית יותר. (האטת "גל ירוק")
- סגירת כיכר "לה רנייה" לרכבים.

2018- תכנית אב לבטיחות בדרכים עירונית תחת עקרונות "Vision Zero"

2018- החלטה על אימוץ "Vision Zero" והכללתו בתכנית האב לבטיחות בדרכים.

מטרת תכנית האב:

"הפחתת שיעור התאונות על ידי הבטחת ניידות בטוחה של משתמשים שונים במרחב הציבורי"

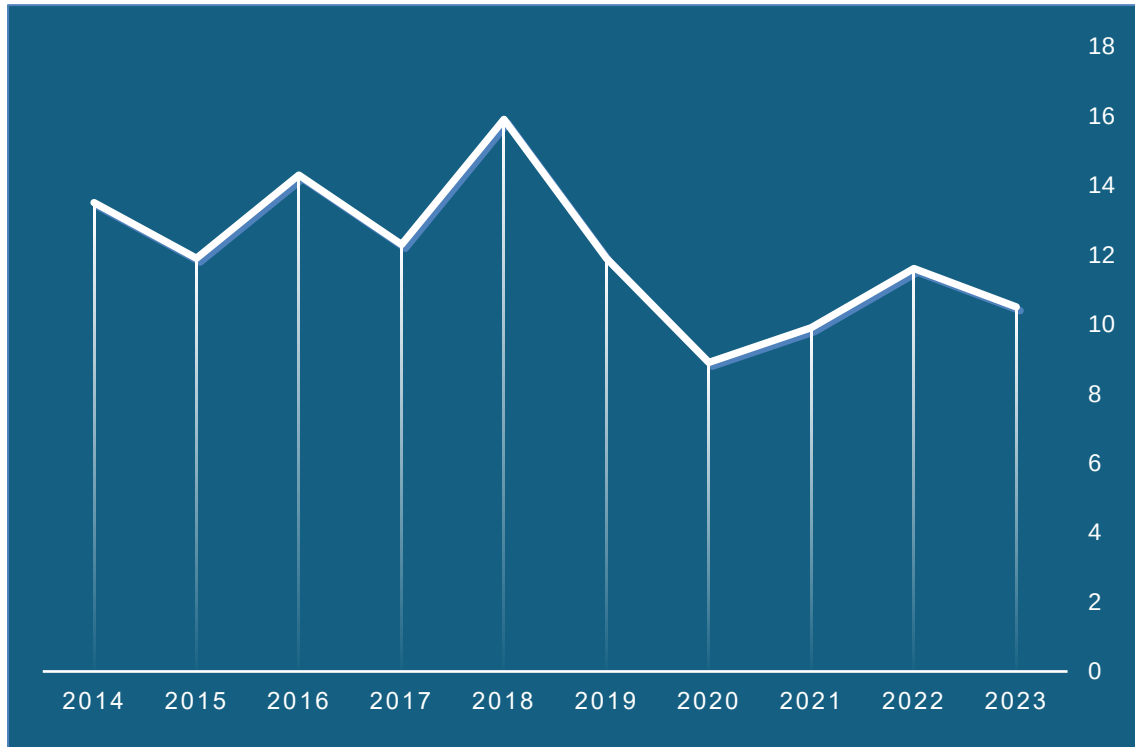
יעדים

1. הפחתת הסיכון לפגיעה בהולכי רגל ורוכבי אופניים.
2. הפחתת הסיכון לתאונות דרכים בצמתים.
3. צמצום נסיעה מעבר למהירות המותרת ברכב מנועי.
4. מאבק בחוסר משמעת ברמזורים.
5. מאבק בשימוש באלכוהול וסמים בנהיגה.
6. הפחתת התאונות מתחת לגיל 35.
7. צמצום מספר התאונות עם כלי רכב דו גלגליים.
8. העמקת הידע על תאונות עירוניות בוולנסיה.



ולנסיה הישגים

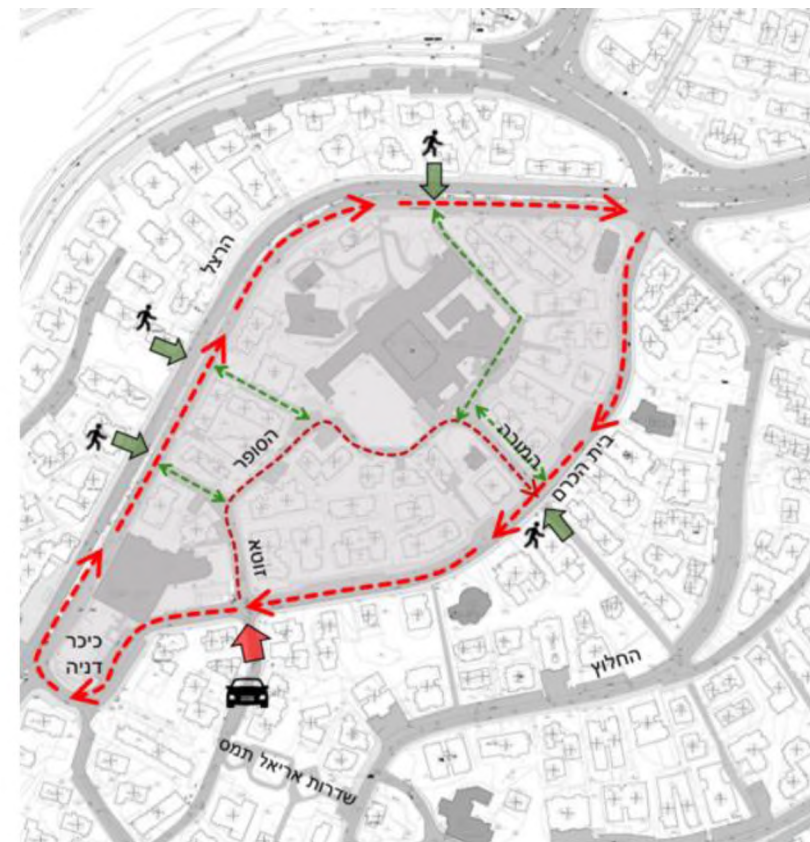
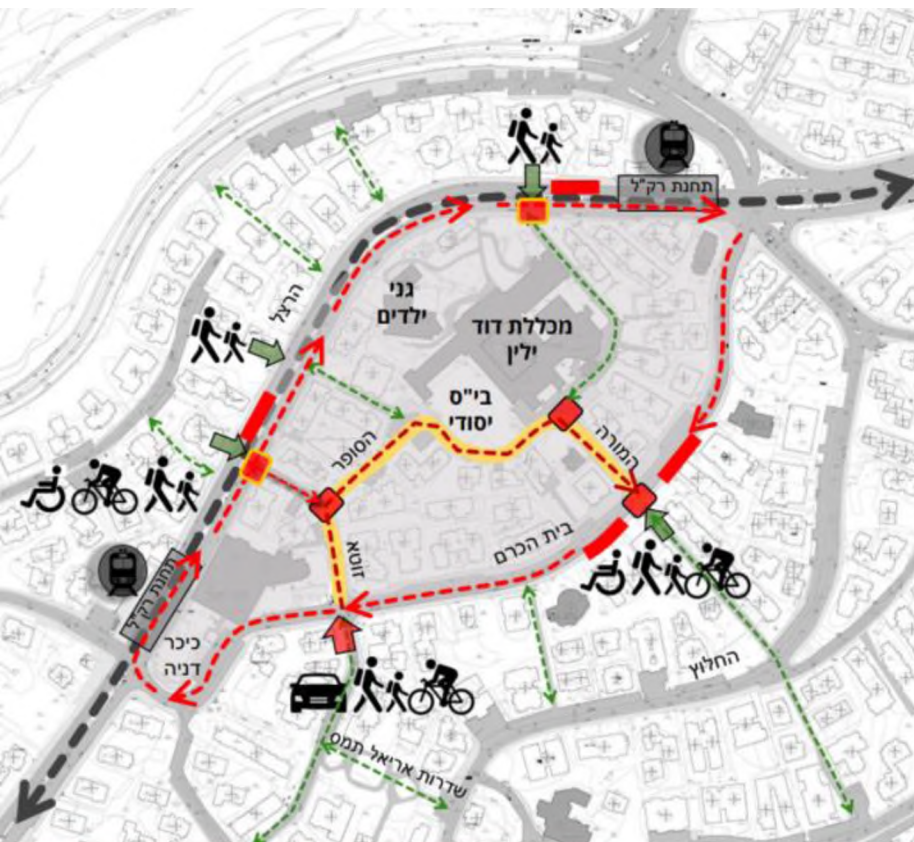
הרוגים ל-100,000 איש לפי שנים



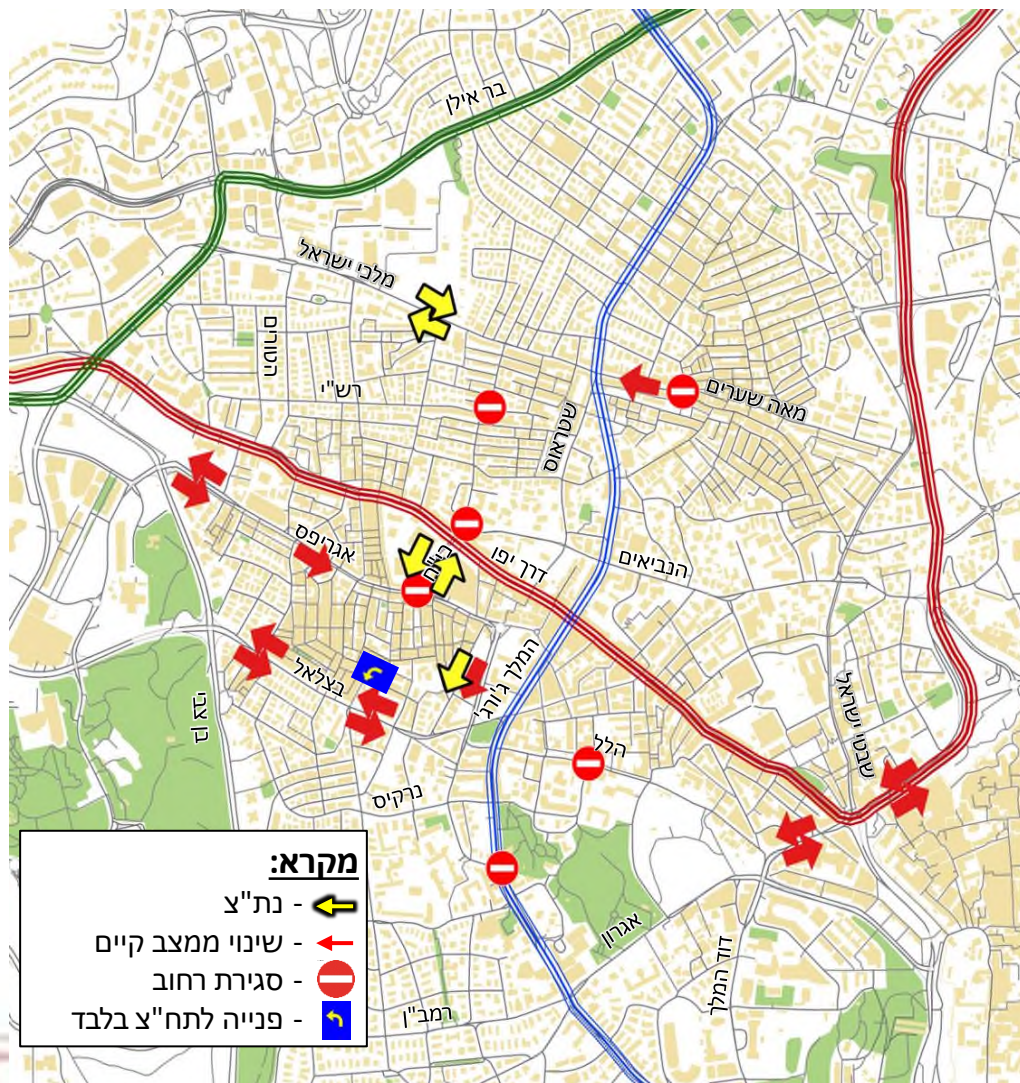
- עלייה של מעל 200% בשימוש באופניים, עליה של 10% שימוש בתחב"צ.
- ירידה במספר הרוגים ל-100,000.
- ולנסיה קיבלה את פרס הבירה הירוקה לשנת 2024 מהנציבות האירופאית.



תכנית מרחב דוד ילין כדוגמא לקידום הליכתיות בטוחה



חלופה נבחרת | פרויקטים עיקריים



פרויקט	תאור הפרויקט	שינויים נוספים נדרשים
מדרחוב אגריפס	סגירת אגריפס לתנועת רכבים בין שילה למזכרת משה	צמצום נתיבים בשמואל ברוך. אגריפס חד סטרי בין בית יעקב לערמונים. שדרוג צמתים להולכי רגל בצמתי רחובות שערי צדק, ארנון, בית יעקב, מחנה יהודה
מדרחוב מאה שערים	סגירת רחוב מאה שערים לתנועת רכבים מחבקוק לשבטי ישראל	הפיכת כיוון תנועה במאה שערים מחבקוק לשטראוס
מדרחוב קינג ג'ורג' בן יהודה	סגירת רחוב קינג ג'ורג' לתנועה משמואל הנגיד עד לבן יהודה ובן יהודה בין שמואל הנגיד לקינג ג'ורג'	
מדרחוב הלל	סגירת רחוב הלל לתנועה בין מנשה בן ישראל לביאנקיני	
רת"צ כי"ח	סגירת רחוב כי"ח לתחבורה ציבורית בלבד מאגריפס עד הנביאים	עדכון צומת שטראוס, מלכי ישראל כך שתותר פנייה שמאלה משטראוס למלכי ישראל
צמצום נתיבים ברחוב בצלאל	צמצום רחוב בצלאל בין בן צבי לעליאש לנתיב לכיוון לטובת: מדרכה או נת"צ למזרח או שביל אופניים	פנייה שמאלה בבצלאל לאוסישקין לתחצ בלבד. שדרוג צמתים להולכי רגל בצמתי רחובות: נחל פרת, נסים בכר, אבן ספיר, אוסישקין, הנציב, יזרעאל, מסילת ישרים, עדכון הצומת של בן צבי
נת"צ נגדי למזרח במלכי ישראל	הפיכת כיוון הנסיעה מזרחה לתחבורה ציבורית בלבד במלכי ישראל מבר אילן עד ליחזקאל	סגירת המעבר בין רבי מאיר לפינס. שדרוג צמתים להולכי רגל בצמתי רחובות: לבוש מרדכי/עזר ילודת, יוסף בן מתתיה, תחכמוני, פלדמן
שדרוג שלמה המלך להולכי רגל ולאופניים	צמצום נתיב לכל כיוון לטובת שביל אופניים	
נת"צ ימני לכיוון דרום במרדכי עליאש	שינוי חתך מרדכי עליאש כך שיישארו בו נתיב בודד לכל כלי רכב לצפון ושני נתיבים שאחד ממנו נת"צ לדרום	שדרוג צמתים להולכי רגל בצמתי רחובות רחוב ללא שם ואגריפס (ביטול ימינה חופשי). הוספת מפרצי חניה לאוטובוס תיירות

שבוע זהירות בדרכים: סיכום

שבוע זהירות בדרכים הצליח לעורר מודעות ומיומנויות חשובות, יחד עם תלמידים, מורים והורים.

by יהונתן שגב 





פעילות נרחבת

התמקדות בשלבי
ההתפתחות:
כל הפעילויות תואמו
לצרכים ולגילאים השונים
של הילדים.

פעילויות מגוונות:
הפעילויות כללו משחקים,
הרצאות, סיורים והתנסות
מעשית.

מעורבות הורים
ההורים שיתפו פעולה, היו מעורבים ופעילים.



הבנת הסכנות

הכרת הסכנות

1

הילדים למדו על הסכנות במרחב התעבורתי.

ידע מעשי

2

התמקדות בהליכה נכונה, שימוש במעברי חציה
והתנהגות נכונה ברחוב.



יישום והרגלים



הליכה זהירה

הליכה בשולי הכביש, שימוש
במעברי חציה, הליכה בצד ימין.



רכיבה בטוחה

הדגשת חשיבות שימוש בקסדה,
הקפדה על כללי רכיבה.



חשיבות נהיגה נכונה

הדגשת חשיבות זהירות בנהיגה,
שימוש ברתמות ובהקפדה על
חוקי התנועה.



יצירת מיומנויות

משחקים ותרגילים
פעילויות מעשיות שיצרו הבנה מעמיקה של כללי
זהירות בדרכים.

1

הדגמות
הדגמות מעשיות ותיאור מקרים ספציפיים.

2

פתרון בעיות
התמודדות עם תרחישים שונים ומציאת פתרונות
נכונים.

3



השפעה ותוצאות

עלייה במודעות

הילדים הפגינו מודעות גבוהה יותר לסכנות בדרכים.

1

שיפור בהרגלים

הילדים הדגישו שיפור בהרגלים הקשורים לזהירות בדרכים.

2

שיתוף פעולה

שיתוף פעולה ותקשורת יעילה בין הילדים, המורים וההורים.

3

למידה מתמשכת





סיכום

שבוע זהירות בדרכים היה הצלחה. יחד נמשיך לעבוד על קידום מודעות וזהירות בדרכים. המטרות הושגו, אך העבודה לא נגמרת.

תודה למר אריה קינג סגן ראש העיר ומחזיק תיק בטיחות בדרכים על ההירתמות, הסיוע והובלת התחום בעיר ירושלים.



ועדת בטיחות בדרכים – תמליל

מספר הוועדה : 4

מקום ההתכנסות : אולם הנהלה 2

תאריך הוועדה : ה' בשבט תשפ"ה (03.02.2025)

מזכירת הוועדה בדיון : אור בוזגלו/יונה רוט

שעת תחילת הוועדה : 16:10

שעות סיום הוועדה : 18:13

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

עיריית ירושלים וחברת גולד וורק בע"מ 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 M ג ו R ים

אריה קינג:

סליחה על האיחור. אני שמח לפתוח את סדר, את הישיבה מספר ארבע של הועדה לביקורת בדרכים. נמצאים פה איתנו חברי הועדה.

דוברת:

אין מהמשפטי.

אריה קינג:

איך זה יכול להיות? ...

סמדר ארליך:

אמרו שתמר לא נמצאת והם שלחו...

אריה קינג:

הערתם לגבי חברי ועדה?

דובר:

נראה לי שיש פה מספיק, לא?

סמדר ארליך:

שלחו ליניב, טיאהר הבנתי במקום

אריה קינג:

יניב טיאהר הוא לא חבר הועדה.

סמדר ארליך:

לא, אבל הוא מחליף את...

דני ליבמן:

הוא לא חבר ועדה, אבל אני מגיע במקום

סמדר ארליך:

אה הוא במקום תמר

אריה קינג:

ביררתם מי מגיע? מישוהו מגיע?

אור בוזגלו:

אני לא חבר ועדה אבל אני פה במקום תמר.

סמדר ארליך:

הוא הנציג היועץ המשפטי, אבל אין לנו חוץ מאבי שמר.

אריה קינג:

אבל קבענו שם... כי קבענו בישיבה הראשונה בגלל המקרים האלו.

דני ליבמן:

כמה קבעתם?

אריה קינג:

אחד. בגלל המקרה הזה.

דובר:

אני גם חבר ועדה.

סמדר ארליך:

מה שמך?

אריה קינג:

אתה חבר ועדה כבר?

אבי שמר:

כן כן נציג ציבור

אריה קינג:

או.קיי, אז יש לנו, יש לנו שלושה חברי ועדה.

מרדכי פדר:

אתה התעקשת

אריה קינג:

לא, חשבתי שלא, לא זכרתי שכבר אישרנו אותך.

דובר:

כן, אישרנו אותו.

אריה קינג:

אוקיי, אה אז אנחנו אם ככה יש לנו את הפורום כדי לפתוח את הועדה מספר ארבע של ה... לבטיחות בדרכים. אני, יש פה איזה נושא אחד שרציתי שכבר יקרה לקראת סוף 2024 שזה סיכום שנת 2024 מבחינת התאונות בדרכים. אני רוצה לפתוח ולבשר לכם משהו שהוא חלק מהחזון שלי שאני מקווה שנראה שינוי בתקופה הקרובה עם כל מה שקשור לבטיחות בדרכים בעירייה ובכלל בארץ גם. אז אתמול התקיימה, לא אתמול, כן, אתמול התקיימה ישיבה בתל אביב. אני יזמתי הקמה של פורום חדש שלא היה עדיין פורום שאבי שמר ואני יצאנו לביקור באחות הצעירה והקטנה שלנו תל אביב, למדנו מהם כמה דברים. ואז בפגישה שהייתה שמה ביקשתי להקים פורום של ארבעת הערים הגדולות, הראשיות הגדולות בארץ ואתמול הייתה ישיבה ראשונה בתל אביב עם חיפה ובאר שבע ואנחנו מתוך מטרה לזהות נגיד צרכים משותפים, בעיות משותפות וליזום פעולות מול, או מול השרה או מול הרלב"ד או מול חברי כנסת, חקיקה, כל מיני תחומים, בין היתר גם תחומים שמופיעים אצלנו פה היום על סדר היום, כמו ציר הרק"ל. גם למדתי מהם הרבה, אני עדיין לומד מהם הרבה דברים שיש לנו ממה ללמוד מהם, בין היתר למדתי משהו ששמחתי מאוד לשמוע שיש חוק שממכה שמאשר נסיעה של קטנועים ודו גלגלים על נת"צים בלי שהעירייה יכולה למנוע את זה, כמו שבעיריית ירושלים, לצערי הרב מודים. החלטה של קובי ממליה מחזיק התיק הקודם, מנהל תושיה, צריך להבין, והוא בתל אביב, בחיפה מותר לנסוע על נת"צים, זה המקום הכי בטוח לרוכבי הדו גלגלים, זה עובדתית, מחקרית הכל קיים. בירושלים החליטו שלא.

סמדר ארליך:

גם בחו"ל

אריה קינג:

למה? כי זה לא בא בטוב למישהו בעירייה. אז אני מקווה שאנחנו, אם לא למדנו את זה בצורה נכונה ובצורה מושכלת בעיר, נלמד את זה בצורה של חוק שיעבור בכנסת בעזרת השם בקרוב ואז לעירייה כבר לא יהיה סיי בדבר הזה. אז זה לגבי הפורום שהוקם אתמול.

אבי שמר:

בהצלחה שיהיה לכולכם.

אריה קינג:

תודה רבה רבה, תודה לך על העזרה אבי. זהו, אנחנו עם הבשורה הזאת נעבור כבר לנושא הראשון שזה חזון ששמעתי בביקור שקיימתי בצוות... ותחבורה ואז באמת אביעד וזוהר הציגו לי את הרעיון

הזה. אהבתי אותו מאוד ואני בטוח שכל מי שבטיחות בדרכים ובוא נגיד חיים יותר טובים בעיר צפופה כמו ירושלים יאהב את הרעיון הזה. המטרה פה היום זה להציג את הרעיון, שמעתי גם כן אתמול שבתל אביב זה כבר יותר ממתקדם, זה כבר מעבר לרעיון, זה כבר מנסים באזורים מסוימים להתחיל לקדם את הדבר הזה. גם בחיפה יש משהו דומה לזה. בוא נשמע ממך אביעד, מה הרעיון, מאיפה זה מגיע. הצטרפה אלינו גם עופרה, עוד חברת ועדה, שלום וברכה. שלום שלום לכולם, גם יוסף חיים מועלם, אתה חבר ועדה?

יוסף חיים מועלם:

כן

אריה קינג:

חבר ועדה גם כן הצטרף, תודה רבה. בבקשה, אביעד, הבמה שלך.

אביעד כהן:

אז קודם כל מי שלא מכיר אותי, אביעד כהן, אני ראש אגף תכנון אסטרטגי וצוות תוכנית אב לתחבורה. מה בעצם אנחנו, יש לי הבנתי עשרים דקות, אני אנסה

אריה קינג:

פחות, פחות.

אביעד כהן:

אני ינסה לרוץ על הדברים ולהשאיר גם קצת זמן לשאלות. אז נדבר קצת מה האתגר בירושלים ובטח יש פה רבים שיודעים יותר טוב ממני על ההקשר הזה. אני אנסה להסביר על החזון אפס, מה המשמעות של זה וקצת לתת דוגמאות מהעולם, אולי דוגמאות שרלוונטיות לירושלים. אז קודם כל אנחנו מכירים את העניין הזה שבירושלים בשנים האחרונות אנחנו חווים עלייה בפגיעה בהולכי רגל וזה מגמה בירושלים שהיא שונה מהמגמה הכללית שיש בארץ של קצת ירידה מתונה, ודבר שאנחנו מכירים אותו הרבה זה שאחוז הולכי הרגל, הפצועים וההרוגים קשה מגיע לחמישים אחוז ויש פה אולי בתוך הסיפור המאוד כואב הזה גם סיפור חיובי שהמכוניות הופכות להיות יותר בטוחות, הן בטוחות כלפי מי שיושב בתוכן. פחות בטוחות כלפי מי שנשאר בחוץ. זאת אומרת וגם ככל שהרכבים הופכים להיות יותר כבדים ואולי חלקם יותר גבוהים גם הסכנה להולכי הרגל, זה היבט אחד. היבט שני, זה באמת ההסדרה של רחובות אורכיים יותר מהירים מגדילים את הסכנה להולכי הרגל, אז זה היבטים שגורמים לנו לעלייה במספר ההרוגים וזה אתגר מאוד משמעותי בייחוד כשאנחנו מדברים על רצון שלנו מבחינת, זה פיצול הנסיעות, זאת אומרת כמה אנשים משתמשים בכל אמצעי. אז אנחנו רואים בצד שמאל כלל, אצל כלל האוכלוסייה ההליכה היא מגיעה לשלושים אחוז, אנחנו מדברים על כל תנועות שיש, למכולת, לבית כנסת, שלושים אחוז מהתנועות שלהם זה תנועות של הליכה. אצל הציבור החרדי מדובר על אחוז הרבה יותר גבוה, כמעט חמישים אחוז מהתנועות הם

תנועות בהליכה. אז אלה הם מספרים מאוד מאוד גבוהים. ואנחנו רוצים שהם יהיו יותר, זאת אומרת מבחינתנו דווקא הרצון הוא לייצר סביבה יותר נעימה להולכי הרגל שתעודד את ההליכה וגם בהקשר של עירוב שימושים שזה מגמת התכנון העכשווית אנחנו לא רוצים לייצר מוקדי תעסוקה רחוקים או מספר רחוק. אנחנו רוצים שהכל יהיה קרוב לבית. זה אומר שאנשים הולכים וחוצים רחובות כדי להגיע ממקום למקום וזה האתגר הגדול שלנו איך לייצר עיר צפופה, עיר שחיים בה ולייצר את המקום הבטוח להולכי רגל.

אבי שמר:

עידוד הליכתיות

אביעד כהן:

כן, עידוד הליכתיות, זאת אומרת אנחנו לא רוצים לכלוא את הולכי הרגל בבית, אנחנו רוצים שהם יהיו במרחב.

סמדר ארליך:

העדפה של המכוניות על חשבון הולכי הרגל.

אביעד כהן:

אוקיי, אז בסדר, זה מה שהיה עד היום.

אבי שמר:

את רואה את הפירמידה הפוכה.

סמדר ארליך:

כן, אני רואה אותה.

אביעד כהן:

אוקיי, אז אני אתן רק דוגמה של מרכז העיר ואנחנו, נעשה פה הרבה סביב גם הנושא של רכבת קלה ועוד הרבה לפני, החל מבן יהודה בהיבט של מדרחובים ויצירת מרחבים נעימים להולכי הרגל. אבל עדיין כשאנחנו מסתכלים על הצירים המרכזיים ואולי אגריפס, הנביאים, בצלאל, מאוד בולט שזה מקומות שהולכי רגל לא, לא נמצאים בראש הפירמידה. יש עוד הרבה מה לעשות גם במרכז העיר וזה דוגמה כי מרכז העיר הוא יחסית מקום שטופל ועדיין יש הרבה מה לעשות. אז מה זה חזון אפס? בעצם חזון אפס הוא אומר בוא נציב יעד של להוריד את כמות ההרוגים והפצועים הקשים לאפס. זה התחיל בשוודיה והרבה מדינות בעולם אימצו את זה. ויש ערים שהצליחו להגיע ליעד הזה. מה שאנחנו רואים פה משמאל זה מפה של ערים מעל מאה אלף איש שבעצם המדידה זה בכמה שנים, כי אפשר להגיע לשנה אחת עם סנקציות מאוד חריפות ואז לא להחזיק בזה ואז זה קצת

פחות שווה. אבל הנקודה היא, זה לא, גם אם לא הגעת לאפס ומעט מאוד הרי מעל מיליון תושבים הגיעו לאפס, המטרה היא להגיד אנחנו לא מוכנים לקבל את זה שיש הרוגים בתאונות, מתאונות דרכים ולאמץ דברים מעשים מאוד משמעותיים כדי להגיע לזה. אז זה מבחינת החזון. מה המשמעות של זה מבחינת, מבחינת הצעדים? אז קודם כל העיקר, אם אנחנו מסתכלים פה על הטבלה, העיקר, אם אנחנו מסתכלים פה על הטבלה עיקר הנקודה זה העיצוב, זאת אומרת אם הגישה של הבטיחות בדרכים המסורתית התמקדה בבן אדם, זאת אומרת אנחנו אומרים אל תתפרץ לכביש או אומרים לרכב שים לב יש אנשים, כאן אנחנו מייצרים עיצוב שהוא בעצם מאפשר לטעויות להתמעט. גם מבחינת התאונות ההתמקדות שלנו היא באמת בפגיעות קשות ולא מן אמירה כללית. זאת אומרת ברור שרוצים למנוע תאונות אבל העובדה שאנחנו לא מתמקדים בהרורים ובפגיעות הקשות היא גורמת לחוסר הצלחה. אם היום אנחנו רואים את התאונה ואז אומרים מה נעשה שפה לא נכון ומגיבים אז חזון אפס הוא מדבר על זיהוי סיכונים לפני זה וגם מבחינת האחריות, האחריות היא מערכתית של כולם, גם של המתכננים ולא אחריות אישית של הולך הרגל או הנהג. אז אנחנו יכולים להסתכל פה על חמישה דברים שמפיעים, גם בטיחות הרכב שכפי שאמרנו זה הדבר שהוא מופנם במערכת, בטיחות של הדרכים גם משהו שאנחנו כבר חזקים בו שזה מה עושים אחרי התאונה מבחינת התגובה של צוותי החירום ובעיקר הנושא של מהירות בטוחה, זה אולי הדבר המשמעותי ביותר שעשו בערים שהגיעו ליעד הזה. אז זה תמונה מאצלו מסיכר השבת. יש לנו הרבה מקרים שבהם לקחנו, זה פשוט כמות הולכי הרגל כל כך עצומה ששמרו את, למרות שאין סימון של איקסים, אבל אפשר לחצות מכל כיוון לכל כיוון. בעצם לתת להולכי רגל באמת את הצרכים שלהם. זה כמובן עדיין לא לא מושלם, אבל זה הכיוון. הנושא של המהירות פה הוא קריטי. אני אסתכל על, קודם כל שדה הראייה כשאתה נוסע במהירות מעל חמישים קמ"ש אתה פשוט לא רואה מה קורה, אתה נוסע. ואם מישהו נכנס לכביש אין לך סיכוי לראות אותו גם מרחק הבלימה והכי חשוב זה מה קורה כשאתה נוסע, סליחה על הויזואליות פה, אבל בסופו של דבר כשמישהו נוסע בשישים קמ"ש והוא נתקע בהולך רגל הסיכוי שמישהו ישרוד מכזה מפגש קלוש.

יוני יפה-נוף:

הולך הרגל.

אביעד כהן:

הולך הרגל, כן, כן. ובשלושים קמ"ש אנחנו מדברים שבאמת זה יכול לקרות. אז העניין הזה של שינוי המהירות זה משהו שהופנם בפריז, אנחנו רואים כמעט באחוז מאוד ניכר של רחובות, רחובות העיר הפכו להיות הדי-פולט שלושים קמ"ש, לפני זה היה באמת אולי בשכונות, אבל זה נעשה לדי-פולט, בירושלים מעט מאוד רחובות שלושים קמ"ש. אני יכול להגיד שיש הרבה מאוד רחובות מקומיים שבפועל הם כן רחובות שקטים אבל ההכרזה עליהם כעל רחובות שלושים קמ"מ ממותנים היא לא הוסדרה וזה בהחלט אתגר שיש לנו. באזורים היותר מרוחקים בשכונות החיצוניות, גילה, רמות וכדומה האתגר הוא עוד יותר גדול כי הרחובות הם גם מאוד רחבים ולמרות שלפעמים יש נפחים מאוד מועטים, התאמה שלהם, זאת אומרת זה לא מספיק לשים שלט אלא צריך באמת

לעשות שינויים גאומטרים שיגרמו למערכת ולאנשים לנסוע יותר לאט. אני לא אעבור פה, יש פה הרבה כלים, חוץ מהבמפרים שאנחנו כולנו מכירים ככלי להפחתת המהירות, יש הרבה מאוד כלים שאפשר להשתמש בהם, אם זה הגבהה שכן משתמשים בחלק אבל צריך להגביר את זה, יש כל מיני אתגרים של ביצוע וצריך להתמודד איתם, כמו שהתמודדו עם האתגרים האלה במקומות יותר גשומים מכאן. גם מבחינת ההגנה על הולך הרגל, הרמזורים, הרציפות של הרמזורים וכדומה. הסימון היותר נכון גם מבחינת האופניים יש הרבה מאוד כלים ואני לא אעבור על כולם. גם מבחינת ה... למרות שגם בעולמות של בטיחות של נהגים אנחנו יותר מתקדמים, עדיין יש גם בזה מה לעשות וכמובן הנושא של החינוך והאכיפה הוא נושא מאוד משמעותי שלא זונחים אותו. פשוט החזון אפס הוא מוסיף לו את ההיבט הזה של הטיפול ברשת התומכת ונותנת כלים הרבה יותר חזקים ליישום של הנושא הזה. אז אני קצת אתייחס למקרים מהערים ובכוונה אריה איתגר אותי ואמר צריך להביא ערים שהם ערים שדומות לירושלים מבחינת השיפועים, כי הרבה פעמים אנחנו אומרים ירושלים אין בה אפשרות ללכת כי היא יש בה שיפועים קיצוניים. אנחנו מאוד אוהבים להביא את בילבאו, זה גם עיר שיש בה הרבה מאוד מעליות ציבוריות ולקחנו את זה כדוגמה ברכבת הקלה יישמו על רקע ההכרות עם המקום הזה גם מעליות ציבוריות אבל זה אמנם מקום קצת יותר קטן מבחינת העיר הפנימית אבל המטרופולין הוא מטרופולין של מיליון, די דומה, דומה שונה לירושלים. יש מרכז עיר שטוח והשכונות מקיפות, מקיפות אותה אבל רוב שטח העיר זה אזורים הרריים ובעצם הם לקחו לצד, קודם כל הם ייצרו תוכנית לניידות בת קיימא, זאת אומרת זה הולך בד בבד, קודם כל עידוד התנועות הלא מנועיות עם יעדים של צמצום פגיעות, שיפור ניהול תנועה, שיפור בטיחות בדרכים וקידום ניידות בטוחה בסביבה העירונית, זה תוכנית אחת. ובסופו של דבר הם יצרו תוכנית שבכל בילבאו שמונים ושבע אחוז מהרחובות במהירות של שלושים קמ"ש, יצרו, שמו הרבה מצלמות שיאפשרו את הניטור, כי חלק מהסיפור הוא גם להבין איפה היית לפני ואיפה אתה אחרי. זאת אומרת לא להגיד, לא להציב יעדים מבלי למדוד את עצמך למולם, אז זה אחד מהדברים החשובים. לאסוף הרבה מידע ולהיות כל הזמן עם האצבע על הדופק על המידע. אז היה פה לצד הנושא של המהירות באמת תוכנית רחבה שהיא ייצרה שיפור בכל ההיבטים הלא מנועים, דגש גם על בטיחות הספר מה קרה כתוצאה מהתוכנית, אז היה קודם כל הרבה יותר ציות לאור אדום ממה שהיה קודם, ירידה של תשעה אחוז בתאונות קטלניות, ירידה של שלושים אחוז בכלל בתאונות דרכים, ירידה בזיהום אוויר, עלייה בנסיעות האופניים, כי ברגע שזה בטוח יותר אז אנשים מחפשים אלטרנטיבה וכן הולכים לאמצעים לא מנועים. אז בסופו של דבר ה...

סמדר ארליך:

זה בכל המטרופולין הנתון הזה או רק באזור מרכז הארץ?

אביעד כהן:

אני ידייק. אין לי לזה תשובה מוכנה אבל אני אבדוק את זה. אז גם מבחינת ההליכה היא עדיין האלמנט המרכזי, הם הגיעו באמת לכמעט שבעים אחוז הליכה בעיר. אני אבדוק את זה גם אם זה באמת העיר הפנימית, כי באמת הרבה פעמים התוצאות הפנטזיונריות הם על פנים העיר.

סמדר ארליך:

שזה לא בסדר, עדיף לבדוק

אביעד כהן:

אבל אם אנחנו רוצים להשוות את עצמנו אנחנו צריכים להבין לכל מקום מה היעד שלנו. כי היעד של מרכז העיר שונה משכונות אחרות. אוסלו אחת הסמלים לעיר שהגיעה לאפס תאונות, אז זה התחיל

אריה קינג:

אפס הרוגים

אביעד כהן:

אפס הרוגים, לא אפס תאונות, נכון.

סמדר ארליך:

...מכוניות.

אביעד כהן:

כן. זה מרכז העיר כי יש עדיין, אבל בעצם הם הוסיפו הרבה מאוד היבטים שלן מיתון תנועה וגם מתן מענה לתחבורה אלטרנטיבית. שני שלישים מכביש העיר במהירות תנועה של שלושים קמ"ש ויחד עם הלסינקי ופינלנד הגיעו לתוצאה של אפס הרוגים בשנים האחרונות, אז זה הישג נרחב. רומא, מה שקרה להם גם דומה למקרה שלנו. מי שהיה ברומא זה עיר מאוד צפופה עם כן דומיננטיות של הרכב הפרטי גם באזורי מרכז העיר. והיה שם הרבה מאוד תאונות עם הולכי רגל ובסופו של דבר גם הנושא הזה של זיהוי הכבישים, קמפיינים, התמקדות בבתי הספר באזורים האלה ושדרוגי מעבר חצייה אז הם נהנים מירידה מתמדת. אני לא אאריך, יש פה עוד מקרים ותרואו אותם בזה. גם בולנסיה שהיא עיר בספרד עיר שיחסית הייתה ידועה באי ציות לתמרורים, מהירות נסיעה, נסיעה פרועה יחסית.

סמדר ארליך:

רומא...

אביעד כהן:

כן. אז הייתה ירידה, מתחיל לעלות קצת אבל נקווה שזה ימשיך לרדת.

יונתן שגב:

יש התייחסות לכבישים בינעירוניים בתוך העיר?

אביעד כהן:

כמו בגין?

יונתן שגב:

למשל, כביש רמות

אביעד כהן:

אז זהו, אולי נפריד בין בגין שהוא מוגדר כבינעירוני, כעירוני פרברי (כמה מדברים ביחד)

יוני יפה-נוף:

..

אביעד כהן:

בגדול אני חושב שחלק, אם אנחנו אומרים שרחובות מאספים ומקומיים הרצון שלנו להפוך אותם לשלושים אז בוודאי שגם הרחובות המהירים של השבעים או המאה בפועל צריכים לטפל בהם. אבל אני אומר בגין זה

יונתן שגב:

להפחית אותם לשלושים.

אביעד כהן:

לא לא להגזים כי זה עדיין מקומות שאתה רוצה שגם התחבורה הציבורית תיסע בהם.

דובר:

לא בחמישים כאילו זה

אביעד כהן:

לא, אבל אני אומר לחמישים זה כבר קורה.

אבי שמר:

יש עניין בערים, יש עניין של עורקי תנועה, יש רחובות, יש שונות, יש היררכיה שלמה בסוגי הרחובות ולכן כביש בגין הוא עורק ובעורקים אתה לא פוגע. שוב, המאפיינים שלו הם מאפיינים של נסיעה מהירה יותר והמטרה היא באמת לאפשר תנועתיות.

אביעד כהן:

אבל אני אומר כן בהקשר אולי בגין בגין פה זה החרוג כי הוא באמת מופרד לגמרי. אבל מקומות כמו

אריה קינג:

הולכי רגל לא חוצים את בגין.

יונתן שגב:

נכון כביש רמות

יוני יפה-נוף:

וגם אביעד הראה

דובר:

לא, אבל גולדה מאיר

אריה קניג:

גולדה מאיר, כן.

אביעד כהן:

לדוגמה, זה משהו שאתה צריך לטפל בו. זאת אומרת אם לא תצליח לטפל באמצעות מעברי חציה כי זה יסכן גם את הולכי הרגל, אתה תצטרך לטפל באמצעות, זאת אומרת העניין הוא להגדיר גם את התדירות הרצויה של חציה מצד לצד, כי תופעות כאלה כמו שאנחנו מכירים היום שקילומטר אין לך איך לחצות ויש סיבה למה לחצות מצד לצד אז הם בעייתיים.

דובר:

וגם אביעד הראה בערים שהיה בהם חזון שזה לא היה מאה אחוז ...

אביעד כהן:

נכון. בחרו בעצם את הרחובות, בעיקר הרחובות הפנימיים. אז אני אומר יש הרבה רחובות והאתגר הוא באמת במרכז העיר, הרחובות שבפועל גם נוסעים בהם לאט. רק מה שקורה לא בזמני עומס דווקא אלה הזמנים המסוכנים. אני לא חושב שמישהו ברחוב הנביאים נוסע יותר משלושים קמ"ש. אז רק דוגמה אחת ממשוהו שכבר קודם בזמנו בעירייה בשיתוף עם צוות תוכנית אב לתחבורה יחד עם עופר מנור גם אני חושב שבתושיה היו יחד עם זה הנושא של הליכתיות לבתי ספר, אז בעצם נבחן.

סמדר ארליך:

קיים כבר שנים דרך אגב המסלול הבטוח לבית הספר זה לא המצאה של עכשיו.

אביעד כהן:

לא לא ברור.

סמדר ארליך:

זה שנים.

אביעד כהן:

לא, מה שהחידוש פה היה הנושא יותר של הטיפול התנועתי כאילו סביב בתי הספר של בעצם להפוך את המרחב בית הספר.

אבי שמר:

זה גם בהיבט התשתיות להסדיר את זה לאזורי שלושים וגם לעודד הליכתיות.

אביעד כהן:

כן.

סמדר ארליך:

באמת המעברים זה

אביעד כהן:

נכון אני אומר הדברים הם היו קיימים בתוכניות ובאמת זה אחד, אני אומר אחד היעדים, המקום הראשון שאולי נכון לטפל בו ויותר לא בהכרח יותר פשוט אבל יותר מתבקש זה סביבת בתי הסר כי זה באמת המקום עם הצורך המידי.

מרדכי פדר:

אתה צריך את משרד התחבורה כדי לשנות את... מחמישים לשלושים בעיר ואז להחריג את כל השאר.

אבי שמר:

אתה לא צריך, אתה לא צריך. אתה לא צריך. הראש רשות הוא בעל סמכות, הוא ראש רשות תמרור מקומית

אריה קינג:

הוא ...

אבי שמר:

ובסמכותו לעשות שינויים גם של מהירויות והגדרה של אזורי שלושים, זה נתון לסמכותו.

מרדכי פדר:

נכון אבל הברירת מחדל

אבי שמר:

הוא לא צריך את רשות התמרור המרכזית. תחבורה ציבורית מחייב. הוא לא יכול לעשות שום שינוי בתחבורה ציבורית.

מרדכי פדר:

ההגדרה של התמרור הוא חמישים.

אבי שמר:

והוא יכול לשנות את זה, זה מה שצריך לשנות, ברירת מחדל של התמרור של הבית שזה הופך מחמישים לשלושים.

מרדכי פדר:

הוא יכול לשנות והוא מעביר את זה לאישור למשרד התחבורה, הוא רק מעדכן אותם.

אריה קינג:

עשינו את בירושלים.

אביעד כהן:

יש הנחיות מיתון תנועה.

דובר:

שלושים פה, שלושים פה, זה משלושים.

מרדכי פדר:

אני אומר שהברירת המחדל תהיה שלושים. אתה רוצה חמישים? שים חמישים.

אביעד כהן:

לא, הוא צודק, שאם אתה רוצה כאילו לשנות

אריה קינג:

אה אם אתה רוצה שהיא תגיע לכל העיר וודאי אוטומטית שלושים. (כמה מדברים יחד) אנחנו לא מדברים על זה. אנחנו לא מדברים על זה. אולי יום אחד נגיע לזה.

אביעד כהן:

זה חזון רחוק. אני אומר זה מה ש..

דובר:

אזור מינוס אחד.

אריה קינג:

אנחנו לא מגיעים, לא לא הגענו לזה גם אפילו. תמשיך אביעד.

אביעד כהן:

לא, זהו בגדול אני, רק אם אני חוזר באמת לפרויקטים שהצענו בזמנו במרכז העיר אז גם יש פה כל מיני דברים שיכולים לשפר את המצב בדברים מאוד יחסית פשוטים והעידן הזה של שני קווי רכבת קלה במרכז העיר פלוס רכבות כבדות גם יהיה פה תוספת מאוד משמעותית של הולכי רגל וזה גם הזדמנות מבחינת הרכב המקום של הרכב הפרטי באמת למתן אותו עוד יותר ממה שהוא היום ולייצר את השינוי הזה של השיפור הבטיחותי להולכי הרגל.

סמדר ארליך:

אז אם נניח היו שואלים אותך איזה אזור בירושלים היית לוקח לעשות שם פיילוט לחזון אפס כדי שנתחיל בקטן. מה מה האזור האקוטי?

אביעד כהן:

תראי, הייתי לוקח קודם את מרכז העיר כמקום, כאילו לסיים את העבודה שכבר בעצם הותחלה ובתור שכונת מגורים אני חושב שדווקא שכונות מגורים כמו בית הכרם זה זה

סמדר ארליך:

אבל למה לא לדבר למשל על גולדה בתור

אביעד כהן:

כציר?

סמדר ארליך:

כן, כציר, כי אחוז ההיפגעות הגדול של הולכי רגל

אביעד כהן:

כי הכלים, שמה זה כלים קצת אחרים, אבל כן, כן.

סמדר ארליך:

אבל יש פה מלא..

אריה קינג:

מה שאביעד אומר הרעיון שלהם זה לא לקחת ציר, לקחת אזור וכביכול לסגור אותו, לתחם אותו בפוליון שהוא מקום, שהוא גם רק שלושים וגם כניסה, וגם וס וגם.

סמדר ארליך:

כן

אביעד כהן:

יש פה 3 מימדים שבעצם של טיפול. מימד אחד זה באמת השכונות, יותר מיתון תנועה של שכונה זה כאילו המקום המסורתי הזה. יש את המקום את העניין הזה של הרחובות המאספים. דוגמה פלמ"ח דרך בית לחם שהם בעצם רחובות בסך הכל מצומצמים ולא צריך לעשות שמה הרבה, צריך באמת לשפר את המרחב, אולי להרחיב מדרכות וכדומה. יש את הצירים מה שאנחנו קוראים לזה מדרך לרחוב, ככה זה הפרויקט, זה רחובות אורכיים שבפועל מתפקדים כדרכים. יש לנו רבין, הרצוג, הרצל, גולדה מאיר

אריה קינג:

חברון

אביעד כהן:

דרך חברון, שזה פרויקטים שהם, צריך ללכת ציר ציר. זאת אומרת חלק מהסיפור של החזון אפס לדעתי זה הוליסטיות, זה להגיד אני עושה תוכנית ארוכת טווח ואני לא, אני מתחיל לייצר לי מפת דרכים שאומרת מה אני, במה אני הולך לטפל, כי השיטה אולי השונה מזה זה להגיד יש לי מוקד סיכון אני אלך רק לטפל שם. אז

סמדר ארליך:

לא רק, אני אומרת

אביעד כהן:

לא, בסדר.

סמדר ארליך:

יש לנו אחוז היפגעות כל כך גדול בציר כזה.

אביעד כהן:

בסדר, אז גם אז אני אעשה תעדוף לטפל שם, זה ברור. אבל אבל הייתי מעדיף לקחת את כל הצירים, להגיד איזה ציר נכנס לאיזה מחלקה, האם זה יכול לרדת לחמישים או כמו שאבי אמר זה ציר משמעותי מדי לתחבורה ציבורית, מה מה בכלל הכלים שעומדים לרשותי.

ירון תורן:

רגע, אפשר? כאילו זה שרוצים להגיע לחזון אפס בהרוגים, בעיקר מקרב הולכי הרגל לא אומר שאנחנו עכשיו ניקח צירים שנפח התנועה בהם הוא אדיר ונהפוך אותם למקום שבלתי אפשרי להתנייד בו גם עם כלי רכב. שלא לדבר על אוטובוסים, אבל לא רק אוטובוסים. אנחנו לא אמרנו, אני בעיניי כדעתי האישית, לא אמרנו שהיום, מהיום בכל רחבי ירושלים התנועה היא בשלושים קמ"ש, כי זה לא משהו פרקטי לדעתי ברמה של חיים של יוממיות לעבודה, של הגעה מעבודה...

דובר:

בשביל זה אנחנו גם לומדים ממקומות אחרים וגם הם יצרו את האיזון הזה והם צירים מרכזיים.

יונתן שגב:

יצור כאוס

אביעד כהן:

נכון לכן אנחנו

ירון תורן:

בתי ספר קלאסי, זאת אומרת אני לא הייתי שואף לשנות

אביעד כהן:

אבל בתי ספר אני אומר זה קצת הקל מדי, ירון.

ירון תורן:

לא, אבל בוא, זה גם לא קיים עדיין.

אבי שמר:

הנקודה חשובה, בואו ניקח לדוגמה את ציר גולדה, לפחות מה שמטריד אותי עם שיעור התאונות הכל כך גבוה בציר הזה, זה שבעצם אנחנו כל הזמן מנסים, סליחה שנייה, אנחנו כל הזמן מנסים למצוא פתרונות ואז אנחנו אומרים רגע אבל מתוכנן שם הקו הכחול.

סמדר ארליך:

כן זה אבל זה לא

אבי שמר:

ואז בעצם אין איזושהו תכנון רב שנתי.

אביעד כהן:

נכון.

אבי שמר:

עכשיו מה שאני חושב שצריך לקחת כן את הציר הזה ולחשוב על פתרונות לטובת משתמשי הדרך הרכים ולראות את זה בד בבד למול אותן תוכניות לבניית הציר הכחול ולראות מה אפשר לשפר עד אז. ממש לתכנן את זה ברמה של שנים, בכל שנה ושנה מה אנחנו מתכננים לעשות כדי לשפר את רמת הבטיחות לטובת הולכי הרגל ואולי ככה כן להצליח להפחית את זה את מספר תאונות במעורבות הולכי רגל ולא להשאיר את המצב כמו שהוא ונגיד נחכה שיהיה הפרויקט של הקו הכחול.

סמדר ארליך:

וגם לא חייבים מחמישים לשלושים. שם אפשר להגיד אחרת.

אביעד כהן:

נכון, משבעים

אבי שמר:

רק מזכיר, שאמרנו שהמהירויות נסיעה שם בוודאי לא 50

סמדר ארליך:

כן אבל ראש העיר אומר "אין אפשר בכלל לסוע מהר בתוך העיר?" אין.

ירון תורן:

אפשר. אפשר.

יונתן שגב:

לגבי בצלאל, אם אנחנו נמתן שם את התנועה ל-30 קמ"ש, ברחוב בצלאל, האם יש חשיבה מה זה יעשה לעומסי התנועה באזור? כי כאילו גם עכשיו עמוס שם ו...

אביעד כהן:

הנקודה.. זה הולך בד בבד עם ה... כאילו אתה מבין שהמציאות פה ברגע שיהיו לך שני קווי רכבת קלה, היא אחרת, עכשיו כל הרעיון, בעצם בזה שסגרנו את יפו, סגרנו את קינג ג'ורג' אז לאן הם מגיעים?

אבי שמר:

אתה צריך .. גם אם יש לך (לא ברור) של תחבורה ציבורית אפקטיבית, אנשים פשוט יעשו שימוש בתחבורה הציבורית וזה הרעיון.

אביעד כהן:

לא יש פה מקל וגזר במובן מסויים אבל אני חושב שהשאלה היא צריכה להיות פחות, ברמה.. זה לא שאני בא לדפוק את הרכב הפרטי, זאת אומרת אם היה לי מקום-סבבה אבל אני כרגע, המדרכות שיש שם הם לא משהו שנותן מענה...

יוני יפה-נוף:

זאת מדיניות, בסופו של דבר אתה מחליט לתעדף מה העלות, מה יותר חשוב הבטיחות של המרחב או..

מרדכי פדר:

יש הרגשה שזה מפקיר את ה..במיוחד הולכי רגל וגם נוסעים היום כדי שבעוד חמש שנים, עשר שנים תהיה לנו הרכבת הקלה והכל יהיה פרפקט, אוקי? אתה לא מטפל בדברים הנקודתיים

אביעד כהן:

אני לא אמרתי כלום על רכבת קלה

מרדכי פדר:

לא אנחנו דיברנו על צבי, קח לדוגמא דבר קטן, דרך (לא ברור) פינת יהודה, לא לא סליחה, צומת הבנקים. הפניה ימינה משם זה מופע משותף, זה אומר שבאפשרות הטובה ביותר אפשר לעבור להעביר שני רכבים בפניה ימינה בכל פאזה של רמזור. מה קורה? כולם פונים ימינה מהנתיב האמצעי בגלל אי אפשר, אתה לא יכול לחכות שם. יש דברים שהם פשוט לא לוגיים ואתם צריכים לטפל בזה נקודתית כבר עכשיו.

אריה קינג:

בוא בוא, בוא, אתה מדבר עם הבן הלא נכון, אתה צודק אבל הבן הלא נכון, כי אביעד בצוות (לא ברור) ותחבורה,

מרדכי פדר:

לא הוא לא מתכן את זה.

אביעד כהן:

אני באתי פה להציע תכנית

אריה קינג:

ממש לא, הוא לא מתכן את זה והוא לא קשור לזה, זה חשוב להבין עם מי יש לך עסק, הוא בלופ. צבי הוא מתחיל להתקרב לשם

מרדכי פדר:

אני יודע אבל התכנון לא לקח בחשבון את הבל.

אריה קינג:

שניה אתה צודק, אני אומר אנחנו.. קודם כל אני מסכים עם ההערה שלך, בדיוק אתמול שלחו לי הודעה על זה שיש כנראה איזה תופעה נרחבת בעיר, התופעה שאתה מדבר עליה

מרדכי פדר:

ביקשנו שנים שיבטלו את זה.

אביעד כהן:

אבל מצד שני אני רוצה להגיד בהקשר, אני גר שם

מרדכי פדר:

תנחומי

אביעד כהן:

לא אז אני כבר מכיר את המקום הזה אישי ויש שם באמת, יש שם סיכון, מצד שני אתה כאילו דאגת להולכי רגל אבל מתוך נקודת מבט של הרכב.

מרדכי פדר:

אתה לא דאגת לכלום, זה בעצם שיש שם מופע משותף זה אומר דאגת להולכי הרגל

אריה קינג:

שניה בוא בוא

אביעד כהן:

אני נוטה לא להסכים

אבי שמר:

נעצור את זה

אריה קינג:

זה בטח מקרה פרטי

אבי שמר:

לא לא לא זה כן מקרה פרטי אבל אני לא רוצה לדבר על מקרה פרטי, אני רוצה לדבר על הרעיון, על החזון. אני חושב.. קודם כל תודה אביעד על המצגת, דבר ראשון. קודם כל יש למישהו שאלות? לגבי המצגת, לא אירוע פה אירוע שם, כביש פה כביש שם, כן

ירון תורן:

על הליכתיות ועל בטיחות

אבי שמר:

רק מי שמדבר שיציג את עצמו

ירון תורן:

ירון תורן אגף מדיניות ותכנון אסטרטגי של העירייה. על מדיניות כללית, זמני רמזור בצמתים עירוניים, התחושה שלי כהולך רגל מתוסכלי, שזמן הרמזור להולכי הרגל מוכתב ע"י התנועתיות של הרכב ולא להיפך וזה פוגע בהלכתיות וזה פוגע העקיפין בבטיחות כי הולכי הרגל מאבדים סבלנות ואז בעצם חוצים באדום. האם זה מקבל התייחסות בתכנית כזו שהיא הוליסטית היא הרי היא מטפלת..

אבי שמר:

זה שינוי הפרמידה

סמדר ארליך:

אני רק אוסיף שאם אתה אומר את זה אז אני שומעת את זה מכל האזרחים הותיקים שאנחנו עובדים איתם, אז, אז

אריה קינג:

נורא קשה, הם לא מספיקים לעבור

סמדר ארליך:

הם לא הם לא מספיקים לעבור, ההנחיה אליהם היא להמתין לירוק חדש

סמי עשו:

והזמן המתנה שלהם הוא ארוך

סמדר ארליך:

ההנחיה אליהם היא להמתין לגל ירוק חדש אבל גם אז הם לא מספיקים

אביעד כהן:

אז קודם כל בהחלט זה כאילו אני חושב שזה מסוג הדברים שאתה אומר שיש לך שמתוך התכנית הגדולה, יש לך בעצם המצלה על יישום תכניות נקודתיות

ירון תורן:

לא זה מיקום הנקודות

אביעד כהן:

..אבל יש פה צורך יש פה שני, שני, שניה, יש פה שני אלמנטים, אלמנט אחד זה בעצם להגדיר הנחיות ויש הנחיות לתכנון רמזורים גם שאושרו לאחרונה נכון? של העירייה. את לא יו..

דובר:

יחסית...

אביעד כהן:

מידת ההתייחסות, הן גמישות יחסית מבחינת התייחסות להולכי רגל אין בהם מסמרות, כן יש רצון למשל לייצר רציפות של ההליכה זה דבר שכן הוטמע אבל בוא נגיד ככה, התהליך יש הרבה רמזורים שתוכננו לפני הרבה כאילו שנים וכמה שזה נשמע אבסורד צריך גם תקציבים מאוד גדולים כדי לעשות ריענון של כל הרמזורים בעיר וזה כן אני חושב משהו שיכול לבוא מתוך תכנית כזאת שזה להגיד אני צריך תקציב כדי לעשות את זה ולייצר מערכת של ספירות גם של הולכי רגל שלא

מתקיימת היום כדי לאתר איפה באמת יש כמויות הולכי רגיל כי באיזשהו.. כי לא בכל מקום אתה צריך את ההתחשבות הזאת וכן.

מרדכי פדר:

לא יש פה פיקציה שלא מבינים מה אומר הרמזור האדום והרמזור הירוק להולכי רגל, אומרים שצריכים, יהיה אפשרות לעבור בירוק. לא צריך, הרמזור הירוק רק אומר שיותר אחרי שבדקת, לרדת מהמדרכה ולהתחיל לחצות. מהאדום יש סטנדרט שהוא כשניה, מטר ושניה שעד סוף הרוחב של הכביש, בן אדם שהולך מטר ושניה יכול לעבור, זאת אומרת האדום הוא לא מיידי, האדום רק אומר שאסור לרדת ולהתחיל בחצייה הוא לא אומר סטופ ושסטופ יהיה באמצע.

אבי שמר:

נכון

מרדכי פדר:

הוא לא אומר שאין מספיק מקום, זמן לעבור. זמן, האורך של הזמן של הירוק

יוני יפה-נוף:

ההמלצה לירוק להשלים את החצייה

מרדכי פדר:

האורך של זמן הירוק הוא לא רלוונטי לכולם

יוני יפה-נוף:

הוא גם, כי...

מרדכי פדר:

הוא לא רלוונטי

יוני יפה-נוף:

יש לך פחות זמן לרדת ל...

אבישג זוהר:

נכון אבל לפעמים יש שני רמזורים, יש את זה בקינג ג'ורג' פינת הילל

אריה קינג:

זה מה שהוא דיבר

מרדכי פדר:

זה משהו אחר, הגן הירוק. ההבנה של מה זה אומר הרמזור האדום רמזור ירוק, 90% מהאוכלוסייה כולל בכירים במשרד התחבורה לא מבינים את זה.

אריה קינג:

טוב תודה

יוני יפה-נוף:

מה רק לגבי מה שירון העיר, שבשאר יציאות יהיה פה ריבון ושמה נקודתית צריך לחשוב גם על הרמזורים וכל הדברים האלה.

אריה קינג:

זה ברעיון של רמת בית הכרם לדוגמא

יוני יפה-נוף:

גם עוד משהו שאלה לאביעד, אני חושב שהתשובה היא כבר מהמצגת אבל כנראה שתמרור לא מספיק כן? זה כבר נבדק במקומות שעשו? כלומר שצריך גם ממש אמצעים פיזיים כמו...

אריה קינג:

הוא שם

אביעד כהן:

שינוי של תמרור רק של 30 קמ"ש ללא שינוי גאומטרי, כן, זאת אומרת אנחנו גם יודעים להיפך.

יוני יפה-נוף:

לא אבי אמר לי שבדרך חבון, בדיוק

אביעד כהן:

לא, לצורך העניין נחלאות היא מקום.. בתוך נחלאות כנראה בטוח גם בלי שלט התמרור אבל כן חשוב..

צבי דקל:

אני, בגלל שהוא כלי שיכול לאפשר את האכיפה. בלי קשר לאמצעים פיזיים שמאפשרים את המיקון ואת העבודה

דובר:

זה הכרחי אבל לא מספיק

אבי שמר:

אני רק רוצה להשלים אביעד שמעבר לזירו וויזן שהצגת שהוא מצוין אנחנו ברלב"ד דוגלים בשיטה חדשה שפועלת בהרבה מאוד מקומות בעולם, בין היתר בערים שצינת שנקראת סייב סיסטם, אני מאוד מקווה שבדיון הבא שיהיה לנו אני אציג לכם את זה ברמה של ראשי פרקים כי זה בהחלט משלים, כלומר, הגישה הזו, הוויזן זירו, הדרכים ליישם אותו זה דרך התפיסת העולם של הסייב סיסטם, אוקי? זה ממש חייב להיות יחד.

אביעד כהן:

לגמרי

אריה קינג:

עוד שאלות ל..

יונתן שגב:

רק שאלה קטנה, יש התייחסות לעליות תלולות או ירידות לא תקינות? למשל דיברת על בצלאל, עכשיו, יכול להיות שהמדרכה שם תהיה יותר רחבה עדיין אני לא רואה מגן סאקר עכשיו עולה ברגל כי המדרכה יותר חמה?

ירון תורן:

בחמסין

יונתן שגב:

בחמסין, או כאילו, יש איזו חשיבה? שבסוף הטופוגרפיה של ירושלים היא לא ת"א ולא... (לא ברור)

אביעד כהן:

לא ראיתי, אני כאילו במחילה אבל אני חושב שמי שולך לגן סאקר מנחלאות לא נכנס לאוטו.

יוני יפה-נוף:

לא הולך מה?

אביעד כהן:

לא יודע, איפה הוא יחנה? כאילו זה, זה תלוי, אם אתה מדבר מקומית תלוי לאן הוא מגיע אבל אני חושב שאנשים ירושלמים מתמודדים

אריה קינג:

מפתחים שרירים

ירון תורן:

יש לנו צוות עצים בעירייה אני הרי חבר בו, יש מורכבות אדירה בתחרות בעיקר בתת הקרקע על מקום התשתיות כן? עץ הוא תובעני מאוד בשטח תת קרקעי, אבל מקבל התייחסות דרך התייחסות דרך ראייה של הצללה ככלי לטפל בסוגיה של עץ.

אריה קינג:

עוד שאלות?

נדב פלד:

אני בראשותך, אני לא חושב שזה ריאלי להוריד את המהירות מ-50 ל-30 אני לא חושב שזה מה שיתן את הפתרון

יוני יפה-נוף:

מה שימך רק?

נדב פלד:

אני נדב אני סגן קצין אגף התנועה של מחוז ירושליים, עכשיו אני בכוונה יקצין אבל אל תיפגע, אני חושב שזה הזוי, כאילו יש דברים הרבה יותר מהותיים, רוב התאונות דרכים שרוב הנפגעים שיש בגלל עבירות של היסח הדעת, אין פה שופ קשר למהירות, אם תוריד את המהירות מ-50 ל-30 זה לא מה שימנע את תאונות הדרכים, בסדר? אנחנו מתחילת השנה ד"א פה במחוז ירושליים עם ארבע תאונות קטלניות ושישה הרוגים, בסדר?

יוני יפה-נוף:

כולל יום רביעי

נדב פלד:

שמתוכם אחד הולך רגל שגם הוא לא במעבר חצייה

אריה קינג:

למה, אישה במעבר חצייה

נדב פלד:

אחד בסדר, אישה במעבר חצייה כל השאר לא, בתאונה מאוד מאוד מחרידה באזור בנס הרים, ואני לא חושב שזאת הסיבה, ראינו פה מצגת מאוד מאוד יפה, השוואה לוולנסיה, השוואה לזה, אני אגיד לך את המת מה אני חושב ואיך אני רואה את הדברים, אנחנו כל היום מתעסקים עם זה

אביעד כהן:

אבל השאלה אם המהירות הנסיעה הייתה איטית, אם התוצאה לא הייתה קשה

נדב פלד:

אני לא (לא ברור)

סמי עשו:

המהירות לא מונעת את ה(לא ברור) היא מורידה את הפגיעה

נדב פלד:

בסוף אם רוב הסיבות לתאונות זה בעיקר, כמעט ב-90% זה בגלל כל מה שקשור להיסח הדעת אין קשר למהירות כי אחד שמתעסק בטלפון שלו זה לא משנה אם הוא יסע ב-100 קמ"ש 50 או 30

אבי שמר:

נדב אתה (לא ברור)

סמי עשו:

הפגיעה הפגיעה

נדב פלד:

הוא מתעסק בטלפון שלו, מאז יש (לא ברור)

אביעד כהן:

אבל התוצאה, אם הבן אדם יהיה הרוג, או פצוע...

נדב פלד:

עוד משהו אחד שהוא חשוב בהיבט של האכיפה, אפשר להוריד ל-30 קמ"ש. לאכוף מהירות במכשיר (לא ברור) בטח במצלמה שה-א'3 בזה ריאלי זה כמעט ולא אפשרי, זה חייב להתסכל על אכיפה זה כבר ביחד ולכן..

אביעד כהן:

אבל רוב המקרים, אז אני אומר כל הגישה הזאת אומרת שההסתמכות על אכיפה היא לא הפתרון, הפתרון הוא..

אבי שמר:

היא חלק אבל מהפתרון

נדב פלד:

היא חלק מהפתרון

אביעד כהן:

אבל רגע, בוא קח רחוב..

אריה קינג:

רגע בוא נשמע, למה אי אפשר ב-30?

נדב פלד:

כי יש נמון המון הגבלות, זה 300 מטר מתמרור מסויים, אני מדבר על המכשיר

אריה קינג:

מבחינת המכשיר?

נדב פלד:

כן, כן אנחנו היום אוכפים באגף התנועה, ביחידת התנוה של מחוז ירושלים אוכפים עבירות של מהירות אך ורק מעל 80, גם לא מעל 50 בדרך בגין בעיקר, זין נרקיס כל אכיפה כזאת של עבירת מהירות אם זה לא אי 3 זה עולם שלם, זה אישור של קצין מהתנועה שהוא מאשר את הנקודה וזה עובר אישורים ואישורים (לא ברור) זה לא זה לא זה עולם שלם.

דובר:

אני לא רואה איך אפשר לאכוף בכל רחוב

מרדכי פדר:

ישבנו הבוקר בכנסת, שאתם עוברים לאכיפה של מהירות ממוצעת ממקום למקום, אפשר לעשות את זה גם בעיורני

יוני יפה-נוף:

אני רק רוצה לומר עוד הערה, בנוסף לאכיפה שלמהירות יש דברים נוספים שאפשר לאכוף אפשר להחליף אותם לחזון אפס

נדב פלד :

אנחנו אוכפים

יוני יפה-נוף :

אני אתן לך דוגמא, כמו מעברי חציה במקומות מרומזרים גם במקומות מכוניות גולשות למעבר חצייה הולכי רגל לא יכולים לעבור, זה דבר שבקלות אפשר לאכוף

נדב פלד :

אני יכול להגיד לך שהיום נכון לתאריך של היום, שאנחנו מכירים, רגע אני אגיד לך משהו שהוא חשוב, אני מכיר את הנתונים, אנחנו עוברים עליהם כל יום בטח כל שבוע בהערכות מצב, אנחנו מתחילת השנה פה במחוז ירושלים נמצאים בעליה של 70% בעבירות של אי מתן זכות קדימה להולך רגל, לאו דווקא במעבר חצייה בכלל, בסדר? עכשיו אנחנו פשוט עשינו השבוע איזהו מיפוי וניסנו לראות אם יש איזשהו מיקוד שמגיע לאיזשהו מקום מסויים, כביש, רחוב, לא מצאנו, זה מפורז לגמרי, בסדר? ולכן זה מה שאנחנו רוצים כרגע לתת לזה מענה, אנחנו בוחנים את זה אבל בעיקר זה נוגע, נובע מעבירות של היסח הדעת, בן אדם לא מסתכל על הכביש, בעיקר בטלפון בדברים אחרים והוא גורם לתאונות.

סמדר ארליך :

והנתון של ההרודים שדיברת זה במחוז 6 הרוגים?

נדב פלד :

כן

סמדר ארליך :

ובתוך העיר? אחד?

אריה קניג :

אני אדבר על זה (לא ברור) אבל קודם כל אריאל ביזי Welvom to the club הצטרף אלינו חבר ההנהלה אריאל ביזי

אריאל ביזי :

חבר המועצה

אריה קינג:

חבר המועצה? חבר הנהלה זה יותר

אריאל בזיז:

מועצה, הנהלה

אריה קינג:

אני לא מוריד מגדולתו

ירון תורן:

רק הערה אחת שנאמרה, אני חוזר על מה שנאמר, הסיפור של, עם כל שנאתי ל-30 קמ"ש, הסיפור של 30 קמ"ש הוא שקורות אותן מספר תאונות אבל הן הרבה הרבה הרבה פחות קטלניות ופוצעות, הן פשוט מזיקות פחות להולכי הרגל.

אבי שמר:

לא גם המספר יורד ירון משום ש...

ירון תורן:

זה הוא מתוכנן איתך באופן ישיר אבל לפחות אנחנו בוודאות שתאונות 30 קמ"ש היא פחות

דובר:

היכולת של נהג סביר לתקן ב- 30 קמ"ש היא הרבה יותר גבוהה.

נדב פלד:

ובסוף גם צריך לקחת בחשבון, צריך לומר את זה, זה גם עניין של תרבות, כאילו אנחנו משווים את עצמינו לבעלי נסיעה וזה

אביעד כהן:

לא הם (לא ברור)

סמדר ארליך:

אנחנו חייבים לנסות

נדב פלד:

ירושלים היא עיר מגוונת של תרבויות

אביעד כהן:

יש פה מחקרים וצריך לדבר מול המחקרים, יש מחקרים אחרים אבל הפטליטיז, כאילו הקטלניות של תאונה ב-30 קמ"ש הרבה פחות חמורה. היכולת שלך לתקן טעות, זאת אומרת אתה אומר הטעות היא מהיסח הדעת, בוודאי שיש טעות אבל באיזשהו מצב אתה תופס את עצמך אחרי שלצורך העניין סתית ומנסה לתקן את עצמך, אם אתה ב-90 קמ"ש כנראה שהיכולת שלך לתקן..

סמי עשו:

מבחינת העצירה זה (לא ברור)

אביעד כהן:

.. אם אתה

יוני יפה-נוף:

אביעד אני יכול שאלה קטנה לגבי מה שדובר? הייתה הסברה גם הסברה חינוכית נכון? זה לא רק.. בטח עשו קמפיין וכו'

אבי שמר:

בוודאי בוודאי

אריה קינג:

אני רק רוצה לציין רק שבעניין זה שמעתי באותה ישיבה עם הפורום, שבחיפה, מעניין אם אתה מכיר את זה, הכניסו, יש פיילוט בחיפה בכמה רחובות ששמו שם מצלמות למי שחוצה קו הפרדה וגם מעבר חצייה. יש מצלמה קבועה.

סמדר ארליך:

מה זה חוצה? שלא מאפשר להולך רגל...

אריה קינג:

לא קו הפרדה רצוף, אסור לעקוף, יש מצלמה שמצלמת אותו

אבישג זוהר:

גם פה

אריה קינג:

פה אין את זה, אני לא ראיתי את זה בירושלים, יש דבר כזה בירושלים? אין דבר כזה, אין אין אין. וגם קו עצירה לפני מעבר חצייה. שמו את זה בחיפה, זה פיילוט, אהבתי את זה מאוד לשמוע את זה,

אני חושב שי התקדמות לעוד כל מני רעיונות ופיתוחים שלא דווקא יהיו תלויים ב- 30 אלא גם אמצעים אחרים של הרתעה, מצד האכיפה.

אבי שמר:

אנחנו צריכים גם וגם וגם, זה מה שהסייב סיסטם מדבר עליו, אחד המרכיבים.

אריה קינג:

אז קודם תודה רבה אביעד שוב פעם על ההצגה של המצגת, אני רוצה, התבקשתי, אני רוצה רק לחזור שניה לשיבה הקודמת, דיברנו על גולדה, אז קודם כל, בגולדה, כשדיברנו על גולדה, אחד הדברים שביקשנו שיעשו ועשו, זה את הרמזור מי שזוכר את הרמזור של, על הנת"צ שמיועד לנת"צ אבל יש גם תחבורה רגילה, החליפו אותו. החליפו אותו ואני מקווה

אבי שמר:

אמרנו שהוא מבלבל ואז...

אריה קינג:

שמו את הרמזור הרגיל, דבר נוסף שאני לא יודע בדיוק מה פשר הדבר אבל ככה אמרו לי לפחות ששמו שמה גם מצלמות. אני לא מכיר את זה, לא יודע למה

דובר:

איזה רחוב?

אריה קינג:

רחוב גולדה

יוני יפה-נוף:

לאיזה כיוון?

אריה קינג:

אין לי מושג, הראו לי, שלחו לי תמונה ששמו מצלמה שמה גם אין לי מושג אם היא לכם? של המשטרה?

נדב פלד:

מה מצלמה חדשה?

אריה קינג:

כן

נדבר פלד :

לא, אני לא..

אריה קינג :

יש לי תחושה שאולי זה תושבים החליטו להפחיד אנשים, יש לי את התמונה זאתי עוד שניה אני אמצע אותה.

יונתן שגב :

לא אחרי הצומת רמות לכיוון החוצבים היה מצלמה כל הזמן

אריה קינג :

לא לא לא מה שהוא, מצלמה טקטית הם כתבו לי. לא יודע מה זה אומר

אבי שמר :

לא מצלמות הטקטיות זה מצלמות של המשטרה, זה לא בסמכות של רשות מקומית להציב, אני לא חושב שיש מצלמה, אבל בסדר אתה יודע...

אריה קינג :

אני ימצא אותה

נדב פלד :

לא יש מצלמות שעדיף שאי אפשר לדבר עליהם פה אבל לא חושב ש..

סמדר ארליך :

מצלמה נסתרת

אריה קינג :

בכל אופן שניה, לגבי מה שחסר לי ואני אומר את זה פה, צבי בנוחותך, ועלה פה בשיחה עם יואל, יואל אבן, אני מבקש שתעלה את זה מולו, דובר על שילוט, שילוט אפשר לעשו מחר

אבי שמר :

מזה שילוט? ומה בדיוק?

אריה קינג :

שניה, שילוט, פשוט לשים שילוט "אתה נכנס לכביש האדום המסוכן ביותר בירושלים פתח עיניים"
פשוט, לא יודע מה

עפרה שוראקי:

היום שנסעתי בכביש רמות..

אריה קינג:

שניה שניה אני לא רוצה להיכנס למינוחים כי אני לא איש הסלוגן הכי טוב בעולם, אנל לא יכול להיות, עברו כבר חודשיים מהשיבה הזאת אני חושב, מגולדה, מקצה עד הקצה אין שום שלט שאומר לך שהמקום הזה מסוכן. אז אני מבקש שאתה, יואל יודע, הוא היה פה והוא אמר שהוא לוקח את זה על עצמו נכון ?

סמדר ארליך:

בוויז יש

אריה קינג:

לא בוויז מה בוויז

סמדר ארליך:

אני אומרת בוויז זה גם חדש הוייז מגיע

אריה קינג:

הוייז כן, הוייז הכניס נכון, הוייז שם את זה נכון בוויז יש אני קיבלתי את זה למטה בצומת איך אתה מתחיל פתאום שים לב, דחף לי "כביש/ ציר מסוכן"

עפרה שוראקי:

ריבוי תאונות

אריה קינג:

אז אם אפשר עוד פעם תעלה את זה מול יואל, לקחת את הסלוגנים מסמדר, מאבי, גם להולכי רגל וגם לנהגים.

סמדר ארליך:

אפשר אולי לפנות ספציפית למשהו.

אבי שמר:

אני הייתי רוצה לחבר את ה... (לא ברור)

דובר:

יש אבל דוגמאות ממקומות אחרים בארץ? כי אני פשוט לא...

אבי שמר:

אנחנו לא בעיה, סלוגנים יש, העניין הוא שדוברות העירייה חייבת, דיברנו על זה

אריה קינג:

נכון נכון

אבי שמר:

אתה חייב שהם יהיו משולבים בתהליך

אריה קינג:

נכון, ברגע שיהיה את השילוט, דובר שיהיה גם דוברות לנושא הזה

אבי שמר:

מצוין

אריה קינג:

אבל לא קרה שום דבר אז אני מבקש צבי, אם תוכל לדבר עם יואל, הוא לקח את זה על עצמו הוא אמר שיעשה את זה בתיאום עם אבי ועם מטה הבטיחות של העירייה. הוא נעשה את זה כבר וזה מה שטוב, גם אם יש עבודות רכבת וגם אם אין זה לא משנה השלט הזה טוב שהוא יהיה שם, השלטים האלה.

דובר:

בשבילנו זה רלוונטי

אבי שמר:

בדיוק אני ואי זה

אריה קינג:

ושניה, דבר נוסף, שעלה שמה ולא קרה ואני, מאיר?

מאיר נקש:

כן

אריה קינג:

תרשום את זה עלינו כי אני רואה שאין פה אף אחד משפע אז זה לקחת את זה על עצמינו המעקות בטיחות בצומת למטה, איפה שאנשים חותכים לכיוון התחנות אוטובוס זה כביש גולדה מאיר חיבור עם 9 אנשים שיורדים מצד אחד של הכביש וחוצים מצד שני של הכביש, במקום ללכת על המעבר חצייה הם פשוט חותכים לתחנות אוטובוס ונכנסים לתוך הנתיב.

אבי שמר:

מתפרצים לכביש כן?

אריה קינג:

בסדר? אז זה הייתה אחת המטרות, המשימות שלקחנו בישיבה ההיא ולא התקיימה. אני עובר עכשיו לנושא

אבי שמר:

רגע ומד מהירות גם עלה בישיבה

אריה קינג:

איך ?

אבי שמר:

דיברנו על מדי מהירות על גולדה אתה זוכר?

אריה קינג:

מד מהירות גם היה, נכון

אבי שמר:

גם לא קודם

אריה קינג:

מד מהירות מי לקח? מי רשם שיקח את זה על עצמו

אבי שמר:

גם, הכל זה יואל, יואל היה צריך לבדוק את זה, כן.

אריה קינג:

אז צבי (לא ברור) מה אלה שמראים לך את המהירות שלך?ש...

אביעד כהן:

שנדלקים אם אני עובר את המהירות

דובר:

הם מוכחים כאפקטיביים?

אביעד כהן:

אני יכול להגיד שאני חווה את זה כאפקטיבי.

אבי שמר:

אני בעצמי ברגע שאני רואה את זה אני אוטומטית מוריד רגל מהגז

אריה קינג:

הכי טוב בזה שאתה יכול להרים את זה ולהזיז את זה מתי שאתה רוצה זה לא מחובר לאיזה

אביעד כהן:

למרות שאתה אפילו שני קמ"ש, ברגע שזה נדלק זה מייצר את האינסטינקט

אריה קינג:

אפילו למטה שלט 'המהירות המותרת היא 60-70 מה מותר שם 70 בגולדה?, 50, אז 50 ואתה רואה, בסדר?

מרדכי פדר:

אם אתם מדברים על נת"צים, יש בפרבשטיין...

אריה קינג:

אנחנו לא מדברים על נתצ"ים

מרדכי פדר:

אז אני לא אדבר על נתצ"ים.

אריה קינג:

בבקשה אבי

אבי שמר:

תורי?

אירה קינג:

כן

אבי שמר:

יאללה מצגת, מי דואג לי למצגת?

דוברת:

שלך, העלת אותה? פה?

אור בוזגלו:

שלחתי את, כן כן כן

דובר:

מעולה

דוברת:

והיא פתוחה או לא?

אריה קינג:

ד"א ונדב אתה יודע להגיד לנו מה היה עם ה... אם מותר לך בכלל, עם הסיפור הזה של הדריסה של האישה? שנפטרה אתמול?

דובר:

ביום רביעי

נדב פלד:

לא אין לי אני פשוט לא בקיא ב..

אריה קינג:

אתה לא בקיא

נדב פלד:

אני מוכן לבדוק את זה.

אריה קינג:

(לא ברור) כי אני חושב שהיא נפצעה במעבר חציה, ככה זה היה נראה בתמונות

דובר:

היא חצתה במעבר חציה

אריה קינג:

מה?

דובר:

היא חצתה במעבר חציה

אריה קינג:

היא חצתה במעבר חציה ומיניבוס דרס אותה.

אבי שמר:

טוב, רק לפני שאני מתחיל את המצגת אני רוצה לומר שלצערי התחלנו את הנה כמו שנדב אמר, רע מאוד. ואני יכול לספר לכם שהייתה לנו תאונה ב-27 לדצמבר במעורבות רכבת קלה ביפו 127 הולך רגל קשיש בן 86 החליט שהוא חוצה באדום, הרכבת פגעה בו כמעט במהירות 0 אבל הוא בחמישי לינואר נפטר מהפציעה שלו, זה האונה הראשונה שחווינו בעצם שמישה ונהרג כתוצאה מתאונת דרכים

אריה קינג:

מתי זה היה בעשרים ו?

אבי שמר:

בעשרים ושביעי לדצמבר אירעה התאונה, הוא פונה במצב קל

אריה קינג:

ניר מתי היה פגישה? ניר מתי הייתה פגישה עם הרכבת הקלה? היית? טוב תמשיך, תבדוק לי את זה כי הם אמרו, אגב, אם זה ככה זה ההרוג השלישי

אבי שמר:

נכון, מהרכבת

סמדר ארליך:

אבל אחד זה לא היה, זה בגלל מחלה והיא נפלה

אריה קינג:

זה לא משנה עדיין.

סמדר ארליך:

לא אני רק אומרת זה לא היה כהולכת רגל..

אריה קינג:

הולכת רגל, היא נפלה בין הקרונות והיא נדרסה..

אבי שמר:

זה היה שנה שעברה עם ה.. כן, התאונה השנייה הייתה ב.. אני מעלה את זה, כי שוב כשאני אדבר על המספרים והנתונים זה עובד לצערי בקורלציה מלאה לתחילת השנה שהתחלנו אותה בתאונות דרכים. אנחנו מדברים על הולכי רגל, אנחנו מדברים על הולכי רגל קשישם, מדברים על הולכי רגל ילדים ואנחנו מדברים על דו גללי. ואנחנו סיימנו רק את ינואר. אז ב-16 לינואר הייתה לנו תאונה נוספת במעורבות של ילד בן 10 שנפגע מרכב בבית חנינה. אנחנו מדברים ילד כהולך רגל, יש לנו אירוע של קשישה שנפגעה ב-29.1, רכב שפנה מרחוב הפלמח לגדוד העברי, פגע בהולכת רגל על מעבר חצייה, הולכת הרגל, קשישה נהרגה כתוצאה מהתאונה הזו. ויש לנו תאונה נוספת של דו גללי, אופנוע שנפגע, ככל הנראה מדובר בצעיר מהמגזר הערבי. זה במאפיינים של תכף נדבר על מה היה לנו ב-24 ואז נבין את ההשלכה של המשכיות לצערי של 25 אז ככה אנחנו בעצם, אלה הנושאים.

אריה קינג:

הילד בבית חנינה, בסוף נפטר מהפצעים שלו? כן?

סמדר ארליך:

כן כן

יוני יפה-נוף:

כמו שהזכרת תאונות קטלניות

אבי שמר:

כן כן תאונות קטלניות. אז אני מציג רק את היעדים הלאומיים שלנו

סמי עשו:

עד היו לא יודע איזה בית ספר הוא היה, אני מנסה לראות, איך לא קיבלתם שום..

אבי שמר:

אז אם דיבר מקודם אביעד על הנושא של זירו וויז'ן אז אין ספק שהמהלכים, אגב בשילוב של אגף אסטרטגיה של העירייה חייב להיות משולב בתהליכים האלה, ככה בקצרה על המטרות העיקריות של המלב"ד אז אנחנו מדברים על שינוי תרבות הנהיגה, קידום מערכת בטוחה זה הסייב סיסטם שדיברנו, תכנית לאומית משולבת ורב שנתית, קביעת סדר היום הממשלתי והציבורי אני יכול להגיד לכם שלני חודש היה דיון בכנסת בראשות יו"ר וועדת הכלכלה והגיעו למצב שאף דיברו על להעביר הרלב"ד תחת משרד רוה"ן זה אמור לעבור אישור וועדת שרים אני לא בטוח שזה יקרה אבל הנושא הזה בהחלט על סדר היום של הכנסת. הובלת תחום הבטיחות בדרכים במישור המקצועי במדינת ישראל ובניית מרכז הידע הלאומי האינטגרטיבי המוביל, יש לנו מן הסתם מערכות למידה שלנו שגוזרות גם מנתוני משטרה גם מכון גרטנר וגם למס, טוב מה שאנחנו רואים בעצם בשקף הזה זה תמונת מצב של תאונות דרכים בשנת 24, סליחה על הספרות שהתפספסו אז אפשר לראות שבשנת 24 בבין עירוני, נהרגו 14 מתושבי ירושלים, בעיר ירושלים עצמה, נהרגו שישה עשר בני אדם, אגב, רוב ההרוגים בעיר ירושלים הם הולכי רגל, קשישים וילדים מהמגזר הערבי ורוכבי אופנוע, הם מהווים מעל 95%, כמעט את רובם.

ירון תנור:

אנחנו מדברים העיר או המחוז?

אבי שמר:

זה תושבים, תיכף נדבר על העיר. זה המעורבות של תושבים בתאונות דרכים, תסתכלו יש פה בין עירוני, בתוך העיר ירושלים וברשויות אחרות זה יש לנו גם שני הרוגים, תושבי ירושלים שנהרגו בערים אחרות יכול אגב להיות שפה מדובר במישהו ששכר בת"א קורקינט חשמלי ונסגע, נתתי את זה כדוגמא, זה לא בהכרח המצב. ושוב, מבחינתי אנחנו חייבים לעצור את זה. הקטל בדרכים פשוט הולך ועולה, אנחנו נראה אגב בשקף הזה, אפשר לראות את הירידה במגמות של תאונות הדרכים בין השנים 21 ל-24, אפשר לראות גם ירידה במספר ההרוגים תושבי ירושלים אז בעשרים ואחת נהרגו ארבעים וארבעה משתמשי דרך, ה נהגים, הולכי רגל ורוכבי דו גלגלי. בשנת עשרים ושתיים-ארבעים, בשנת עשרים ושלוש-שלושים וחמישה ו-2024- שלושים ושתיים. אבל כשאנחנו מסתכלים על העיר ירושלים כעיר ירושלים, זה המצב הרע מאוד אנחנו רואים שבעצם יש לנו מגמת עלייה לאורך השנים, אני יכול להגיד לכם שהשנה עם מספר ההרוגים הנמוך ביותר שהיה בעיר ירושלים היה ב-2014 אז נהרגו שישה בני אדם, זה היה המספר הנמוך ביותר ובצעם מאז אנחנו לצערי במגמת עלייה, כשבצעם ב-2024 שברנו את השיא של מעל עשרים שנה של הרוגים בתאונות דרכים וכמו שאמרתי מתוך העשרים ואחת הרוגים, תאונות דרכים שאתם רואים כאן, עשר מהן זה במעורבות של הולכי רגל ועשר במעורבות של דו גלגלי ועוד תאונות רכב עצמית ובעצם שוב אנחנו מבינים

שהבעיה שלנו זה היא בהיפגעות הולכי רגל אתם יכולים לראות את זה פה, אגב מה שרואים פה אמנם יש איזשהי ירידה מסויימת במספר התאונות האבסולוטי אבל תראו את העליה בתאונות הקשות, אנחנו מדברים על אחת עשרה תאונות במעורבות הולכי רגל קטלניות, שמונים ושבע תאונות קשות ומאה עשרים קלות. אזהמצב רק הולך ומחמיר מבחינת שיעור חומרת ההיפגעות של אותם הולכי רגל. כמובן שהמגמה היא לצערי מגמה של עליה בחומרה.

אריאל בזיז:

כמה הרוגים היה ב-2024 בירושלים העיר?

אבי שמר:

עוד פעם? סליחה, תושבי ירושלים?

אריאל בזיז:

לא, בירושלים

אבי שמר:

בירושלים 22 תאונות דרכים קטלניות ו- 22 הרוגים.

מרדכי פדר:

זה מה שאומר מה שאתה אמרת אביעד, שמה שחשוב מאוד זה שיש ירידה במספר התאונות, שהתאונות לא תהיינה כל כך קטלניות לכן צריך להוריד את המהירויות.

יוני יפה-נוף:

החזון 0 זה שיהיו 0 הרוגים.

⋮

אין ספק ש (לא ברור) התאונות היה נראה כן במגמת ירידה.

אביעד כהן:

אין ספק ש (לא ברור) התאונות היה נראה כן במגמת ירידה

אבי שמר:

ירידה כן, אני אמרתי, אמרתי מספר של הסך הכל מראה מגמת ירידה אבל שוב המגמה של הסך הכל הייתה במוערבות של תושבי ירושלים בסדר?

אריאל בזיז:

וכמה סך הכל היו תאונות דרכים בירושלים? (לא ברור)

אבי שמר:

עכשיו יש לך את זה מול העיניים עכשיו אתה יכול לראות את זה זה המספר המדויק של תאונות הדרכים בירושלים אז אפשר לראות את המגמת ירידה ועם זאת תראו את התכונות הקשות. יש לנו עשרים ושתיים תאונות שקטלניות ועוד מאתיים ועשר

סמדר ארליך:

זה נפגעים

אריה קינג:

זה הרוגים

אבי שמר:

נכון נכון סליחה, השקף הזה הוא ההרוגים

סמדר ארליך:

זה נפגעים לא רק הרוגים, הקודם היה לדעתי

אבי שמר:

נכון צודקים הקודם היה תאונות דרכים, זה היה התאונות דרכים וזה נתוני נפגעים ופה באמת אנחנו רואים את העליה במספר ההרוגים ומספר הפצועים קשה בתאונות דרכים ולמרות ששוב רואים פה מגמה של ירידה אבל הירידה מתבטאה בעיקר בנפגעים כאן. עכשיו אנחנו יורדים לרזולוציה של כל אחד מסוגי התאונות שהם של האוכלוסיות פגיעות, אנחנו מתחילים עם היפגעות הולכי רגל, אז אשר לראות שבשנת עשרים טארבע נהרגו בעיר עשרים ואחת הולכי רגל, זה שיא של העשור האחרון מרבית הולכי הרגל ההרוגים הם פעוטות, ילדים וקשישים וכשאני מזקק את זה, הילדים והפעוטות הם בעיקר מהמגזר הערבי במזרח ירושלים וחלקם הנוסף זה מהמגזר החרדי. ניתן לראות מדי שנה מספר הנפגעים קשה הינם פעוטות, ילדים וקשישים אתם יכולים לראות את זה בגרף התחתון, הגרף העליון זה גרף המספרים והגרף התחתון הוא הגרף של קבוצות הגיל. ואפשר לראות את שיעור המעורבות הגבוהה של ילדים בתאונות, כנפגעים הולכי רגל גם בקטלניות של הפעוטות והילדים עד גיל 9 וכמובן גם בקרב הקשישים. בעצם השילוב של ילדים וקשישים זה בערך 60% מתאונות הולכי הרגל החמורות בעיר. הקבוצה השניה בעצם של הנפגעים זה רוכבי הדו גלגלי אפשר לראות כאם שנהרגו בעיר עשרה רוכבים וארבעים ושישה נוספים שנפצעו קשה, רוב הרוכבים הם נערים ונהגים צעירים ובהם חלק ניכר...

אריה קינג:

נהרגו 11 מתוכם עשרה? קודם היה שקף

סמדר ארליך:

11 הולכי רגל עשרה דו גלגלי

יוני יפה-נוף:

22 הורגים 11 הולכי רגל עשרה דו גלגלי ואחד תאונה עצמית

אבי שמר:

מקודם היה הולכי רגל אנחנו עכשיו בדו גלגלי. עכשיו מה שחשוב לשים לב בדו גלגלי את שיעור המעורבות של תושבי ירושלים ברחבי הארץ. בעצם אנחנו רואים שבין השנים 2021 עד 2024 היו 583 רוכבים תושבי העיר שהיו מעורבים בתאונות דרכים, 27 מהתושבים האלה נהרגו בתאונות ו-182 פצועים קשה. אנחנו לא נפתח את זה פה. אבל מ שמכיר ויודע הנושא של פצוע קשה בתאונות דרכים זה פשוט שבר שלון, שבר של המשפחה, זה מספר רב של ניתוחים רק כדי לשקם את אותו אדם, אם הוא בכלל יוכל לחזור להשתקם ולהתנהל בצורה נורמלית. ברוב המקרים האנשים האלה הופכים להיות נטל על המשפחה שלהם, על החברה.

01):

(02: 23

אריה קינג:

חלקם גם אחרי כמה שנים נפטרים ואתה בכלל לא סופר אותם פה.

אבי שמר:

נכון, נכון. מי שנפטר אחרי מספר שנים

סמדר ארליך:

אחרי חודש אתה כבר לא סופר, לא? אחרי... חודשים

אבי שמר:

אחרי שלושים יום.

סמדר ארליך:

שלושים יום, כן.

אבי שמר:

לא, לא, זה שלושים יום, מעל שלושים יום.

אריה קינג:

הוא רשום לנו כפצוע, בפועל הוא כבר בעולם הבא.

אבי שמר:

נכון. טוב, השקף הזה מראה לנו את תמונת מצב של הכלים המיקרו מוביליטי, כלים חשמליים, בין אם זה אופניים חשמליים או קורקינט חשמלי. תסתכלו מה קרה בשנת 24', יש לנו עשרים נפגעים שנפצעו קשה כתוצאה משימוש במיקרו מוביליטי. אנחנו עולים, נכון שזה מספרים לא גדולים, אבל עדיין זה מספר שמכפיל את עצמו. שימו לב היינו ב-2021 כאן 11, 9, 8, וב-24 אנחנו עם 20. זה נתון מטריד. ומה שמטריד לא פחות שזה קבוצות הגיל. אפשר לראות פה שיש פה ילדים ונערים. מתוך ה-19, 20 בעצם הם ילדים ונערים מתוך ה-20 שנפגעו קשה כתוצאה משימוש במיקרו מוביליטי, 19 הם ילדים ונערים. אתם יכולים להתרשם פה מהמספרים.

דובר:

לא, זה

מרדכי פדר:

לא, פה פה הצהוב.

אבי שמר:

11 ו-8 זה 19. אז עיקרי המשמעויות, אריה, מה שאני ממליץ לקראת תוכניות עבודה 2025 ישבנו עם סמדר פחות או יותר בעקרונות של מה נכון לקבל לפחות בעיני ככה שאני וסמדר ישבנו על הנתונים וזה הובן. אני מניח שגם סמדר רואה את זה כמוני. אנחנו צריכים לחשוב היטב על תוכניות התערבות משמעותיות לטיפול בנושא של הולכי רגל כשהמיקוד לאוכלוסייה של המבוגרים יהודים קשישים והיפגעות של הולכי רגל ילדים מהמגזר הערבי וגם במגזר החרדי, מה שדיברנו, ועל דו גלגלי, אם להקים צוות חשיבה מבחינתי אפשר להקים צוות חשיבה מצומצם. צריך לגשת לזה ברמה של פגישה של פגישה מערכתית ולראות איך מנסים לחשוב על בניית תוכנית עבודה אפקטיבית שבאמצעותה, באמצעות היישום שלה נצליח להפחית משמעותית את ההיפגעות של האוכלוסיות הללו. אז אנחנו בעצם דיברנו על רוב הדברים. אפשר לראות שבין השנים, אני מסתכל על השורה התחתונה, כי כל היתר הצגתי תוך כדי הצגת הגרפים, בין השנים 21' ל-24' נפגעו כ-25 ילדים שנפגעו בתאונות דרכים ואנחנו מדברים על מיקרו מוביליטי, כשהחוק מדבר על גיל 16 ומעלה. אנחנו מדברים פה על 25 ילדים שנפגעו, 8 מהם פצועים קשה, וזאת כפי שאמרתי למרות שהחוק מדבר על מעל גיל 16, אלה עיקרי הנושאים.

מרדכי פדר:

יש לך פילוח לקורקינטים חשמליים?

אבי שמר:

לא, אין.

סמדר ארליך:

אבי, אני שלחתי לך משהו. ואז באה עיריית ירושלים שמה פה ברחוב יפו בערך מול מה שהיה פעם סופר פארם שלט ענק, יותר מדרכות וכבישים מחודשים עם תמונה של רוכב קורקינט. כאילו שהוא עכשיו מותר לו לרכוב על המדרכה, יש הרבה יותר מדרכות. מה המסר? מה המטרה במן שלט כזה?

אבי שמר:

זה תקלה איומה.

אריה קינג:

תשלחי לי את זה.

סמדר ארליך:

אני שלחתי לדרור

אריה קינג:

מתי ראית את זה?

סמדר ארליך:

לפני שבועיים שלושה. שלחתי לדרור פרץ, אמרתי לו: של מי זה? העיקר שאנחנו לא מעורבים. זה של הדוברות.

אריה קינג:

תשלחי לי, תשלחי לי את זה.

אבי שמר:

זה תקלה איומה. אנחנו חייבים, אריה, ישיבה פגישה

אריה קינג:

תשלחי תשלחי לי את זה.

אבי שמר:

אורית ניר כבר לא שם. אורית ניר עדיין בתפקיד?

אריה קינג:

כן

מרדכי פדר:

אבי עשית נימול של הפגיעות המיקרו מוביליטי לעומת מספר המשתמשים בנסועה במיקרו מוביליטי, יש... של השנה?

אבי שמר:

אין, אני לא התעסקתי פה בכלל בכלל בנימול כי אנחנו במספרים קטנים. אם היינו באופן מהותי מגלים, אני אני חושש מזה שתהיה לנו עלייה מאוד משמעותית. תראו, ככל שהכלי הזה, הכלים האלה נכנסים לשימוש נרחב יותר בערים, שיעור ההיפגעות עולה, אין מה לעשות, זה בקורלציה.

מרדכי פדר:

כן בוודאי

אבי שמר:

ואנחנו פה עצרנו את זה לפני ארבע שנים. היה רצון להכניס את זה ואנחנו ביקשנו.

דובר:

ציבורי שיתופי.

ירון תורן:

אתה לא יכול למנוע את זה.

אבי שמר:

נכון, נכון, על הציבורי השיתופי, על זה דיברנו. והציבורי השיתופי בחלקו אפשר לראות אותם פה בירושלים בשכונת בית הכרם יש שם אופניים שיתופיים.

אריה קינג:

אופניים?

ירון תורן:

כן, בכל העיר

אריאל בזיז:

גם פה יש, גם פה יש.

ירון תורן:

הרלב"ד מתנגדת לאופניים ולקורקינט באופן גורף?

אבי שמר:

לא. הרלב"ד קבע עקרונות שהם קווים מנחים לרשות המקומית בטרם מכניסים את הכלים החשמליים. בזמנו שלחנו את העקרונות הללו לעירייה ולא בטוח שזה יושם. כל העניין הוא שבעצם רשות שמתכננת להכניס את הכלים השיתופיים וזה מבורך, לדאוג שיש מסלולי אופניים בטוחים, לוודא שיש רציפות של הצירים, לוודא שאין נקודות קונקפליקט עם הולכי רגל, כי בסוף אנחנו לא רוצים, אתה יודע שב-2019 שני הולכי רגל נהרגו על ציר יפו מפגיעת אופניים חשמליים.

ירון תורן:

אני מאמין לך. הדבר הכי בולט הוא השוני במהירות התנועה של השיתוף, לא שיתוף, זה לא שיתופי, אלא הכלים החשמליים המיקרו החשמליים אל מול הולך הרג. אנחנו מגיעים לעשרות קילומטר של הפרש מהירות תנועה, נכון?

אבי שמר:

נכון.

ירון תורן:

לפעמים 25 קמ"ש.

סמדר ארליך:

במיוחד אלה שמעלים את המהירות.

דובר:

כולם מתעסקים עם המהירויות.

ירון תורן:

מדובר על מדרחוב שוצף בני אדם ולכן הסיכוי הסטטיסטי לפגיעה הוא עצום. מצד שני, אני מתקשה לראות, איך עירייה של מיליון אנשים עם כל המורכבויות, טופוגרפיה, מגזרים וכן הלאה, יכולה לעמוד בלמשל הגעה לכמות סבירה אפילו של מסלולי אופניים. זה לא ריאלי.

סמדר ארליך:

יש עליה ב...

ירון תורן:

יש עליה יפה של עשרות קילומטרים בשנה.

אבי שמר:

יש תוכנית רב שנתית של עיריית ירושלים שמדברת על איזה מאתיים שמונים קילומטר של שבילי אופניים.

ירון תורן:

אפילו בחצי מזה, לא?

אריה קינג:

מתקרבים לזה, מתקרבים לזה.

אבי שמר:

כל הרעיון, חברים, כל העניין והרעיון הוא שברגע שעיר שוקלת להיכנס לנושא של כלים שיתופיים יש כמה צעדים מקדימים שעליה לנקוט כדי להפחית את הסיכון למשתמשי הדרך.

ירון תורן:

כלכלית אני מתקשה לראות איך זה ישים.

סמדר ארליך:

כולל באכיפה

אבי שמר:

אגב ירון, תראה, הנושא של אכיפה נגיד, לי היה שיח עם הרב צביקה כהן ואז הוא אמר לי אם אתה רוצה שנעשה אכיפה תתקצב לי פקחים. אז אני אומר למה שנתקצב פקחים? למה שלא מראש האינטרס של העיר של עיריית ירושלים יהיה שהפקחים הקיימים יאכפו גם נושא של מיקרו מוביליטי במקומות כאלה ואחרים, אין שום סיבה שלא.

סמדר ארליך:

כמו שקורה בכל הארץ.

אבי שמר:

כמו בכל הארץ, לא, לא, ברוב המקומות שזה עובד, בתל אביב זה עובד. אין שום סיבה שבתל אביב משהו יעבוד באופן חוקי ובירושלים לא.

אביעד כהן:

בתל אביב האכיפה של רכיבה גם אפילו בלי קסדה על המדרכות נעשית בצורה מאוד מאוד טובה.

סמי עשו:

זה פקחי עירייה, לא משטרה.

סמדר ארליך:

נכון, פקח עירייה, ברור.

אריה קינג:

עברו הכשרה של המשטרה. (כמה מדברים יחד).

אביעד כהן:

ולגבי המיקרו מוביליטי

דובר:

לפחות השיתופי הם מתכננים אותם כך שכשהם יעלו על מדרכות זה יהיה נסיעה.

דני ליבמן:

הנוכחות שלהם זה רק בנושא הרישוי מספר.

אריה קינג:

אז איך בתי ה...

אבי שמר:

לא לא גם קסדה.

דני ליבמן:

לא, בירושלים אני מתכוון.

אבי שמר:

לא, מה זה בירושלים? תקשיב, יש לך כיכר ראשית

דני ליבמן:

לא, לא, רגע, שאלו אותי על ירושלים, לא אמרתי. מה שאני יודע על ירושלים שכרגע מה שיש להם זה רק המקרה שאם קורקינט חשמלי, אופניים חשמליים שצריכים רישוי ואין להם רישוי, אין להם מספר, את זה אפשר לאכוף.

צבי דקל:

אבל רוכב קורקינט ללא קסדה אפשר לאכוף?

דני ליבמן:

אבל לנסוע בלי קסדה או על הרכבת הקלה זה עוד לא הסדירה, המועצה עוד לא עשתה.

יוני יפה-נוף:

זה אוכפים

אריה קינג:

הייתה סיבה שלא?

סמדר ארליך:

כן, הנה, רצו לתקציב, שיתקצבו להם

דני ליבמן:

אני לא מתעסק עם זה באופן ישיר, אבל זה תקציבים, זה פקחים.

אריה קינג:

לא, בסדר גמור, בוא, אני רושם לי את הזה.

צבי דקל:

אני רוצה אבל להתייחס כי הבנתי שלא כולם אולי מודעים לזה שהייתה לי שיחה עם חברת עדן ואני מבין שבשבועות הקרובים מתכוונים להכניס קורקינטים חשמליים שיתופיים לעיר, או.קיי? אז צריך לראות שהדבר הזה מסונכרן עם כל הגורמים.

ירון תנור:

על דעתו של ראש העיר?

אביעד כהן:

ממה שאני הכרתי מהשיבה הם מוגבלים לנסיעה רק בשביל.

צבי דקל:

יפה, מצוין. שמוגבלים עם פוליון שישבית אותם אם הם יוצאים החוצה עם פוליון אבל...

סמדר ארליך:

אז איפה יהיו נקודות ההשכרה?

צבי דקל:

כולל תחנות עצירה שהם גם בפוליון מסויים כדי לא לייצר אי סדר.

אביעד כהן:

יכול להיות שאומרים כאילו רחובות שהם נקרא לזה מוגדרים שמהירות הנסיעה בהם היא לא

סמדר ארליך:

אה לאו דווקא

יוני יפה-נוף:

רק כדי לסבר את האוזן בתל אביב הכלים החשמליים השיתופיים הם גם מוגבלים במהירות טכנית וגם זה יהיה בירושלים.

אריה קינג:

ואם הוא עולה על המדרכה הוא נכבה.

יוני יפה-נוף:

הוא גם נכבה וגם הוא לא יכול, בגלל שלוש קמ"ש או דברים כאלה.

אריה קינג:

כן כן, יש לו הגבלה של מהירות ואם הוא עולה על המדרכה הפוליון רואה.

מרדכי פדר:

ואיך הוא יודע

אריה קינג:

יש גי.פי.אס

דובר:

יש גם ניטור דרך אגב, בגלל שיש גי.פי.אס יש ניטור מתמיד מול הכלים האלה. זה מובנה בתוך אותם כלים.

צבי דקל:

בעבר הייתה הרי בעיה שגם יכלו לזרוק אותם בכל פינה. היום זה מוסדר באזורים.

אבי שמר:

מה שחשוב לוודא שהם יספקו קסדות לרוכבים, שלא נתחיל לראות פה, בלי קשר לאכיפה, אבל שלא יתחילו להיפגע פה אנשים עם פגיעות ראש.

יוני יפה-נוף:

זה עניין אחר

סמדר ארליך:

זה אותו עניין.

דובר:

החוק מחייב קסדה. היום היום באופניים החשמליים השיתופיים אין אפשרות לקסדה, אנשים צריכים להביא קסדה משלהם.

יונתן שגב:

לא, בתל אביב אני חושב שיש על האופניים.

יוני יפה-נוף:

אני מדבר על ירושלים. ירושלים כרגע

אבי שמר:

שנייה, כשאנחנו בעצם באנו עם אותם קריטריונים לרשויות, אחד הדברים שאמרנו לדרוש מהספקים שיציבו קסדות ביחד עם האופניים, אין שום סיבה שלא.

אריה קינג:

אני רושם

נדב פלד:

אני חייב להגיד משהו, יש פה, יש הרבה חוסר מודעות בעניין הזה של הקסדות. על פי חוק באופניים לא חשמליים לא מחויבים קסדה בתוך העיר...

אריה קינג:

רק חשמלי

דובר:

מעל גיל 18.

סמדר ארליך:

זה אנחנו יודעים אבל

נדב פלד:

אופניים חשמליים מוחרגים בכלל ואני חושב שההסתכלות צריכה להיות בכלל אחרת, אופניים חשמליים יכולים גם לנוע על מדרכה רחבה וזה סביר.

צבי דקל:

.. על מדרכה

סמדר ארליך:

זה אתה אומר, אבל זה לא מעוגן בתקנות, כי היום אופניים אין על מדרכה. יש איסור

יוני יפה-נוף:

לא, אסור להם להיות על מדרכה זה דו"ח.

צבי דקל:

אני בכוונה

סמדר ארליך:

זה מוגדר ככלי רכב

דובר:

אלא אם כן יש מדרכות שיש...

דובר:

אבל לא ממונעים, אני עושה את ההבחנה בכוונה.

סמדר ארליך:

אבל גם לא ממונעים אין על מדרכה, זה מוגדר כלי רכב. אסור להם לרכוב על מדרכה. נכון יש תזה שאומרת

צבי דקל:

אין אכיפה של הדברים האלה ויש מדיניות מקלה לאופניים שלא ממונעים.

סמדר ארליך:

כן אבל נניח במרכז האופניים שאנחנו נותנים לתלמידים אז יש פה בעיה כי אתה מלמד תלמיד לרכוב אבל אתה אומר לו בעצם שהוא לא על מדרכה ואז אתה כאילו מביא אותו לכביש ויש פה

צבי דקל:

כשנגיע למציאות שתהיה פה רשת שבילי אופניים באמת רציפה ומשמעותית אז יהיה אפשר אולי לדבר על אכיפה של אופניים לא חשמליים.

מרדכי פדר:

אבי אפשר לקבל... של התמודדות עם אופניים חשמליים וקורקינטים?

אבי שמר:

צריכים לעבד את זה.

מרדכי פדר:

אבל יש לך. אפשר לקבל?

אבי שמר:

כן, כן.

סמדר ארליך:

חוסאם זה מי שאחראי בצט"ל

אריה קינג:

טוב אבי אתה המצגת שלך אתה סיימת איתה?

אבי שמר:

כן.

אריה קינג:

יש למישהו שאלות לאבי?

אבי שמר:

אלו הנושאים בעצם שנעסוק בהם בתוכנית עבודה 2025.

יוני יפה-נוף:

יש לי שאלה, דיברת על ההולכי רגל ועל הילדים, אם יש איזשהם נתונים, האם התאונות הקטלניות הם באיזשהו תווי דרך חוזר? נגיד חלקם היו במעבר חצייה, כמה, האם יש איזשהו פילוח כזה?

אבי שמר:

אז רוב התאונות במעורבות הולכי רגל מתרחשות על מעברי חציה לא מרומזרים, זה הרוב. וכשדיבר נדב על הנושא של היסח דעת, זה באמת באמת סופר משמעותי באמת של השפעה של אי מתן זכות קדימה של נהגים להולכי רגל.

דני ליבמן:

יש פה גם היסח הדעת של הולכי הרגל ממה שאני יודע. מבחינתי אם

סמדר ארליך:

נכון

דני ליבמן:

נכנסים עם הקונפליקט, ככה, ככה תוך כדי חציית. בסוף, כל אחד מהם עם טלפון.

סמדר ארליך:

יש לנו את

דני ליבמן:

לא מסתכלים בכלל אם אני מגיע, לא מגיע.

סמי עשו:

אבי גם הייתה לנו התאונה בשייח ג'ראח

אריה קינג:

לא, זה לא במעבר חציה. היא הקדימה את המעבר חציה. הקטנוע הסיח את דעתו של הנהג ואז הוא עלה עליה.

יוני יפה-נוף:

אבל שוב יכול להיות שבמהירות יותר נמוכה של הנהיגה

סמדר ארליך:

הוא העלים אותה.

אריה קינג:

הוא נסע לאט

סמדר ארליך:

הוא נסע לאט והיא... הוא עמד מתחת ל...

אבי שמר:

הוא הוריד אותה.

דובר:

הוא הוריד אותה. הוריד את הילדה והיא חצתה משמה ובא את האופנוע.

אבי שמר:

היא חצתה בריצה אתה צודק. היא לא חצתה בתוך, בגלל זה ביקשתי

אריה קינג:

היא הקדימה את המעבר חציה בלי מעקה.

דובר:

עכשיו יש מעקה.

אבי שמר:

אני שלחתי לירדן, אני כיתבתי אותך לידיעה, אני ביקשתי לבחון והיא העבירה את זה אני חושב להסדיר בצומת הזה את מעקות הבטיחות כי הילדה בעצם (כמה מדברים יחד)

סמדר ארליך:

לא, היא ילדה ב...

דובר:

לפני כמה חודשים.

סמדר ארליך:

לא, לא, עכשיו זה היה.

נדב פלד:

לא, זה היה ממש לפני חודש

דובר:

זה היה שנה שעברה.

סמדר ארליך:

שנה שעברה, בסדר. בנובמבר לדעתי זה היה.

אבי שמר:

חברים, 25 בנובמבר 24' זה התאריך.

דובר:

זה היה עקיפה של

אבי שמר:

לא, לא, לא, שום עקיפה.

אריה קינג:

טוב עוד שאלות לאבי לגבי המצגת יש למישהו פה? קודם כל, אבי, תודה רבה. אני מוכרח לומר תודה לך ולרלב"ד. אני מבקש אבי בהזדמנות זו בשם הועדה לבקש לזמן לאחת הועדות הישיבות הקרובות שלנו את גילי כהן, בסדר? אנחנו נכין את הישיבה. גילי הוא, כמה הוא חודש בתפקיד?

אבי שמר:

בערך כן, חודש וחצי.

סמדר ארליך:

קצת יותר, הוא היה

אריה קינג:

מנכ"ל הרלב"ד החדש, אני חושב שיש בזה אמירה וכשזה יקרה ואתה תגיד לי את התאריך אנחנו גם ננסה שראש העיר יגיע. הגיע הזמן שהדבר הזה יעלה קצת

אבי שמר:

מצוין

אריה קינג:

על ראש שמחתם זה לא.

סמדר ארליך:

האמת שאחד הדברים הראשונים שהוא בא לראות זה את הפעילות סילבסטר. הוא היה איתנו.

דובר:

הוא היה איתנו בסילבסטר בלילה.

סמדר ארליך:

ברחובות ירושלים עם השחקנים, עם הנשיפונים, עם ההסברה ש...

אריה קינג:

אה באותם אירועים שהיו.

סמדר ארליך:

כן, עכשיו בסילבסטר האחרון.

אביעד כהן:

... תוכניות במה שאמרת

אריה קינג:

על מה?

אביעד כהן:

קול קורא לערים להכנת תוכניות בתוכנית ה...

אבי שמר:

אז תראו אני לא אמור, אנחנו אמורים

אריה קינג:

יצא קול קורא. אמור לצאת קול קורא עכשיו, נכון?

אביעד כהן:

כן. אמור לצאת קול קורא. בכל מקרה אנחנו כנראה, אני לא יודע לדבר איתכם בעיתוי ומספרים, אבל אני יודע שבמסגרת התוכניות מול האוצר מתוכנן תקציב של בערך שלושים מיליון שקלים לעיר ירושלים, בהיבט של עיר בטוחה, כשאנחנו מדברים על חובה של יישום הסייף סיסטם. שוב, ירון, אתה צריך להיות מחובר בכל התהליכים האלה, בסדר? אני אותך פעם ראשונה רואה ומכיר, אני שמח מאוד, אתה חייב להיות בעיניי חבר בוועדה ושותף לכל התהליכים.

ירון תורן:

לא הפקידים הם בכלל חברים בוועדה?

אריה קינג:

איזה וועדה?

ירון תורן:

חשבתי שרק חברי מועצה הם חברים.

דובר:

לא, לא, לא.

דובר:

של הגדרה.

דובר:

טוב, צריך לדבר עם...

אריה קינג:

יש את בטי, נכון?

סמדר ארליך:

היא לא יכלה היום, היא ביקשה להודיע.

ירון תורן:

אני קיבלתי את זה, אתה יודע, לא באופן מקרי, אני לא

סמדר ארליך:

אבל היא לא חברת ועדה. היא לא חברת ועדה. היא חדשה בתפקיד. אני לא חושבת ש...

אריה קינג:

היא עוד לא...

סמדר ארליך:

לא, לא, לא. אני רוצה רק להגיד משהו בקטע של הולכי רגל. כל הזמן

אריה קינג:

רק שניה, אבי, שנייה, לגבי הקול קורא תיתן לנו אינדיקציה.

אבי שמר:

ברגע שאני

סמדר ארליך:

אנחנו כל הזמן מכוונים להסברה ודגש על הולכי הרגל עצמם. אני חושבת שהנהגים הם קהל יעד מאוד מרכזי בשינוי המגמה של היפגעות הולכי רגל. עד כדי כך שהייתה לנו מחשבה לעשות איזשהי תוכנית הסברה בכל החברות הגדולות בירושלים ואני אומרת גם בתוך עיריית ירושלים. לקחת נהגים ולעשות להם איזשהו סשן קצר אפילו או לבנות איזשהי יחידה ואני חושבת שבשביל זה צריך תקציב, או לבנות יחידה שמקום העבודה מחייב אותם לשבת לרבע שעה עשרים דקות מול מחשב ולעשות משהו אינטראקטיבי ששם אותם ברכב מול כל מיני תקלות ומצבים מסוכנים מול הולכי רגל. מצד שני, בתוך מקומות העבודה אולי צריך פה איזשהו איגום משאבים להגיע לכל מקומות העבודה הגדולים בירושלים ולקחת את ציבור הנהגים כי כולם נוהגים, זה לא רק ליסינג וכאלה שחייבים לתת את ההדרכות לנהגים שלהם ולעשות.

אריה קינג:

אבל אני, אבי

סמי עשו:

פעם היה מגרש ההדרכה כאילו החלקה ש...

אריה קינג:

היה באשדוד

סמדר ארליך:

לא. בירושלים היינו עושים את זה ביער ירושלים.

אבי שמר:

הוא צודק, היה מגרש החלקה.

אריה קינג:

אבי, אני הייתי רוצה לבקש רק דבר אחד, אם יש אולי...יש דפוסים כלשהם שאנחנו יודעים לזהות שסתם אני זורק, זה נהגים עד גיל 27, זה נהגי הסעות, זה נהגי משאיות, אם יש דפוסים כלשהם? כי אז אנחנו נדאג גם למקד את ההסברה שלנו...

נדב פלד:

כן, אנחנו בהערכת מצב שלנו, כל יום רביעי פעם בשבוע יש לנו את כל הנתונים, גם את כל המאפיינים האלו שאתה מדבר עליהם, מה הגורמים, מי הגורמים בתחבורה ציבורית, משאיות, איזה כלי רכב, תאונות דרכים על פי מיקוד, מה הסיבות, הכל הכל, מפרט באופן מלא ולפי זה בעצם אנחנו מנתחים וגוזרים את התוכנית עבודה שלנו לשבוע אחר כך.

סמדר ארליך:

אפשר לראות דו"חות כאלה?

נדב פלד:

אני חושב שכן.

אריה קינג:

אילו ברמה של סיכום שנתי.

נדב פלד:

אני אבדוק את זה

אריה קינג:

אם אפשר לקבל את הסיכום של מה שאתה אומר של '24, זה יתן לנו, אנחנו נדע להתמקד לפי הנתונים האלו.

נדב פלד:

אין בעיה, אני אבדוק את זה, אני חושב שכן. יכול להיות ב...

אריה קינג:

אין לנו הרבה כסף, לפחות את הכסף נשקיע במקומות

נדב פלד:

יכול להיות בתצורה שהיא קצת שונה אבל אני אבדוק את זה.

אריה קינג:

מאה אחוז, תודה רבה. טוב, יונתן, בבקשה.

יונתן שגב:

אני אעשה את זה ממש קצר כי אנחנו כבר בזה. המצגת.

דובר:

מה השם?

יונתן שגב:

יונתן שגב, אני מפקח זהירות בדרכים במשרד החינוך. אז אני, יש לכם את המצגת שלי? או קיי, אני אתחיל. אז אנחנו קיימנו בשבוע הזהירות בדרכים מתוך הבנה (כמה מדברים יחד) כן כן, שמה בדואר נכנס.

מאיר נקש:

תרד למטה, לא, למעלה למעלה. תראה את המייל ממני ותפתח אותו.

אריה קינג:

הנה כתוב ב...

אבי שמר:

תעשה דאבל קליק זה יפתח לך מלא.

יונתן שגב:

כן. אז מתוך הבנה שחינוך לזהירות בדרכים והעלאת המודעות בקרב התלמידים זה יכול באמת להפחית בצורה דרמטית את התאונות דרכים. ראינו מקודם שרוב מוחלט של נפגעים הולכי רגל הם ילדים ובני נוער, ואם אנחנו נעשה איתם עבודה טובה אז זה יוכיח את עצמו. אז מה עשינו בשבוע הזהירות בדרכים שהתקיים בנובמבר? חשוב לי לומר לפני שאני מתחיל להציג, שמטה הבטיחות בדרכים בהובלת סמדר היו משותפים פנטסטים, כל מה שקשור לפעילויות מול בתי הספר בחידונים ובפעילויות וזה באמת כיף לעבוד בצורה ככה טובה ושיתופי פעולה, אז תודה סמדר. אנחנו עשינו גם פעילויות בבתי ספר שכללו משחקים, חידונים ביחד עם מטה הבטיחות העירוני, הרצאות ששלל גורמים העבירו בבתי ספר. אנחנו גם סיירו בשטח, גם ביחד עם אריה היינו במזרח העיר, גם בבתי

ספר ושלל התנסויות. כמובן שאנחנו התמקדנו בשלבי התפתחות, זאת אומרת יש פעילויות שמתאימות לגני ילדים, לגילך הרך, לגיל שמתחילים בעצם לחצות את הכביש לבד בגיל תשע וכמובן בגילאי תיכון כל מה שקשור לתחילת נהיגה והכל. כל גיל קיבל את ההתייחסות המיוחדת שלו שמתאימה לשלבי הגיל שלו. שמנו גם דגש מאוד גדול על המעורבות של ההורים והקהילה מתוך הבנה שברגע שיש חיבור בין החינוך בבית ספר לבין מה שקורה בבית ולבין מה שקורה בקהילה במרכזים הקהילתיים, המתנ"סים הקהילתיים, אז זה מייצר אימפקט הרבה יותר משמעותי. לימדנו את הילדים גם על הכרת הסכנות במרחב התעבורתי כהולכי רגל וכנהגים, כרוכבי אופניים וגם ידע מעשי איך אנחנו בעצם הולכים בצורה נכונה, איך משתמשים במעברי חציה בצורה נכונה ואיך מתנהגים בצורה בטוחה שגם אנחנו בעירייה וגם שיראו אותנו. התמקדנו ברכיבה, התמקדנו בהליכה זהירה ובהיגה, גם ברכיבה על אופניים וגם ברכיבה על כלים דו גלגליים חשמליים בגילאים הרלוונטיים, לימודי נהיגה לתלמידים שנוהגים בגילאים יותר מאוחרים. אני אדלג כי באמת חבל על הזמן. אנחנו הסתכלנו על מדד שמדבר גם מצד אחד על עלייה במודעות, או קיי? ככל שהתלמידים יפנימו מודעות יותר גדולה למה שקורה מבחינתנו זו הצלחה. גם השיפור בהרגלים, ככל שיהיה יותר שיפור בהרגלים שקשורים לזהירות בדרכים אז בסוף ילדים יהיו יותר בטוחים וגם שיתופי פעולה. ובשיתופי פעולה האלה ראינו בפעילויות שקיימנו בבתי ספר שיש שיתופי פעולה ופעילויות משותפות בין ההורים לבין התלמידים. אני תמיד אומר שהבן שלי אומר לי לפעמים את חטאיי אני מזכיר, לפעמים אני נוגע בטלפון אולי תוך כדי נהיגה, אז ישר הבן שלי אומר לי "אבא אסור לגעת בטלפון בנהיגה". זה דוגמה למודעות של ילד שיכולה באמת להשפיע גם על ההתנהגות של ההורים וזה חשוב מאוד מאוד הדבר הזה. אז דיברנו על העלאת המודעות. היה גם דגש מאוד גדול על שילוב בנושאים אחרים, בתחומי דעת אחרים בשבוע הזהירות בדרכים, ככה זה שבוע שכל הבתי ספר דיברו זהירות בדרכים. גם שיעור חשבון זהירות בדרכים, גם שיעור אנגלית זהירות בדרכים וזה ייצר איזשהו מרחב כזה שבעצם מראה לכולם, גם לילדים, גם לקהילה, זהירות בדרכים זה נושא חשוב שחשוב לטפל בו. לסיכום, אפשר לומר שבשבוע הזהירות בדרכים הייתה הצלחה. אנחנו ראינו את הפעילויות בבתי הספר, אחר זה גם בתי ספר מילאו שאלונים וראינו שברוב מוחלט בבתי ספר עשו פעילות. אנחנו כמובן נמשיך לעבוד על מודעות וזהירות בדרכים. בעינינו המטרות הושגו אבל העבודה לא נגמרת, היא ממשיכה, וזאת ההזדמנות לומר לך תודה אבי שאתה מחזיק התיק על ההירותמות, על הסיוע ועל ההובלה של התחום בעיר ירושלים בצורה באמת שאני כבר כמה שנים בתפקיד לא זוכר כזאת מעורבות. נמצאת איתנו פה רכזת זה"ב עופרה שוורגי שהיא גם חברת ועדה, שלחתי את התמונות, אני לא יצא לי, כנראה שזה לא הגיע למייל, אבל עופרה זה באמת דוגמה לעבודה מקצועית שנעשית בתוך בית ספר מתוך אחריות אישית. לעופרה גם יש סיפור, אבא שלך, נכון? נפגע בתאונת דרכים.

עופרה שוורגי:

נהרג.

יונתן שגב:

נהרג בתאונת דרכים וזה דוגמה מצוינת לראות איך לוקחים את המשימה הזאת בבית הספר מתוך שליחות אישית ועושים באמת עבודה מקסימלית שרואים גם את התוצאות בשטח, רואים את הפעילויות, רואים את העבודה וזאת ההזדמנות באמת לומר לך ולכל רכזות זהירות בדרכים בירושלים תודה רבה.

עפרה שוראקי:

תודה לך.

אריה קינג:

טוב, שאלות ליונתן. אני מוכרח לומר, אני באמת הסתובבתי עם יונתן בכמה בתי ספר במערב העיר, במזרח העיר, וההשקעה שמה ניכרת, באמת הילדים שמה משתתפים ורואים את המקורות של ה...

אבי שמר:

יצירתיות

אריה קינג:

את היצירתיות של הרכזים והרכזות שמה, עם המעט שיש להם. יחד עם זה אני שוב פעם אומר, לצערי, ראיתי גם בסוירים האלו שדווקא אנחנו העירייה באזורים שמסביב לבתי הספר יש לנו עוד הרבה מה להשתפר. הסביבה שמה היא לא בטוחה, סביבה לבית ספר, כלומר הדרך לבית ספר היא לא בטוחה. איך קוראים לרחוב הזה? רחוב בג'אבל מוכבר זה היה? איפה זה היה ש...

סמי עשו:

צור באחר

אריה קינג:

צור באחר?

סמי עשו:

איפה שבית ספר זיתונא

אריה קינג:

לא לא לא, לא זיתונא. איפה היינו שמה, בג'בל מוכבר, שיש שמה שלושה בתי ספר אחד אחרי השני.

אבי שמר:

אה, כן

סמי עשו:

במדרס.

אריה קינג:

בית ספר, רק רחוב של בתי ספר

סמי עשו:

זה רחוב של בתי ספר.

אריה קינג:

זה מסוכן טילים, אין שם מעבר חציה.

סמי עשו:

אבל זה אחרי השדרוג.

אריה קינג:

וזה אחרי ששמו שמה ועדיין זה נראה

סמי עשו:

אחרי שדרוגים ושדרוגים.

סמדר ארליך:

זה לא המקום היחיד.

אריה קינג:

ועדיין זה נראה נורא.

יונתן שגב:

הרחוב הזה בעיניי רק מדגיש את החשיבות של החינוך והמודעות כי אין באמת מה לעשות, או קיי?
שם בתי ספר נמצאים, אלא אם כן יביאו

אריה קינג:

לא, אין שם איזה תמרור אחד שמהבהב זהירות ילדים בדרך ואפשר לשים.

סמי עשו:

שמה הם כל הזמן מבקשים מעברי חציה, אבל אין שמה צמתים לשים. אנחנו תמיד גם מנסים

אבי שמר:

זה לא רק, תשמע

סמי עשו:

לא רק, אבל פסי האטה יש, פסי האטה יש.

יונתן שגב:

תעשה מה שלא תעשה

אריה קינג:

פסי האטה שמו, פסי האטה שמו אבל עדיין יש דברים לעשות שמה מעבר ואני אומר זה רק דוגמה אחת. גם בבית חנינא ראינו שאפשר לעשות, אפשר לשים פשוט מעקה ולא לאפשר לאנשים לחצות את הכביש הזה, הכביש המהיר. רחוב שומן, נכון?

סמי עשו:

שומן

יונתן שגב:

בית ספר ממש על דרך עורקית.

אריה קינג:

בקיצור, אבל בכלל זה בתוך הבתי ספר דווקא באמת ראיתי שם רצינות בכל מקום שהסתובבתי עם יונתן, תודה לך, תמשיך לטרטר אותי לאיפה שצריך. טוב, הנושא הבא, סעיף חמש זה המלצות לוועדה לדיון והצבעה. הוועדה ממליצה, ועדת ציבור שבאמת עומד בראשה ראש העיר, לאסור כל תנועה לכל אורך ציר הרק"ל של כלי רכב של כוחות הביטחון, העירייה, הרפואה וההצלה, למעט בנסיעה מבצעית. אני אתן לכם דוגמה מה קרה לי ברמה האישית, יצאתי מהדואר, פה הדואר המרכזי, מהדואר באתי חזרה לעירייה ואני הולך לכיוון העירייה ושכחתי משהו והסתובבתי חזרה לכיוון מערב, לכיוון מרכז העיר. ואז מגיע מאחוריי מגיע רכב גדול של אמבולנס של איחוד הצלה, בלי צ'קלקה, בלי סירנה, והוא לא נוסע שלושים קמ"ש, בסדר? בלי אורות. עכשיו אני הייתי עם משהו כזה עלי והוא פשוט לא ראה אותי. הוא ראה אותי, קודם כל הוא חשב שאני ממשיך ללכת לכיוון מסוים, אבל אני פתאום החלטתי שאני הולך בחזרה. זה בא לו בהפתעה. הוא עבר מרחק, אני לא מגזים, דבר כזה ממני. אני קפצתי הצידה. וחוף מזה לצערנו הרב נתקלנו וראינו באמת בתאונות גם של ניידות שהיו בתקופה האחרונה על ציר הרק"ל כל אחד ש...

סמדר ארליך:

איפה הולך רגל של ניידת שיצאה מ...

אריה קינג:

על זה אני מדבר.

סמדר ארליך:

על זה אתה מדבר?

אריה קינג:

כן.

יונתן שגב:

אריה, אבל תמיד יגידו לך זה מבצעי כאילו.

אריה קינג:

שנייה, שנייה, קודם כל תמיד יש מבצעי ותמיד יש גם תושבים איכפתים שמתעדים את המבצעים, בסדר? לשים טחינה על הפלאפל זה לא מבצעי. ללכת לשוק, היום היום צילמתי, שלחתי את זה לערן, צילמתי לערן, שלחתי לערן דינון, בשוק, בשוק מחנה יהודה על אגריפס חונה טויוטה כזאת גדולה מסחרית של המשטרה, חוסם את המדרכה לגמרי, אין, שאלו, מי שאל אותו? לא יודע, אתה או מישהו? מישהו שאל אותו, תגיד לי מה אתה עושה פה? מחכה שהחנות תיפתח, באתי לקניות. אין להם בוש. עכשיו זה גם העירייה, גם עובדי עירייה, לא אומר הרבה, אבל תשמעו זה... בקיצור הרכבת הקלה הפכה להיות איזה ציר תנועה למי שיש לו אישור בצורך מבצעי או משהו אחר לנסוע גם לצרכים לא מבצעיים.

ירון תורן:

אתה יודע מתי זה התחיל? ... כי עד, בין 2011 ל-2015 היה נדיר מאוד לראות כלים לא מבצעיים על הציר הזה והאירועים גרמו לשינוי בהתנהגות.

אבי שמר:

אני חושב שזה נהיה נורמה

ירון תורן:

זה הפך לסוג של נורמה.

דובר:

נוער וסכינים.

אריאל בזיז:

מה... על הסיפור הזה

דובר:

14 שנה. אני יכול להגיד

אריה קינג:

עכשיו, שנייה, אני רק רוצה

נדב פלד:

רק בגלל שהוא שאל, ברשותך,

אריה קינג:

כן, נדב.

נדב פלד:

בחודש האחרון יש איזשהי סוג של מהפכה בנושא הזה במשטרה, באמת, ורק באמת ניידות שהם מגיעים לאירועים, זאת אומרת רק בנסיעה מבצעית, לא אגיד לך במאה אחוז אבל יש שיפור אדיר בתשעים וחמש אחוז ניסים על הרכבת. אין היום, מי שמקפיד על זה דרך אגב זה מפקד המחוז, הוא גם הורה לשפוט שוטרים. אני יכול להגיד לך כתנועה אנחנו גם מיינדט לעניין הזה והיום אני לא מכיר כמעט, בטוח תמיד יש את השתיים שלוש אחוז שכן, אבל היום המודעות הזאת של השוטרים בנסיעה על ציר הרכבת הקלה כציר חירום בלבד, זה מאוד מאוד גבוה, מה שלא היה עד לפני חודש ויש פה שיפור, אני אומר לך באמת מאוד מאוד ניכר. אנחנו רואים את זה, רואים את זה, נפח תנועה ירד משמעותית.

אריה קינג:

אוקי אנחנו רוצים גם כשיש צורך מבצעי להגביל את המקום הזה לשלושים, כי עדיין גם כשיש צורך מבצעי עם קמ"ש, עדיין אנשים הולכים שמה והם לא יודעים שיש עכשיו איזה אירוע שכונן של הצלה או של מד"א או של עובד עירייה שמחליט לנסוע מאיזשהי סיבה מהר או שוטר. עדיין זה לא מקום סטרילי, זה לא כביש, זה מקום שאנשים צועדים בו וחוצים בו. מעבר לעובדה שיש גם את הרכבת הקלה שמסתובבת שם באזור לפעמים. אנחנו רוצים להמליץ, אני מציע לוועדה לאשר את ההמלצה שלנו לוועדת התמרור. בסופו של דבר ההחלטה תיפול בידי של ראש העיר, ועדת ערעור שבראשותו. יש שמה את מהנדס העיר אני חושב, מי עוד שמה בוועדה אתה יודע?

דני ליבמן:

אריה אני רוצה להגיד לך, זה לא ועדה, זה רשות תמרור.

אריה קינג:

רשות תמרור, סליחה

דני ליבמן:

אני אגיד לך, אני, שאלו אותי על הסעיף הזה בסדר היום, הבנתי שאפשר להביא אותו. אבל אני חושב אולי הכיוון צריך להיות קצת אחר כי לרכבת הקלה יש תמרור של תחבורה ציבורית או רכבת קלה והתמרור הזה ואז המשמעות היא שרק לרכבת הקלה מותר לנסוע.

צבי דקל:

על מה אתה מדבר על ה-501?

דני ליבמן:

על 501. זאת אומרת כל מי שנוסע זה מכוח כל מיני אישורים והיתרים והמשטרה והמבצעים וכולי. אז אני לא חושב. זה כמו שאני לא צריך לשים תמרור שאסור על אופניים לנסוע ונוסעים. על זה שאלו אותי על זה ואמרתי אין צורך לשים תמרור אופניים.

אבי שמר:

זה ברור שלא צריך.

דני ליבמן:

לא צריך. אז יכול להיות שהפנייה הזאת היא נכונה, אבל אני לא יודע אם זאת רשות תמרור שיתחילו עכשיו למלא מתחת לתמרור הזה ולשים כל מיני שלטים.

דובר:

איזה תמרור?

אריה קינג:

ככה נראה התמרור.

דני ליבמן:

לא, הוא לא נראה בדיוק. זה דוגמה, זה התמרור, אבל אם זה רכבת אז רק הרכבת נמצאת. אם זה אוטובוס אז רק אוטובוס.

דובר:

זה יוצא דופן בגלל זה.

אריה קינג:

יש אותו היום?

דני ליבמן:

יש אותו, כן, יש תמרור.

צבי דקל:

התמרור קיים. אני יודע שהסוגיה הזאת כן להוספה של תמרור להגבלת אופניים חשמליים או אופניים בכלל נדונה. הייתה גם חוות דעת של חיים נרגסי בעניין הזה. האמירה שלו הייתה זה שהתמרור הזה עונה על הצורך.

אריה קינג:

מכסה על הכל.

צבי דקל:

מכסה את זה ואין צורך להעמיס תמרורים במרחבים ציבוריים.

אריה קינג:

ומי רשאי לאכוף אותו?

דובר:

זה בדיוק העניין, אין אכיפה.

צבי דקל:

משטרת ישראל רשאית.

אריה קינג:

לא, זה לא העירייה?

דני ליבמן:

לא לגבי אופניים, לגבי אופניים אז לעירייה אין לה כרגע סמכות.

אריאל בזיז:

לא נכון. אנחנו אישרנו

דני ליבמן:

אישרתם לגבי

אריאל בזיז:

הולכי רגל שהולכים על

דני ליבמן:

לא, אישרתם לגבי אופניים בלי מספר, זה מה שאני יודע.

אריאל בזיז:

לא, היה גם אישור לפני שתי ישיבות במועצה, אבל לדעתי זה הפוך, זה לאכוף הולכי רגל שהולכים על נתיב של אופניים.

צבי דקל:

אני קיבלתי עדכון מבנצי ומ... בשיחה האחרונה על הנושא הזה.

אריה קינג:

שמה?

צבי דקל:

שיש אכיפה פעילה לאופניים חשמליים. (כמה מדברים יחד)

אריה קינג:

אני רוצה לשאול שאלה אחרת

דני ליבמן:

אם עכשיו רכב נוסע על הרכבת אז המשטרה יכולה לתת לו דו"ח, שוטר, לא העירייה.

אריה קינג:

עירייה. ואם אני עכשיו, אם, לפקח העירוני יש סמכויות על התמרור הזה?

דני ליבמן:

הפקח העירוני יכול לתת סמכות רק לחניה. כתוב פה ב...

אריה קינג:

אם ניידת מד"א חונה?

דני ליבמן:

כן, רגע, חונה כן, כתוב פה, בתמרור כתוב גם שעצירה או חניה של כלי רכב בנתיב אסורה אלא אם צוין אחרת. אז על חניה הפקחים שלנו יכולים לתת דו"חות.

אריה קינג:

הבנתי יפה.

דני ליבמן:

חנית בניגוד לתמרור 501.

צבי דקל:

... ספציפית גם לגבי סמכויות אכיפה ושל מי ומה.

אריה קינג:

לא, אם אנחנו יודעים אני יכול להגיד לראש העיר ולהגיד להם.. אי אפשר להפיל כל הזמן לזרוק את האשמה על מישהו אחר. אם זה כל כך חשוב לנו בוא נשלח פקח פעם בכמה זמן יעשה וויז.

ירון תורן:

על חניה

אריה קינג:

לא רובם. רבים מהם גם חונים. בוא נתחיל בזה.

סמדר ארליך:

ויש עוד בצהריים כשבאים לאכול

אריה קינג:

אם אנשים ידעו שהם לא יכולים לחנות, הם פחות יסעו.

דני ליבמן:

תראה אני לא יודע אם הפקחים יתחילו להתעמת עכשיו עם המשטרה ומד"א

אריה קינג:

למה להתעמת? זה רק צילום

דני ליבמן:

לא, לא, אני אומר, בסדר, אבל רכב פרטי שחונה על פסי הרכבת הפקח מוסמך לתת לו דו"ח, או קיי?
עכשיו אני אומר וגם אתה אומר פה בהרצאה שלא יותר משלושים קמ"ש. אבל נניח אם עכשיו
המשטרה צריכה להגיע... וזה מקום שקרה בו אירוע הם לא יסעו שלושים קמ"ש, הם יסעו בטח
יותר כדי להגיע מהר, בין אם זה פיגוע...

אריה קינג:

לנו אין אפשרות ל... מול התחנה המרכזית, איפה זה היה? איזה מישהו סתום חצה את הכביש שמה
בין הרכבים, לא במעבר חצייה, ניידת עקפה בקו רצוף והעיפה אותו. מזל שהוא נפצע, לא יודע איך,
נפצע קל.

דני ליבמן:

בסדר אני בספק אם רשות התמרור שהיא גם מתייעצת עם המשטרה לגבי כל תמרור אם בסוף
ישימו תמרור כזה. אבל יכול להיות שהפנייה צריכה להיות

צבי דקל:

כרגע אין כוונה

דני ליבמן:

לא על ידי תמרור, אלא לאותם גופים שיש להם, נותנים אישורים לנוסעים בנת"צים האלה שהם
יפחיתו

אבי שמר:

סמכויות שימוש בציר.

יוני יפה-נוף:

אני חושב שמה שיפתור את זה שבאמת לא יהיו שמה מכוניות לא מורשות ולהוריד את כמות
המכוניות. ברגע שיהיו פחות מכוניות יהיה פחות סכנה...

ירון תורן:

ציר הרכבת הקלה הוא צרי ארוך עם אופאים מאוד שנים. רחוב יפו עמוס בהולכי רגל ולעומת זאת
ציר בר לב יש מדרכה רחבה ויש, נדיר מאוד שהולך רגל מסתובב על ציר הרכבת הקלה.

אבי שמר:

זה מאפיינים לגמרי.

ירון תורן:

בדיוק, ולכן אני שואל האם בכלל ההוראה היא גורפת ודומה לכל אורך ציר הרכבת?

אריה קינג:

קודם כל, ברור, אני מסכים איתך, לא נדבר על מקומות יותר

אבי שמר:

לא דומה יפו ליתר ה...

אריה קינג:

לא הרצל ואילך גם כן, נכון.

סמדר ארליך:

או לנווה יעקב

אריה קינג:

אניט מסכים, אבל מצידי שגם מרכז העיר, אבל השאלה, מה שדני אומר שזה גם שמה זה לא רלוונטי לקבל החלטות כאלו בעצם אתה אומר?

דני ליבמן:

אני אומר, כן, כי הנסיעה המבצעית על הרכבת לא, היא לא

נדב פלד:

אתה לא יכול, סליחה, אבל אתה לא יכול שנהג לצורך העניין נוסע בדרך ... אני בכוונה מקצין, לפיגוע, והוא נוהג בנהיגה מבצעית, כל החובות שחלות על נהג רגיל לא חלות עליו, זאת אומרת גם אם תשים, לא משנה איזה כמות תשים, זה לא חל עליו בחוק.

ירון תורן:

ברור דווקא

נדב פלד:

ולכן אם הוא נוהג בנהיגה מבצעית מותר לו על פי חוק לעבור על חוקי התנועה לצורך האירוע ולכן זה לא רלוונטי.

ירון תורן:

מבחינת זיקה, הבעיה היא שעשרות שוטרים, אני לא יודע אם זה בעיה, בפועל עשרות שוטרים הולכים לאכול, גם אופנוענים דרך אגב וגם אנשי ניידות, הולכים לאכול ברחוב יפו, זה נהדר לעיר. דרך אגב יש נוכחות משטרתית שמגבירה את תחושת הביטחון. מצד שני, כן, רכבים שונים..

אריאל בזיז:

חשוב לציין שנוכחות המשטרתית הזאת זאת אומרת היא מוצדקת גם. זה נהיה שכונה כבר שכולם נוסעים שמה.

ירון תורן:

לא, אני אומר, זה דו כיווני, יש פה לכאן ולכאן, אבל לא נהיגה מבצעית.

נדב פלד:

אני לא מכיר אזרח בירושלים שרוצה היום לעבור ברחוב יפו או שהוא עובר והוא רואה, עוזב את אלה שהולכים לאכול, הוא רואה את כל הניידות שם שנמצאות והוא לא מקבל תחושה של ביטחון. אתה רואה אותם בתגובות שלהם, הם מברכים, הם אומרים תודה רבה. ואני חושב שיש פה ווין ווין. עכשיו זה כמו שהוא אמר צריך לזכור רחוב יפו

דובר:

אבל אני אמרתי את זה, זה לא

אריאל בזיז:

בגלל זה

ירון תורן:

אני מסכים איתכם, רחוב יפו הוא שונה גם בהיבט הזה שלא כל אירוע, גם אירוע פשוט עכשיו של הפרעה, לא יודע מה, עכשיו בידה ומציאה שהוא לא אירוע חריג אבל זה אירוע משטרתית, אם הוא נמצא עכשיו ביפו בנקודה מסוימת, אין גישה אחרת לניידת משטרה, הוא חייב לנסוע על הרכבת. אז נכון שפה הוא יצטרך לנסוע מאוד מאוד לאט, זה נכון. זה תלוי גם מה האירוע, יש פה הרבה מאפיינים שונים. ואמרתי יש מודעות באמת גדולה עכשיו ואנחנו עושים באמת את המקסימום כדי להימנע...

יוני יפה-נוף:

אני רק יגיד על זה שבאמת העבודה של השוטרים היא מבורכת, אין בכלל ספק. ראיתי בעבר שוטרים שמתנדבים ברחוב יפו על סגווי או על כלים רכים, ומצד שני ברגע שאזרח רואה שניידות משטרה מגיעות והשוטרים הולכים לאכול זה מציג מאוד רע את המשטרה. על זה דווקא אתה מקבל בדיוק את האפקט ההפוך. לכן אני חושב שמשטרת ישראל צריכה לעשות חושבים איך, בהחלט זה

מאוד מבורך שיש נוכחות, כולם מוקירים את שוטרי ישראל, אבל צריך שזה גם יראה טוב לציבור וגם בסופו של דבר מעשית, גם ראינו את הסרטון של הניידת שפגעה בהולך רגל.

אריאל בזיז:

אני חייב לחזק אותך נדב ולהגיד גם לך שתבין את העניין הזה בתור מי שאחראי על הבטיחות בדרכים ותנועה במחוז ירושלים. תשמע, יום ראשון או יום חמישי, סליחה, יום חמישי, צילמו פה כתבה מערוץ 13 על הסיפור הזה שניידות נוסעות על ציר הרכבת כמו לא יודע מה. תשמע, אני גר בירושלים ואני מסכים איתך לגבי מה שאמרת לגבי טרור הסכינים, זה באמת התחיל מאז, זה באמת בעיה שצפה רק בשנים האחרונות. כמות הניידות וכוחות המשטרה שנמצאות במרכז העיר רק ברדיו של החמישים מאה מטר של כיכר ציון זה בלתי נתפס.

אריה קינג:

זה גודיס

אריאל בזיז:

עזוב, זה לא רק הנוכחות, זה התנועה, אתה רואה ניידות נכנסות, ושוטר נכנס ברכב פרטי עם צבע צהוב בכלל, זה שהוא במדים אבל הוא עם לוחית צהובה. זה מטורף. אני אומר לך שזה משהו לא סביר בעליל. ואם הממ"ז או אתה אפילו תרד לשטח רגע לראות את זה בעיניים שלך אתה תבין שיש פה משהו

נדב פלד:

אני נמצא שם

אריאל בזיז:

לא, זה לא סביר, אתה מבין? זה לא סתם עולה.

נדב פלד:

אני אומר זה ירד משמעותית. דרך אגב אני מסכים עם כל מה שאומרים אבל יש פה גם הגינות

סמדר ארליך:

תוריד את הסיבוס ו...

נדב פלד:

את יודעת מה אני בכוונה אתעכב על הנושא הזה. השוטרים שהם אותם סיירים שנמצאים בניידות סיור במשטרה והם מטפלים במשמרת בשלושים-ארבעים אירועים, אני אומר לכם את זה מניסיון,

ואין להם זמן גם לאכול, הם אוכלים עם מכשיר קשר ורצים, יש להם את המסעדות של הסיבוס, כי אין להם זמן להיכנס לחדר אוכל

סמדר ארליך:

נכון, לא, זה לא היה

נדב פלד:

והסיבוס הוא נמצא רובו ביפו. אם הוא ישים את הרכב, אני לא אומר שזה מוצדק, אבל שתבינו למה אני מתכוון, אם הוא ישים עכשיו את הרכב מחוץ לרחוב יפו, עד שהוא יגיע לאכול, הוא לא יספיק לאכול, הוא לא יאכל. ולכן צריך להבדיל בין שוטרים שהם מבצעים ויש להם את הרבע שעה הזאת לאכול בסיבוס ביפו לבין, אני לא אומר שזה מוצדק, אבל זה לא הכל שחור ולבן.

אריאל בזיז:

אבל עכשיו רגע ברצינות, גם במגרש הרוסים לא רחוק מרחוב יפו, בסדר? גם לא מהניו דלי וכל הריכוז הזה של הסיבוס שמה באזור של כיכר ציון. למה לא להעמיד את הרכב במגרש הרוסים? זאת אומרת איפה שיש תחנת משטרה, איפה שיש נוכחות של משטרה גם ככה.

נדב פלד:

מתי היית בפעם האחרונה היית במגרש הרוסים?

אריאל בזיז:

אתמול

נדב פלד:

אני יגיד לך שאין שם חניה לא לניידת סיור, אין שם חניה גם לכאלו ש...

אריאל בזיז:

גם על הרכבת אין חניה, אחי, אסור לך, אסור להעמיד את הרכב על הציר של הרכבת.

נדב פלד:

אז אני אומר עוד פעם, יש מודעות מאוד גדולה (כמה מדברים יחד)

ירון תורן:

יש באמת תשומת לב מאוד רבה

נדב פלד:

יש, אמרתי יש מודעות אדירה. (כמה מדברים יחד)

אריאל בזיז:

ועוד משהו אף אחד פה לא רוצה להוריד שוטר אחד ממרכז העיר אבל זה פשוט לא סביר זה העניין.

אריה קינג:

קודם כל אני מקבל את ההמלצה של דני לדבי מה שאמרת על התמרור הקיים גם ככה 501, אבל בכל זאת אני רוצה לצאת מפה עם איזה קריאה באמת נדב דרכך למשטרה וגם, אהרון, אתה שומע? אנחנו נצטרך לנסח איזה פנייה לכל הגופים, כב"א לא נכנסים, אבל מד"א, איחוד הצלה, מי עוד יש שמה? בקיצור, עיריית ירושלים גם כן.

דני ליבמן:

גם העירייה

ירון תורן:

למעט כשהם מנקים, הם, לפעמים זה הטנדרים שהם ממש של הניקיון.

אריה קינג:

שמנקים הם מנקים, זה אני מסכים, זה לא עליהם אני מדבר, לא עליהם אני מדבר.

אבי שמר:

זה המבצעי שלנו. כאילו.

אריה קינג:

זה לע עליהם אני מדבר. אבל לפנות אליהם ולנסח מכתב בנושא הזה ואנחנו נביא את המכתב הזה לוועדה הבאה גם. אני, עוד פעם, מה שחסור לנו, אנחנו, הייתה לנו ישיבה אצל ראש העיר לפני חודש, אני חושב, משהו כזה, על הסכנות של הרכבת הקלה, מי דיבר פה על משהו שנהרג ישר מהרכבת הקלה, אתה דיעת על זה? אז זה כנראה קרה אחרי הפגישה הזאת, ממש אחרי, כי לא דיברו על זה. אבל יש לנו בעיה ואבי אני רוצה בזה לסיים, אני רוצה שאתה תעלה את זה, זה עלה גם אתמול בדיון עם הפורום של בטיחות בדרכים.

דובר:

רק לפני שאתה מסכם את הישיבה לתת כמה מילים לצבי, בסדר?

אריה קינג:

אין בעיה. הנושא הוא הנושא של הרווח שבין הקרונות ברכבת הקלה. בכל העולם בכל העולם ברווח בין הקרונות יש פתרון, או אקורדיון כמו שיש באוטובוסים או כבלים של פלדה או מתכת כלשהי, לא יודע מה, שגם אם הבן אדם נופל אז הוא נהדף, הוא לא נופל בין, הוא הכי הרבה נפצע.

אבי שמר:

יש רצועות יש כל מיני פטנטים של

אריה קינג:

רצועות, אקורדיוני. עכשיו הפתרון הזה קיים בכל העולם, כמו שאמרתי, ומשום מה משרד התחבורה גם במכרזים האחרונים לא הכניס את זה. עכשיו יש לנו כבר, עכשיו אתה אומר זה השלישי שנהרג בירושלים.

ירון תורן:

לא, אבל מהסיבה הספציפית הזו.

דובר:

לא, זה מ... שונה.

אריה קינג:

שנייה, שנייה, שנייה. הבן אדם הזה, אתה צודק, שני הקודמים, שתי הקודמות, שתי הקודמות, שתי נשים, נהרגו בנסיבות הללו, בסדר?

אבי שמר:

שתי הקודמות, נכון, הקשישה וה...

אריה קינג:

אתה צודק. אבל הדבר הזה רק הולך ויתעצם כי יש לנו עוד יותר קרונות ועוד יותר מסילות. מתוך זה הסכנה שזה יחזור על עצמו עוד פעם היא עולה. ולכן אני מבקש ממך, זה נכון לא רק לנו, זה נכון לכל הרכבות העירוניות שיהיו בישראל. ויש פתרונות, ודרך אגב גם בררתי את זה, זה גרושים, זה פשוט גרושים, זה לא איזה משהו מכני מיוחד. זה פשוט.

אבי שמר:

לא, לא. ברור, ברור.

אריה קינג:

בסדר?

יונה רוט:

או.קיי, שנייה אני רוצה, אז בעצם אנחנו לא מבינים את ההמלצות האלו

אריה קינג:

5 נכון

יונה רוט:

ובמקומם אני כותבת שהיו"ר קיבל איזשהי ... יוצא בקריאה אל השר, קריאה לכל גופי ההצלה והעירייה

אריה קינג:

להימנע מכל נסיעה על ציר הרכבת הקלה, אלא בשביל, אלא כצורך לקריאה מבצעית.

אבי שמר:

מענה לצורך מבצעי

יונה רוט:

טוב, המכתב יובא לישיבה הבאה לאישור לידיעת הועדה?

אריה קינג:

כן.

יונה רוט:

לידיעת הועדה?

אריה קינג:

לידיעת הועדה, לא מחכה עד אז, חבל על הזמן.

ירון תורן:

צריך כהערה לזה להגיד מהירות הרכבת, תדירות הרכבת אמורה לעלות משש לארבע דקות לא עוד הרבה זמן אם אני לא טועה, נכון?

אריה קינג:

כשיפתח התווי הבא, ההמשך.

דובר:

האקסטנציה.

צבי דקל:

בעקבות הארכה נוספים ניידים אבל התדירות לא תשתפר מיד, זאת אומרת הרכבת תמשיך להיות עם תדירות של שש דקות ל...

דוברת:

היא לא יכולה מיד, חייבים זמן

יוני יפה-נוף:

אפילו בהתחלה, אפילו יהיה קצת תדירות יותר נמוכה.

אריה קינג:

בבקשה, צבי.

צבי דקל:

כן. אז אבי הציע שאני אעדכן את הפורום בהחלטה, בעצם זה בהמשך לכמה ישיבות שנעשו ובהסתכלות על המבנה הארגוני בעירייה בעבר והשיוך של בעצם המטה, היחידה לבטיחות בדרכים בעיר. אז התקבלה כבר החלטה והיא בתהליכי ישום של מעבר המטה תחת אגף תחבורה ופיתוח תשתיות. אני באופן אישי רואה בזה צעד מאוד חיובי. בכובע הקודם שלי בנתיבי ישראל הייתי גם חלק מהועדה הבין-משרדית למוקדי סיכון וליווייתי גם תוכניות עבודה של מוקדי סיכון, של כשלים ברשת, מה שפעם קראו לו פניות שמאלה, אבל כשלים ברשת שההסתכלות של זה היא בעצם זיהוי מוקדי סיכון עתידיים ומההבנה שלי מה שהיום קיים בפער לפחות במערך הזה של בטיחות בדרכים זה בעצם שיש את המענה הראוי והנכון והמקיף לכל נושא ההדרכה וההסברה אבל הקישור בין זה לבין הפרויקטים בפועל שבאים לידי ביטוי בשיפורי תשתית, שזה חלק מאותה הסתכלות כוללת, לוקה קצת בחסר. והמקום תחת האגף בעצם יוכל לשפר את כל התהליך או לתת לזה את המענה המתאים. יש גם הרבה גורמים באגף, אם זה המחלקה להסדרי תנועה, בין אם זה מחלקת דרכים שיכולה לבצע פרויקטים ותכנון מהיר יחסית וביצוע מהיר יחסית, שכבר היום אגב הם עושים את זה. יש להם רשימה של, שורות של פרויקטים שיש להם אופי בטיחותי מובהק שפשוט אין לזה את התקציב, אין לזה את המעקב, אין לזה את המעטפת. אז אנחנו רוצים לבנות לזה בעצם את הצמעטפת המלאה ולהוסיף את האתגר החדש שזה לייצר תוכנית עבודה, לייצר דרך להביא תקציבים שמשרתים את הצורך של בטיחות בדרכים שימנע דווקא תקציבים עירוניים אלא תקציבים מהמקורות המתאימים. זה מתקשר גם לכל ה... שאתה הזכרת. ובסוף גם בממשק בין הסברה, חינוך, בין הגורם האנושי, בין אם זה ברכב בין אם הולכי הרגל לבין הפרויקטים, לאורך כל

השלבים. אנחנו גם דיברנו על זה וזה משהו שצריך עבודה וחשיבה, אבל זה הרעיון וזהו ואנחנו בתהליך, תהליך שכבר הותנע.

אריה קינג:

אני חושב מה שצבי מעדכן פה זה בעצם בשורה פשוט גגדולה מאוד לכל הנושא הזה של בטיחות בדרכים. בעצם מטה בטיחות בדרכים היה בעבר בתושיה, לפני 12 שנה, אם אני זוכר נכון.

סמדר ארליך:

לא מ-2015.

דובר:

2015.

אריה קינג:

15, אז זה עשר שנים.

סמדר ארליך:

מאי 15'

אבי שמר:

15'

אריה קינג:

לפני עשר שנים. הוא נדד למנח"י ואני חושב שהוא חוזר למקום הנכון לו. כמו שגם צבי אמר זה יאפשר הרבה יותר יכולות אני חושב למטה בטיחות להוציא לפועל. מדובר עכשיו על מנהל אחד, מינהל אחד, וגם אני חושב כמו שצבי פה רמז או לא רמז, גם יכולות יותר לגייס כספים לטובת הנושא הזה שנקרא בטיחות ברמה הפיזית וגם לרמה של ההסברה. אני למדתי, גם הייתה לי ישיבה עם ראש העיר, חמישי שעבר אני חושב, על, שאלתי אותו אתה יודע כמה העירייה היום מוציאה היום על בטיחות בדרכים? אתה יודע להגיד לי כמה היא מוציאה על בטיחות בדרכים? בגלל זה רצית את השלט הזה. מי הטיפש שמוציא שלט כזה בלי שמעצב בטיחות בדרכים יודע מהשלט הזה. איך יכול להיות? זה לא יד ימין יודעת מה יד שמאל, זה יד ימין לא יודעת שיש יד שמאל בכלל. זה משגע אותי. ועוד מילא היה שלט נורמלי, זה שלט שהולך נגד המטה בטיחות, נגד כל הגיון בכלל, נגד החוק, נגד החוק.

דובר:

נגד התפיסה.

סמדר ארליך:

נגד בטיחות התושבים בוא נגיד.

אריה קינג:

זה פשוט לא ייאמן, אבל זה בדיוק הנקודה. בגלל זה רציתי את ה.. כבר שלחתי את זה. אמרתי לו, כתבתי לו את המילים האלה, מי עשה את הדבר הזה? וזה כל מאפיין, למדתי מאז שנכנסתי לתפקיד, שאלתי, נפגשתי גם עם צוות... ותחבורה, גם עם מטה בטיחות, וגם עם ירדן, וגם עם צבי שנכנס וגם עם קובי לפני כן, ואני קולט יש פה, אני רוצה להראות מה, לראש העיר לא הייתה תשובה כמה כסף. אבל אני אומר לכם ממה שאני יודע יש מספיק כסף, יש מספיק כסף.

סמדר ארליך:

לא, אבל בוא תן את התשובה כמה העירייה נותנת.

אריה קינג:

לא, יש מספיק כסף, רק אף אחד לא יודע כמה הוא, כי מוציאים אותו. הנה את הפרסום כזה מישהו יודע כמה הוא עלה? לא, אבל הוציאו.

אבי שמר:

צודק

אריה קינג:

עושים דברים בלי סנכרון, בלי מקצועיות לפעמים גם.

אבי שמר:

אפשר גם את הקמפיין שיצא בתחילת שנת לימודים, על אותו משקל, זה בדיוק אותו דבר.

אריה קינג:

נכון.

סמדר ארליך:

אבל פה מדובר במי שכן הייתה שותפה לרעיון שלנו לעשות כזה קמפיין ופתאום הופס הוא נעשה באופן עצמאי. ובסוף מה אנחנו רואים? חמישה ילדים בני חמש עומדים יחד על מעבר חצייה, מסר

אבי שמר:

על מעבר חצייה שהם ל כאורה בגיל של גן ילדים.

אריה קינג:

שהם בני 7 שאסור לחצות מעבר חצייה.

סמדר ארליך:

אבל אתה יודע מה אומרים בעיריית ירושלים? כן אומרים, ילד עד גיל 9 אכן לא חוצה לבד, לוקח אותו את כל האחים שלו, זה מה שאומרים בירושלים. ואז בדיוק עונה על זה. אתה שם צוחק.

דובר:

שלוש של...

אריה קינג:

לכן אני מאוד שמח על המהלך הזה. דרך אגב המהלך הזה זכה לברכת גם מנהל חינוך, גם משאבי אנוש, גם ועד העובדים. כלומר כולם מבינים שזה מה שנכון לעיר. אז בעזרת השם אנחנו נראה את, אני חושב שזה גולת הכותרת של שיכולה לבשר את הבשורה לירושלים כי אני חושב שעכשיו נראה עבודה הרבה יותר מסונכרנת עם כל הגופים הללו ותשפטו אותנו, כמו שאמרתי, עוד ארבע שנים. אולי גם עוד שנה בעזרת השם.

דובר:

בעזרת השם.

אריה קינג:

תודה רבה לכל מי שבא.