



ועדת בטיחות בדרכים

י" סיון, תשפ"ו
26 מאי, 2026
סימוכין: 2026-0103-362

דוח משיבה מספר 10 של הוועדה לבטיחות בדרכים שהתקיימה ביום שלישי כ"ה באייר תשפ"ו, (12.05.2026)

השתתפו: מר אריה קינג סגן ראש העיר, מ"מ יו"ר הוועדה
מר אריאל בזי חבר הנהלה
מר יהודה פרוידגר חבר הנהלה
מר צבי דקל מנהל אגף תושייה
מר אבי שמר מנהל אזור ירושלים ברלב"ד
מר מרדכי פדר יו"ר ארגון מתונה

לא השתתפו: מר יצחק מאיר ברים משנה לראש העיר
מר דוד זוהר חבר הנהלה
מר יוסף חיים מועלם חבר הנהלה
מר חיים אפשטיין חבר הנהלה
מר אריק וירצבורגר ראש מינהל חינוך
אינג' יואל אבן מהנדס העיר וראש מינהל תכנון ותשתיות
סנ"צ ערן דילון מפקד תחנת שפט, נציג השר לביטחון לאומי
גב' עפרה שוראקי רכזת זהירות בדרכים בתיכון "עלמא אמונה"

נכחו: מר אדיר שוורץ סגן ראש העיר
מר יוחנן ויצמן חבר הנהלה
גב' ענבר וייס עברי אדריכלית העיר וסגנית מהנדס העיר לתכנון
מר כפיר ניימן מנהל אגף לקידום עסקים
עו"ד מירי וייס ארפה ראש צוות בכיר תביעה מרחבי וקהילתי
גב' רויטל כלימי ממונה על קידום ופיתוח המרחב העסקי
גב' סמדר ארליך מנהלת מחלקה בכירה לקידום מודעות בטיחות בדרכים
מר סאמי עשו אחראי בטיחות בדרכים, מזרח ירושלים
מר רמי פירו פרויקטור עסקים
מר מאיר נקש עוזר ליו"ר הוועדה
מר יהונתן יפה-נוף נציג צתא"ל
רפ"ק בן-ציון רוס נציג משטרת ישראל
גב' מור גלר מתכנתת אורבנית, בקעה
מר אלבז גזמן רכז שטח אורבני, בקעה
מר אברהם מרציני מדריך זהירות בדרכים ובטיחות
מר רובי כץ תושב בקעה
מר ישי חנון תושב בקעה
מר דן יובל תושב בקעה

מזכיר הוועדה: מר ישראל בלנקו ועדת בטיחות בדרכים



ועדת בטיחות בדרכים

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

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

2. סקירת דו"ח בטיחות בדרכים לשנת 2025 - מר אבי שמר, מנהל אזור ירושלים, הרלב"ד

מר אבי שמר הציג בפני הנוכחים את תמונת המצב ונתוני דו"ח הרשות המקומית לשנת 2025. בסקירתו הציג פילוחים לפי סוגי תאונות הדרכים והמגמות השונות לאורך השנים. כמו כן, הציג נתונים אודות פגיעות הולכי רגל בחלוקה לגילאים ובפירוט סוגי כלי הרכב המעורבים בתאונות אלו.

מצ"ב מצגת.

3. בטיחות הולכי רגל בפארק המסילה

א. נציג מינהל קהילתי בקעה

נציגי המינהל הקהילתי בקעה העלו טענות בנוגע לתכנון ולביצוע מיזם ה'פוד טראקים', לצד טענות כלפי מפעילי העסקים במתחם. לטענתם, הופר האיזון הראוי שבין הפעלת ה'פוד טראקים' לבין צורכי המשתמשים בפארק, באופן שהגביר את הסיכון הבטיחותי למבקרי הפארק.

ב. מר צבי דקל - מנהל אגף תחבורה ופיתוח תשתיות

מר צבי דקל ציין כי מתבצעות פעולות ליצירת רצועת ביטחון עם שדה ראייה, וציין זאת כהכרחי ונדרש. לצד זאת, ציין כי מבוצעות עבודות סימון בעזרת מדבקות במטרה להגביר את בטיחות המשתמשים בשביל הפארק לצד המתחם.

ג. מר כפיר ניימן - מנהל אגף לקידום עסקים

מר כפיר ניימן ציין כי המיזם מתקיים בשיתוף עם המינהלים הקהילתיים. מר ניימן הדגיש כי כל העסקים במתחם מפוקחים ופועלים תחת רישיון. עוד ציין כי לנוכח המצב, העירייה פועלת להקלה על בעלי העסקים ובין היתר מאפשרת לחלקם להותיר את סגירות החורף לצורך צמצום עלויות תפעוליות. עם זאת, הבהיר שסגירות שנמצאו בהם ליקויי בטיחות למשתמשים בפארק, יסגרו.

ד. גב' ענבר וייס עברי - אדריכלית העיר וסגנית מהנדס העיר לתכנון

גב' ענבר וייס עברי הבהירה כי הדיון התמקד במקטע מצומצם בתוך הפארק, אשר תוכנן כבעל אופי אורבני יותר, ועל כן הוצגו תוכניות בעלות אוריינטציה עירונית. עוד הוסיפה כי מקודמות תוכניות ופתרונות להרחבת השביל, לטובת רווחת המשתמשים. בנוסף ציינה כי בכל מקום שבו מזהים נקודות מחלוקת, נעשים מאמצים לקדם פתרונות שיספקו מענה מיטבי.

ה. מר מרדכי פדר - יו"ר ארגון מתונה

מר מרדכי פדר הדגיש כי בטיחות הולכי הרגל ומשתמשי הפארק היא שיקול מרכזי בבחינת השימוש במרחב הציבורי, וציין כי יש לאפשר פעילות עסקית רק במקום שבו אין בה כדי ליצור סיכון, להפריע למעבר או לפגוע בנגישות. לדבריו, כל פתרון במרחב הציבורי צריך להיבחן בראש ובראשונה לפי השפעתו על בטיחות, נגישות ומעבר תקין של הולכי הרגל.

ועדת בטיחות בדרכים

لجنة السلامة على الطرق | Road Safety Committee

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

mazkir_haeir@jerusalem.muni.il



ועדת בטיחות בדרכים

התקיים דיון פורה בנושא בין נציגי המינהל הקהילתי בקעה ובין חברי המועצה והצוות המקצועי, במסגרתו הוצגו השגות התושבים על הנושא. גורמי המקצוע הבהירו כי יבוצעו מירב הפעולות האפשריות לטיפול במפגעים שהועלו.

המשתתפים בדיון ציינו לחיוב כי מיזם הפוד טראקים' תרם להגברת תחושת הביטחון ולגידול במספר המבקרים בפארק. עם זאת, הודגש כי אופיו של המרחב הציבורי מצריך איזונים והתאמות.

כלל השותפים הדגישו את מחויבותם לחיזוק בטיחות המשתמשים והרוכבים בראש סדר העדיפויות.

4. נגישות להולכי רגל בסביבת אתרי עבודה

הנושא ירד מסדר היום ויובא לדיון במועד אחר שייקבע.

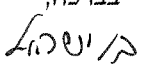
5. סיכום - מר אריה קינג, סגן ראש העיר ומ"מ יו"ר הוועדה

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

יו"ר הוועדה מבקש לקיים דיון מרוכז על ההחלטות שהתקבלו בוועדה בדיונים קודמים ולבצע מעקב ובקרה אחר ישומן.

כמו כן ביקש יו"ר הוועדה כי אגף תושי"ה ייבחן את סוגיית הראות הנדרשת בין נתיבי הנסיעה למיקומי הפוד-טראקים'. זאת במטרה להבטיח עמידה בלשון החוק, שמירה של שדות הראייה של משתמשי הדרך והגברת בטיחות הרוכבים.

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



דוח תאונות דרכים ונפגעים

ירושלים

שנים: 2026 - 2026

מנהל/ת אזור: אבי שמר

הנתונים לא כוללים תאונות עם סוג תיק 'כללי עם נפגעים'
נתוני היפגעות קשה וקל מעודכנים עד 3 חודשים אחורה
הדוח מעודכן לתאריך 12/05/2026



תאונות דרכים ע"פ סוג וחומרת תאונה
ירושלים
2026 - 2026

שנה	2026				סהכ
קטגוריה סוג תאונה	סהכ	קלה	קשה	קטלנית	קטגוריה סוג תאונה
התנגשות חזית אל צד	32	28	4		
פגיעה בהולך רגל	17	7	8	2	
אחר	6	2	3	1	
התנגשות צד בצד	6	2	4		
תאונה עצמית	5	2	1	2	
התנגשות חזית באחור	3	1	2		
התנגשות חזית אל חזית	2		1	1	

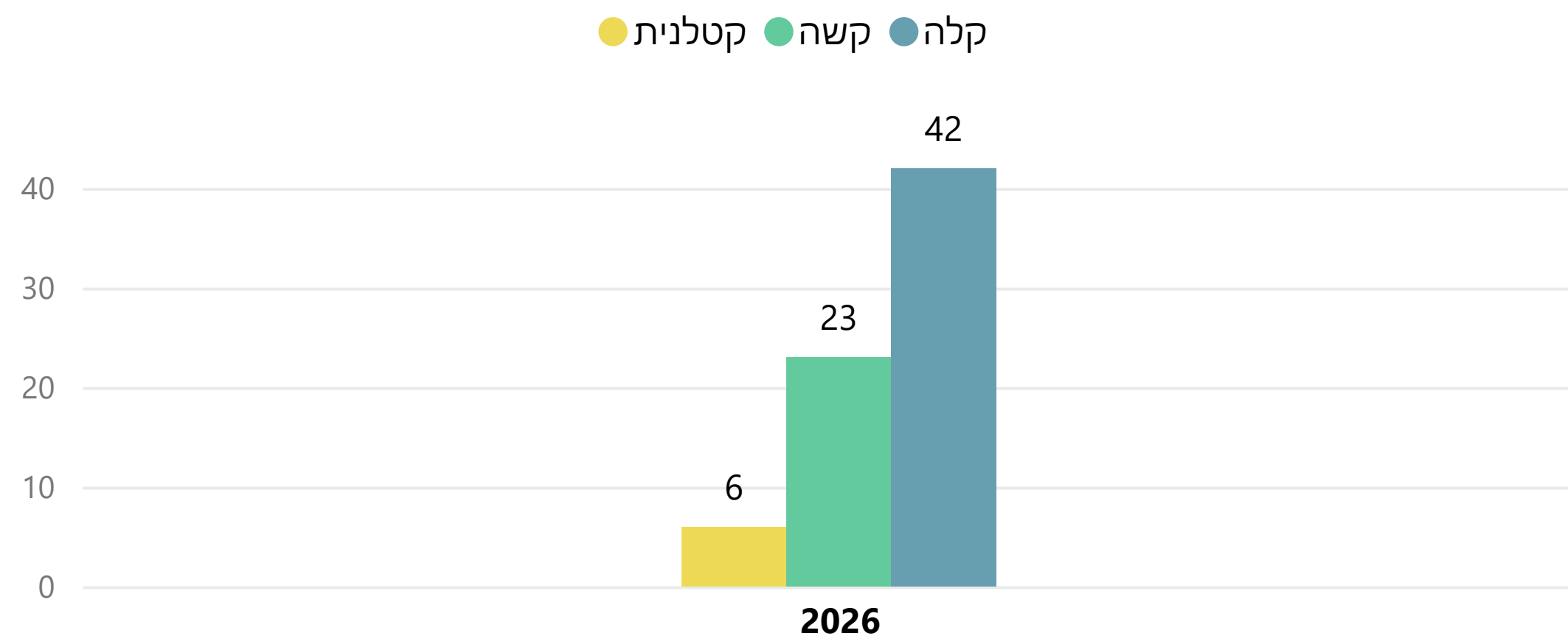
חומרת התאונה	2026	סהכ
קטלנית	6	6
קשה	23	23
קלה	42	42
סהכ	71	71



תאונות דרכים ע"פ סוג וחומרת תאונה

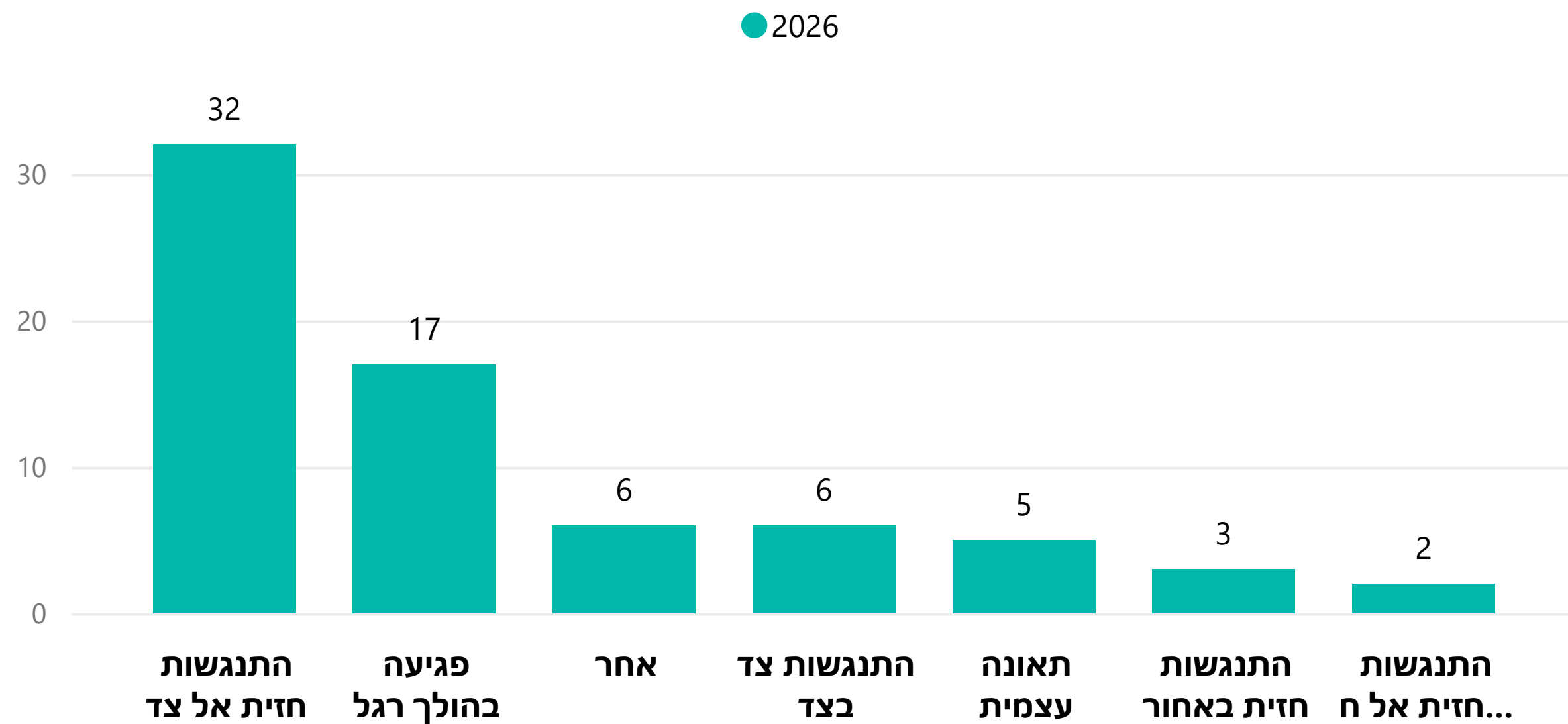
ירושלים
2026 - 2026

מספר תאונות דרכים ע"פ חומרת תאונה

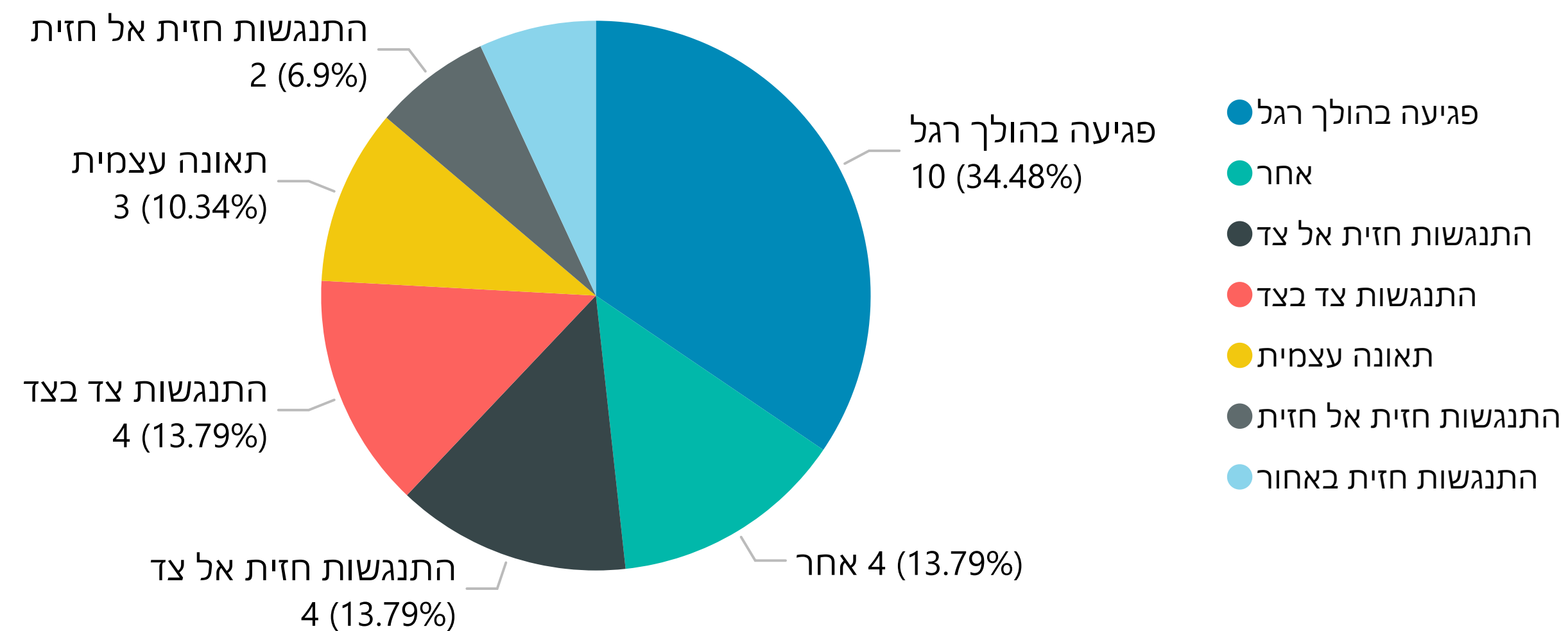


מספר תאונות חמורות לפי סוג תאונה - שנים מלאות

מספר תאונות לפי סוג תאונה



מספר תאונות חמורות לפי סוג תאונה - שנה נוכחית

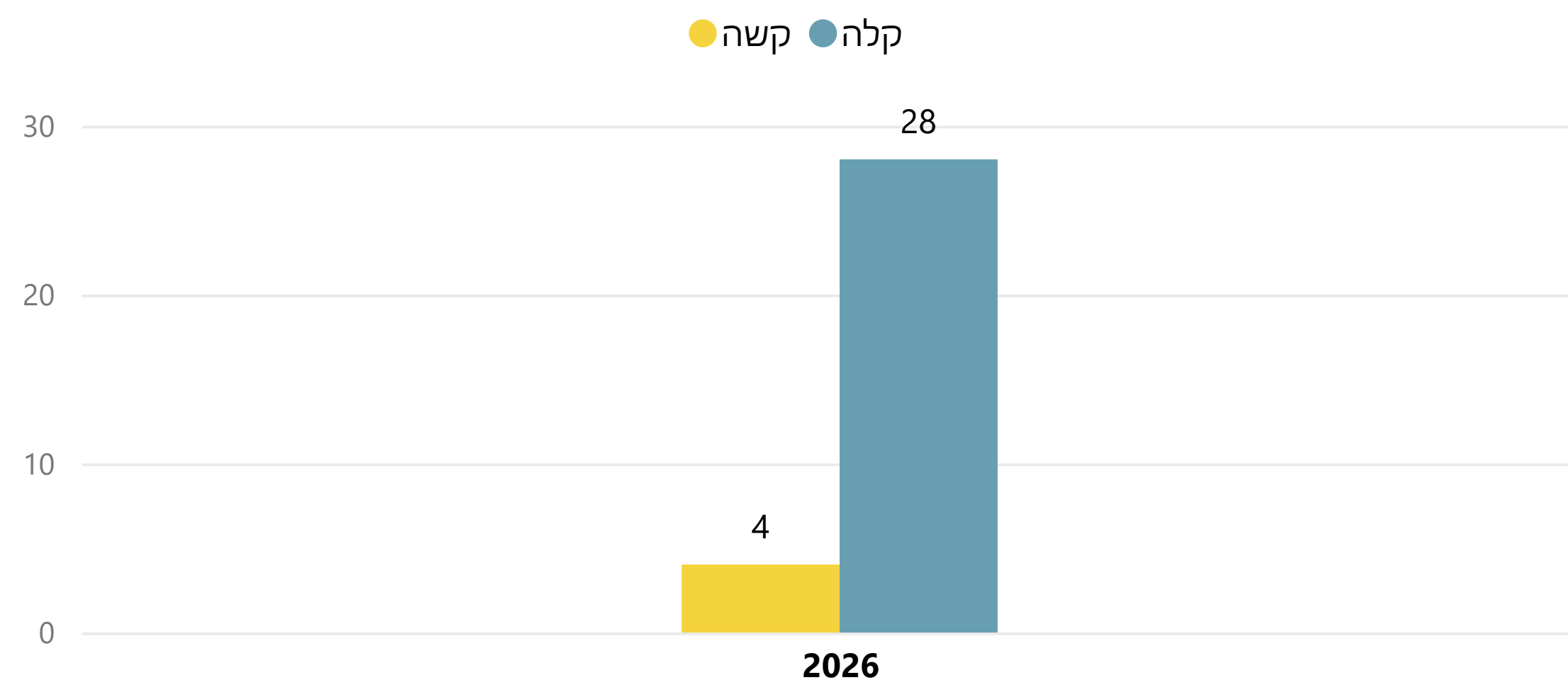




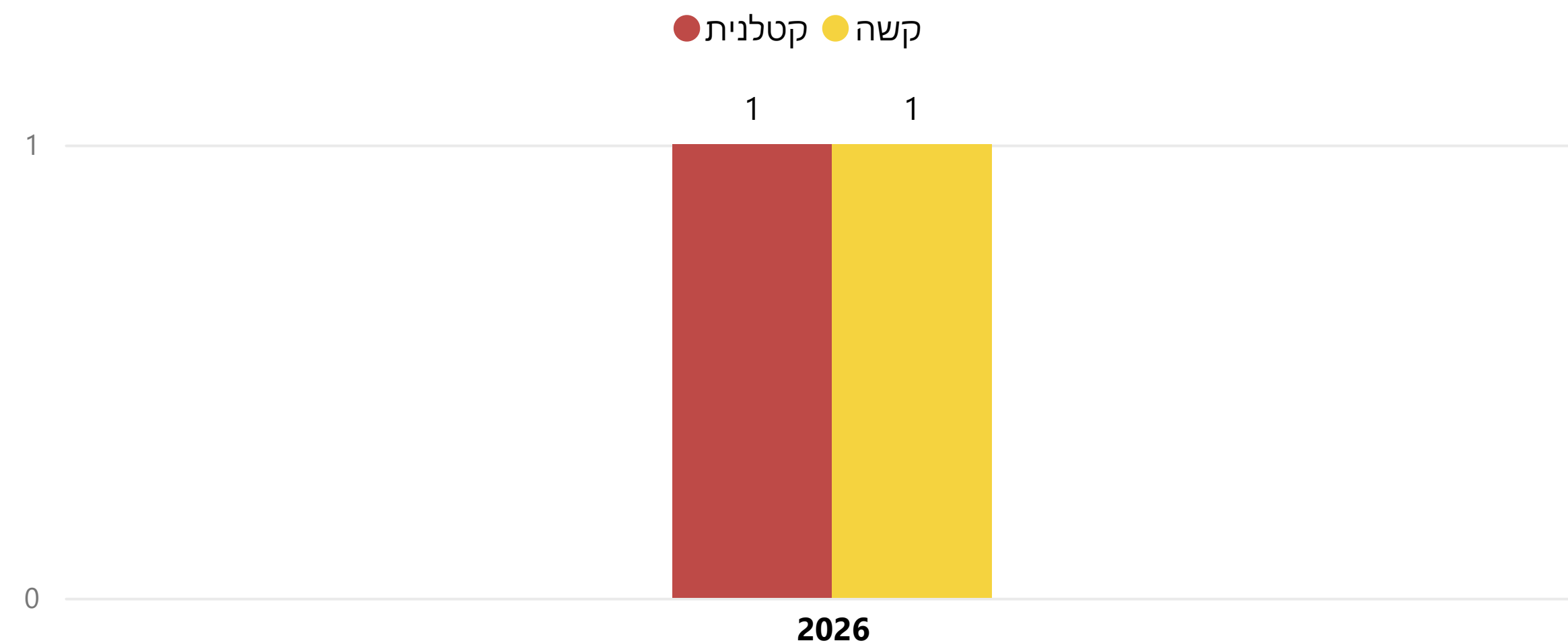
תאונות דרכים ע"פ סוג וחומרת תאונה

ירושלים
2026 - 2026

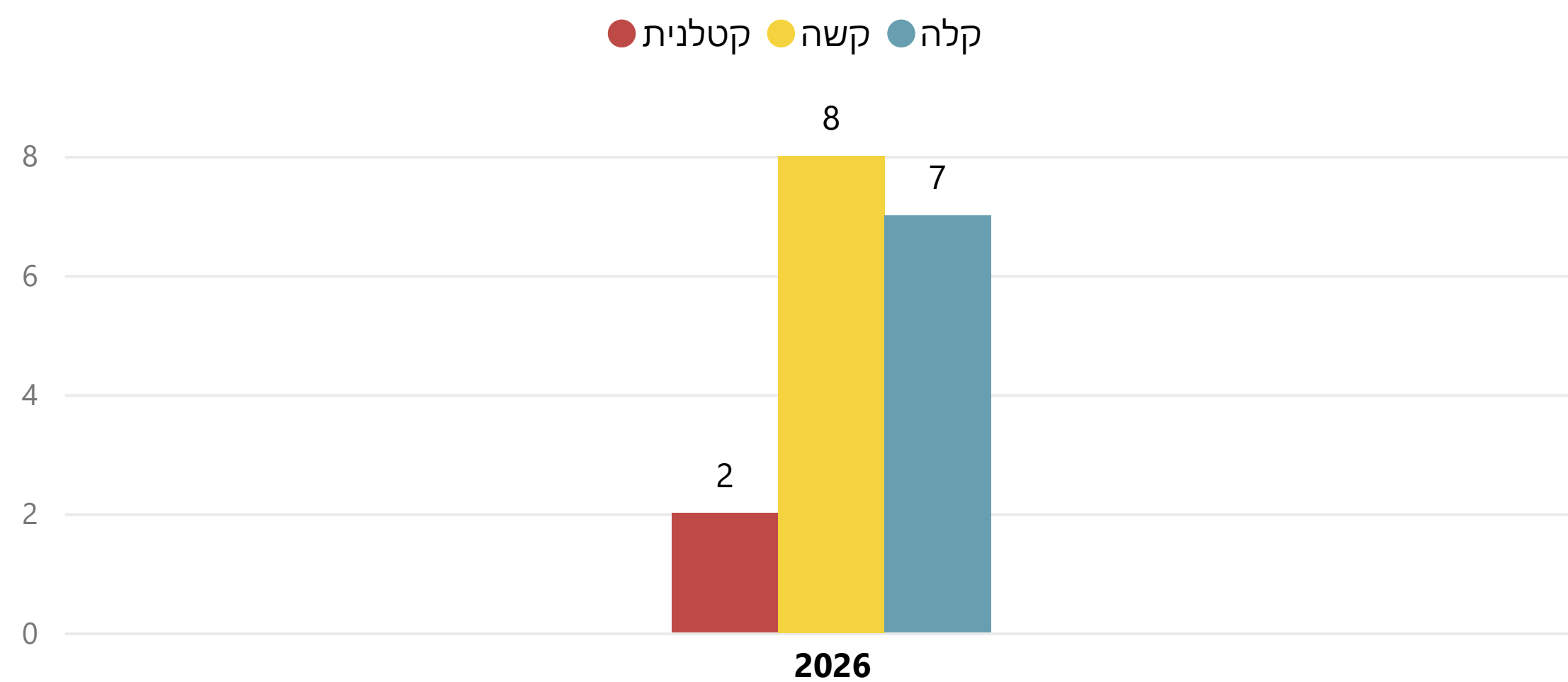
מספר תאונות דרכים מסוג התנגשות חזית אל צד



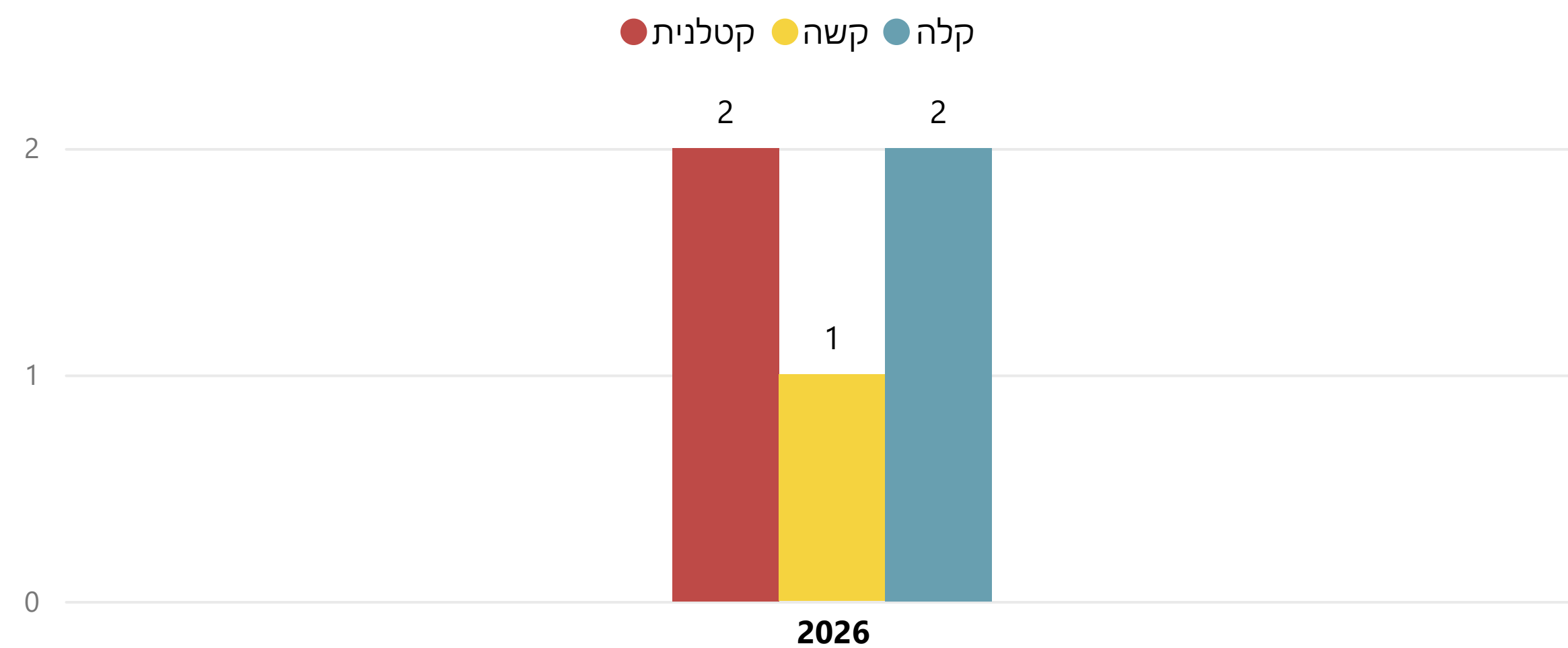
מספר תאונות דרכים מסוג חזית אל חזית



מספר תאונות דרכים מסוג פגיעה בהולך רגל



מספר תאונות דרכים עצמיות

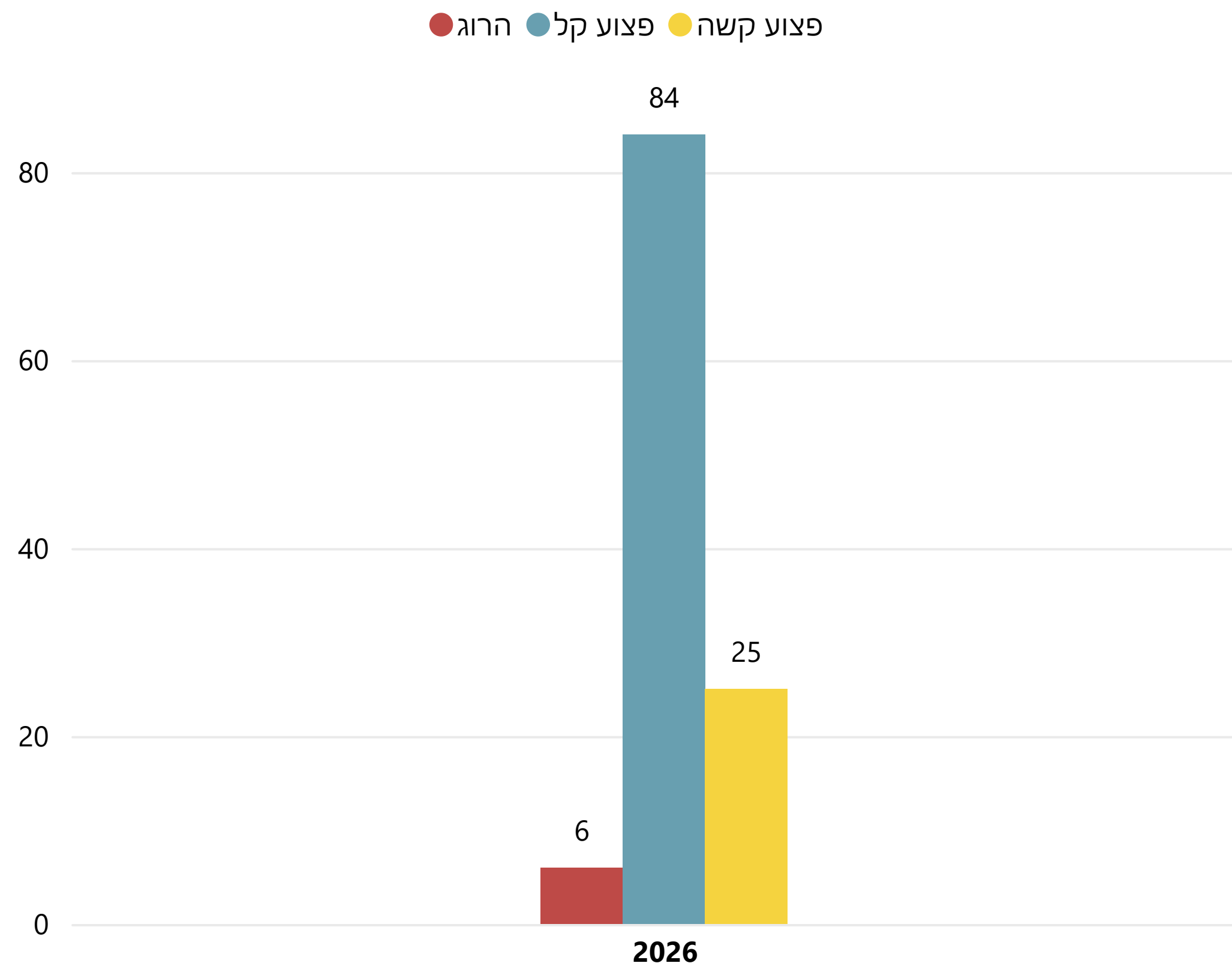




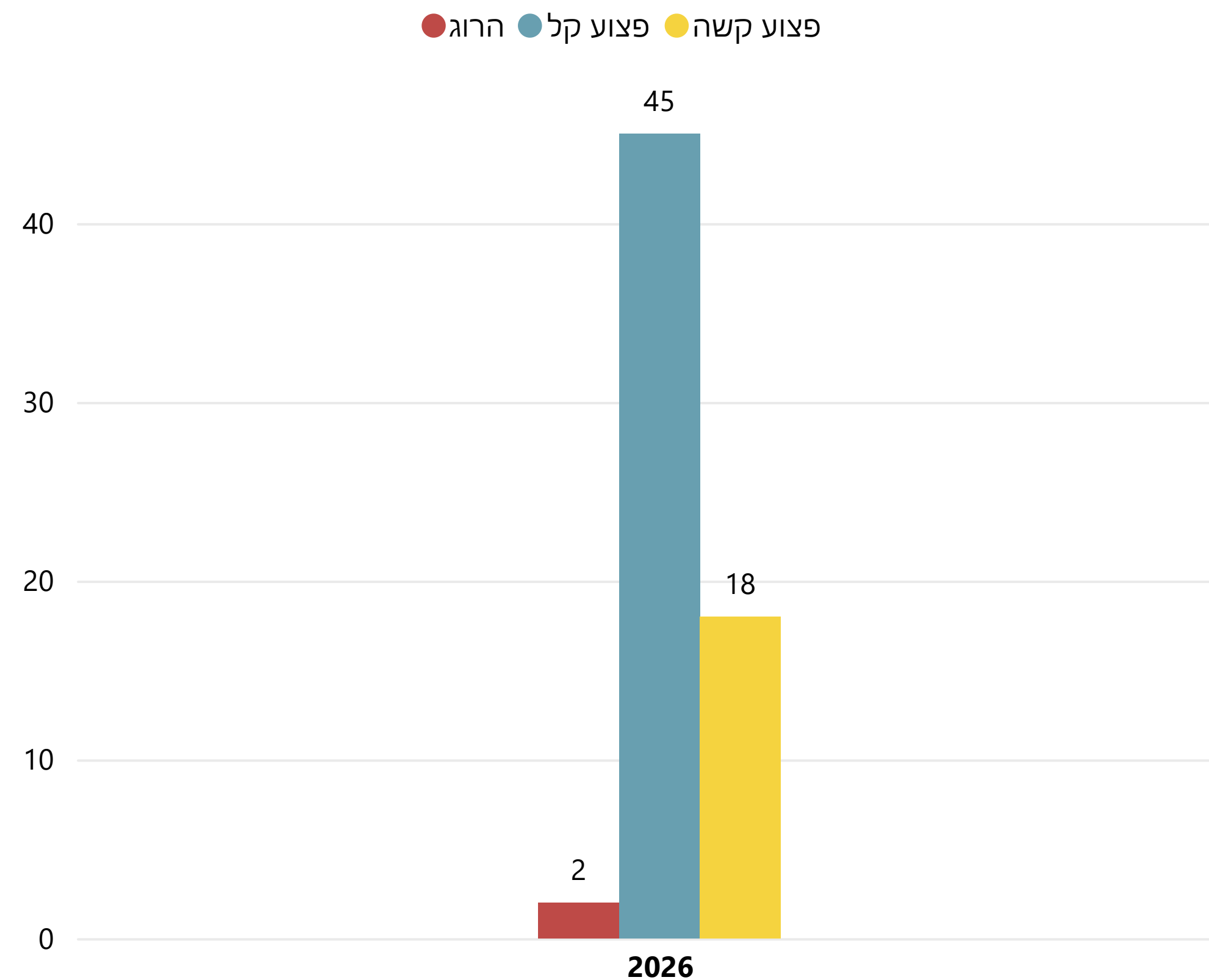
מגמת נפגעים בתאונות דרכים

ירושלים
2026 - 2026

מספר נפגעים בעיר לפי חומרת פגיעה



מספר תושבי העיר שנפגעו בישוב המגורים



*נתוני ישוב המגורים מעודכנים על ידי הלמ"ס ואינם מעודכנים לחודש עד חודשיים אחרונים
נתונים בנושא תושבים ניתן לראות בדוח נוסף.



מספר נפגעים בתאונות דרכים לפי משתמש דרך
ירושלים
2026 - 2026

סהכ	לא ידוע	65+	55-64	45-54	35-44	25-34	20-24	15-19	10-14	05-09	0-4	רכב - תאור משתמש דרך
43	2	6	2	7	13	6	2	1	4	רכב פרטי		
20	5	3	2	3	2	3	1	1	אוטובוס			
19		1		4	4	4	6	אופנוע וקטנוע				
17	1	3	1	1		1	4	2	1	הולך רגל		
4		1	1	2		רכב מסחרי ומשאית						
3						3	אחר					
3		1				1	1	קורקינט חשמלי				
1			1			אוטובוס זעיר						
1						1	אופניים					
1					1	אופניים חשמליים						
1					1	לא ידוע						
1						1	ממונע לא מרושין אחר					
1					1	רכב עבודה						
115	1	11	14	7	18	21	15	15	4	3	6	סהכ

סהכ	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	טווח גילאים
6		6		0-4
3	1	2		05-09
4	1	3		10-14
15	7	6	2	15-19
15	1	13	1	20-24
21	4	17		25-34
18	2	16		35-44
7	1	6		45-54
14	3	9	2	55-64
11	5	5	1	65+
1		1		לא ידוע
115	25	84	6	סהכ



מספר נפגעים בתאונות דרכים לפי סוג נפגע
ירושלים
2026 - 2026

סהכ		לא ידוע	65+	55-64	45-54	35-44	25-34	20-24	15-19	10-14	05-09	0-4	תפקיד משתמש הדרך	רכב - תאור משתמש דרך
☐	נהג	+	2	6	2	5	10	4	1				רכב פרטי	☐
	נוסע	+				2	3	2	1	1	4			☐
	סהכ		2	6	2	7	13	6	2	1	4			
☐	נוסע	+	5	1	1	3		3	1	1			אוטובוס	☐
	נהג	+		2	1		2							☐
	סהכ		5	3	2	3	2	3	1	1				
☐	נהג	+		1		3	4	3	4				אופנוע וקטנוע	☐
	נוסע	+			1		1	2						☐
	סהכ			1	4	4	4	6						
☐	הולך רגל	+	1	3	1	1		1	4	2	1		הולך רגל	☐
	סהכ		1	3	1	1		1	4	2	1			
☐	נהג	+	1		1	2							רכב מסחרי ומשאית	☐
	סהכ		1		1	2								
☐	נהג	+								3			אחר	☐

סהכ	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	טווח גילאים
6		6		0-4
3	1	2		05-09
4	1	3		10-14
15	7	6	2	15-19
15	1	13	1	20-24
21	4	17		25-34
18	2	16		35-44
7	1	6		45-54
14	3	9	2	55-64
11	5	5	1	65+
1		1		לא ידוע
115	25	84	6	סהכ



מספר נפגעים בתאונות דרכים
ירושלים
2026 - 2026

שנה	2026			סהכ	סהכ
	סוג נפגע	פצוע קל	פצוע קשה		
	נהג רכב 4 גלגלים ויותר	29	1	30	30
	נוסע רכב 4 גלגלים ויותר	22	3	25	25
	לא ידוע טכני	20	3	23	23
	הולך רגל	2	7	16	16
	נהג אופנוע	2	3	12	12
	נהג קורקינט חשמלי	2	1	3	3
	נהג רכב אחר ולא ידוע	1	1	2	2
	נוסע אופנוע	1	1	2	2
	נהג אופניים	1		1	1
	נהג אופניים חשמליים		1	1	1
	סהכ	6	84	25	115

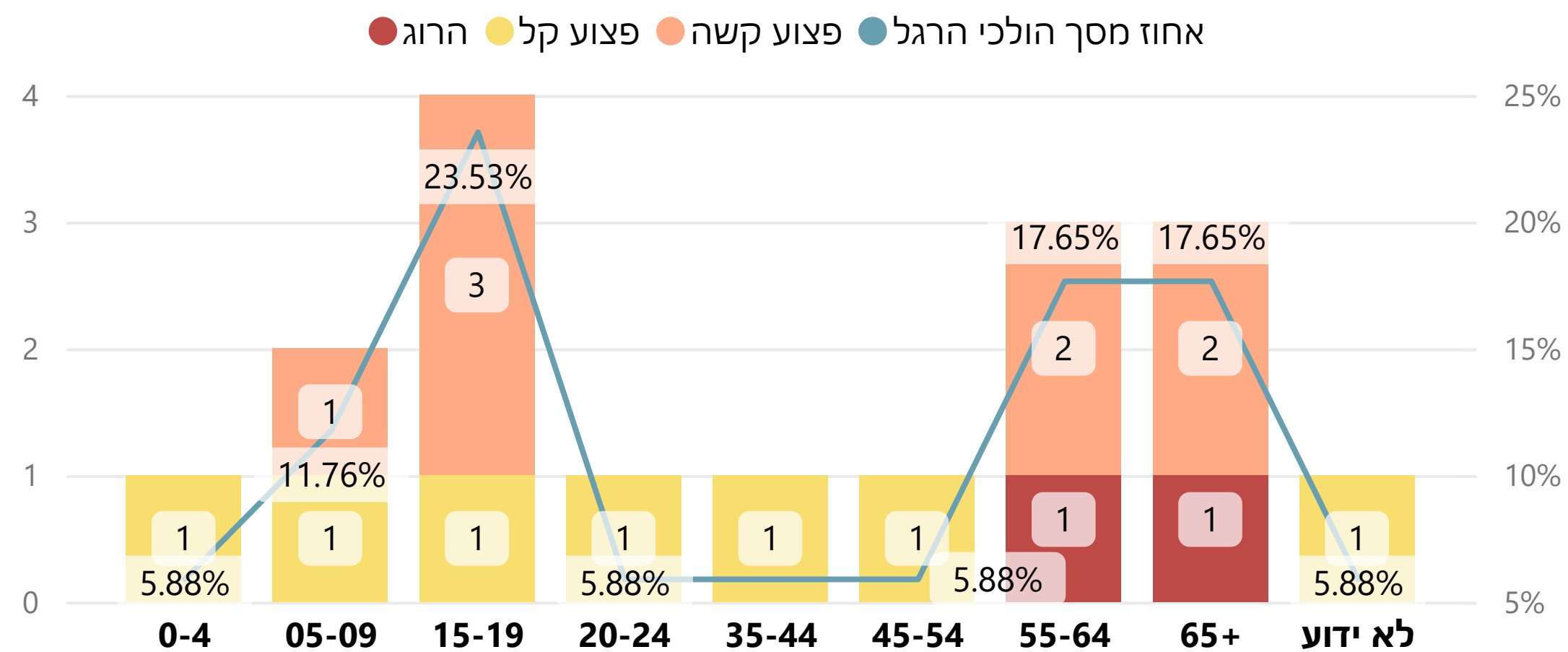
* סוג הנפגע מתעדכן על ידי הלמ"ס ואינם מעודכנים לחודש עד חודשיים אחרונים



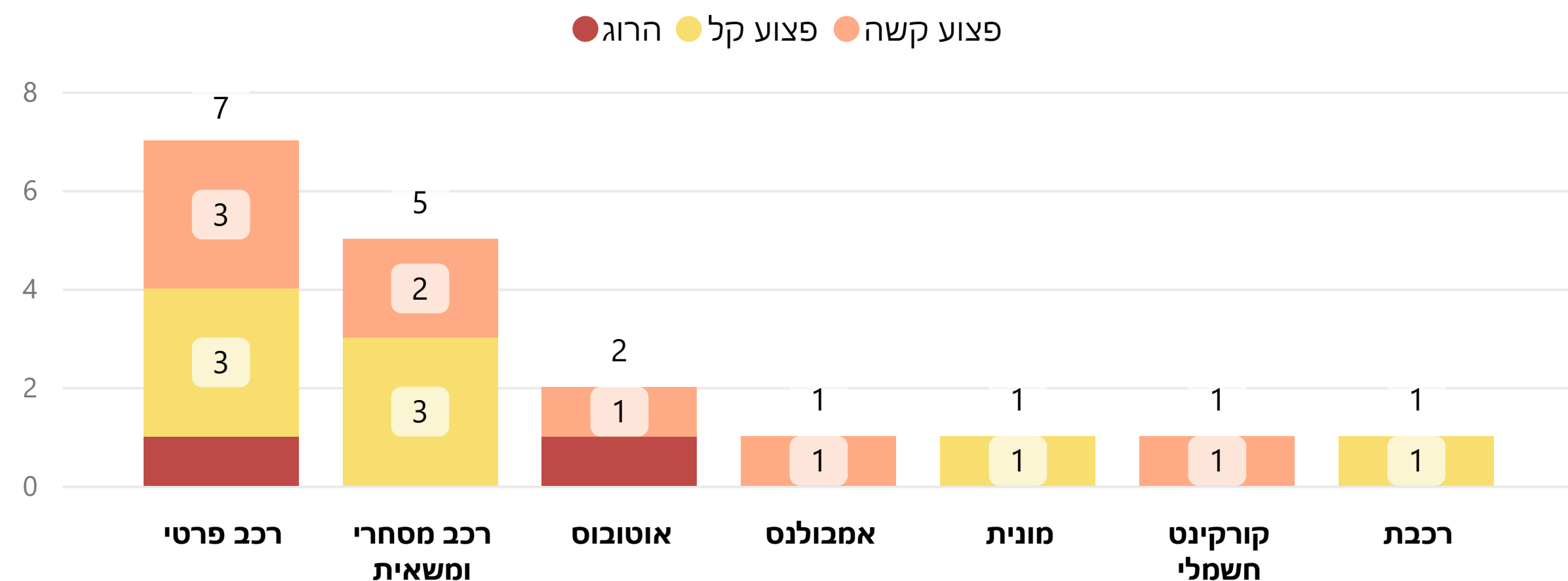
הולכי רגל שנפגעו בתאונות דרכים בישוב

ירושלים
2026 - 2026

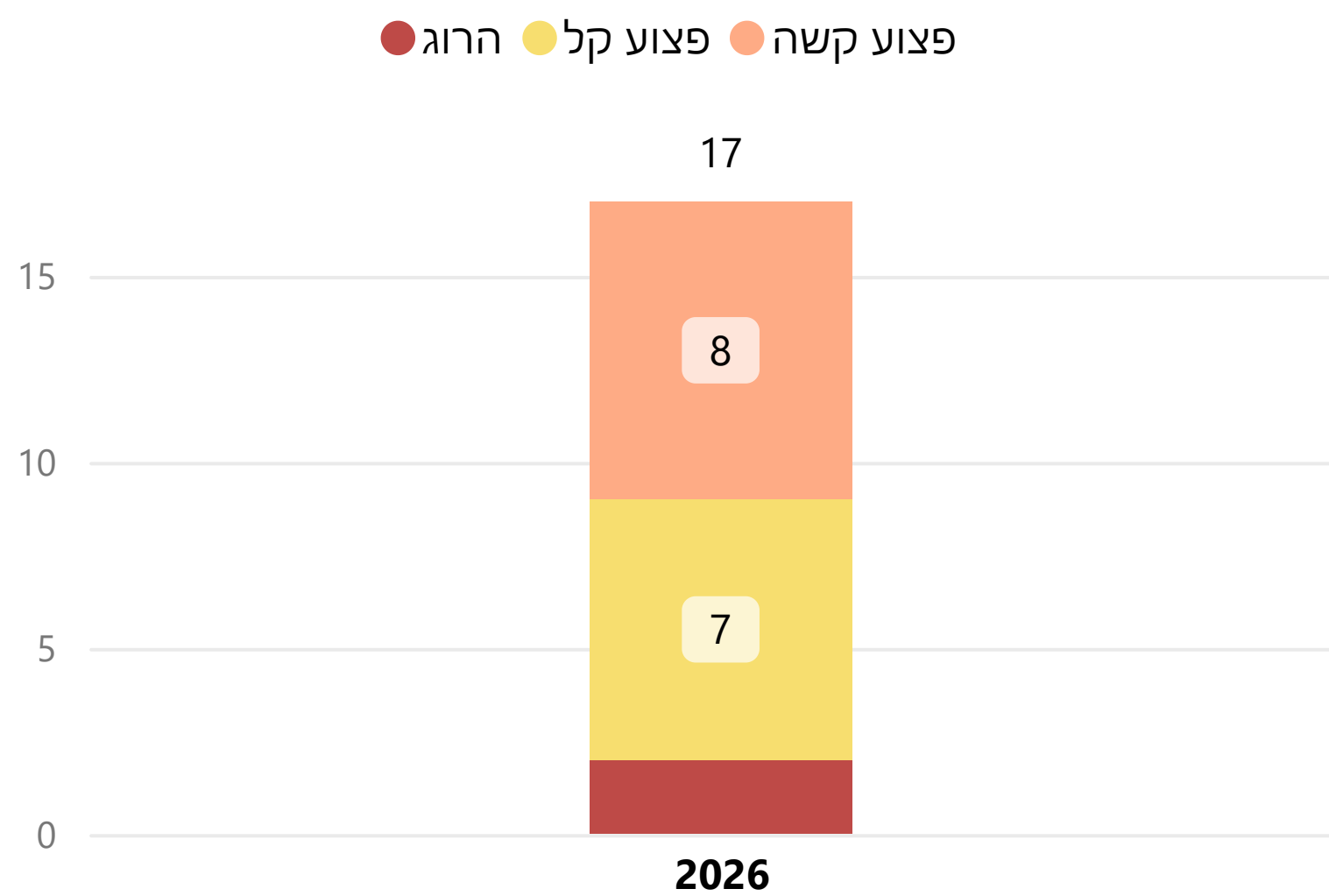
מספר הולכי רגל נפגעים ע"פ גיל



הולכי רגל נפגעים לפי רכב מעורב בתאונה



הולכי רגל לפי שנה



הולכי רגל מקום החצייה

אופן חצייה



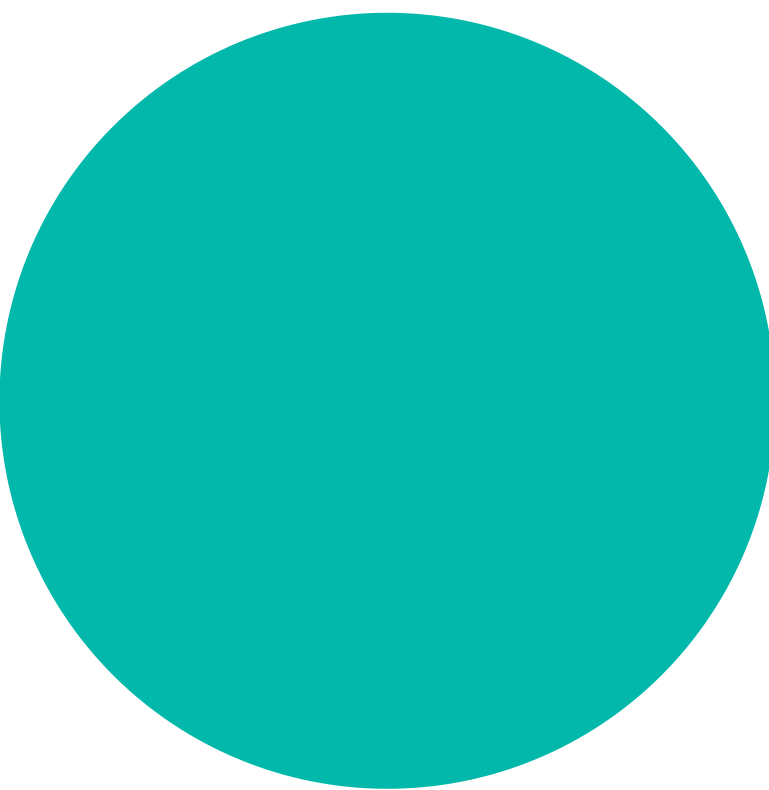
מספר נפגעים לפי סוג נפגע

ירושלים
2026 - 2026

מספר הרוגים ופצועים קשה לפי סוג התאונה - שנים מלאות

מספר נפגעים לפי סוג - שנים מלאות

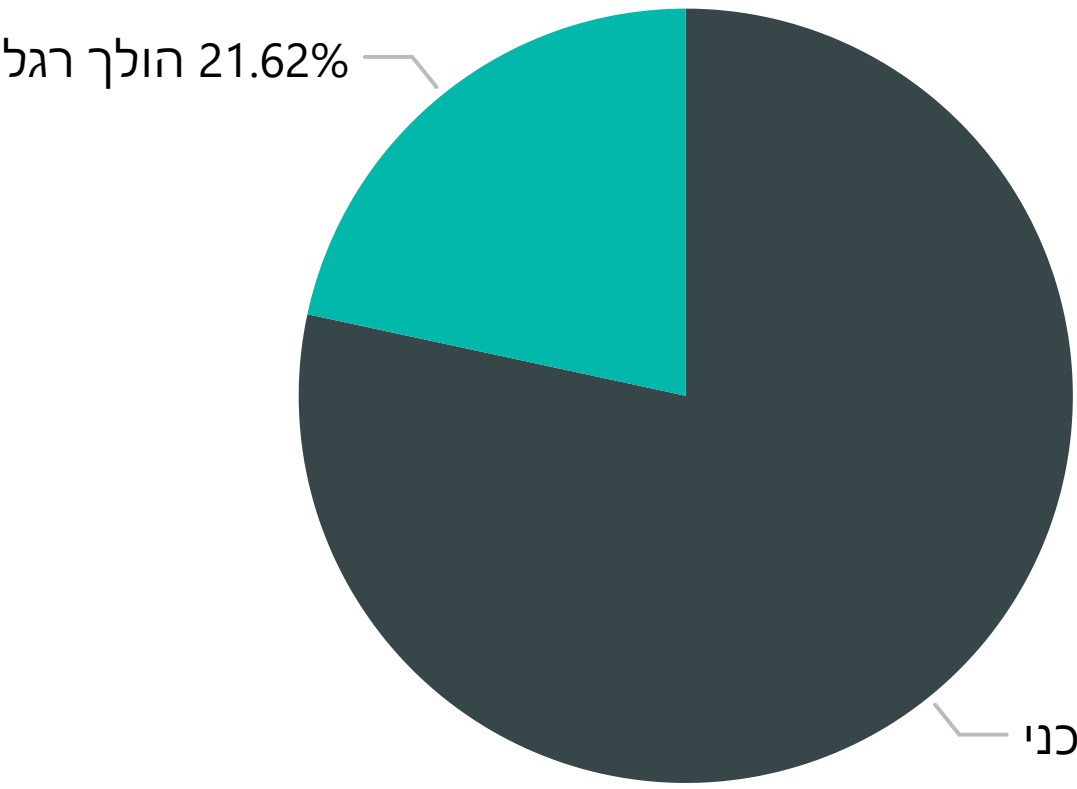
מספר הרוגים ופצועים קשה לפי סוג נפגע - שנה נוכחית



100% הולך רגל

הולך רגל

מספר נפגעים לפי סוג - שנה נוכחית



78.38% לא ידוע טכני

21.62% הולך רגל

● לא ידוע טכני
● הולך רגל

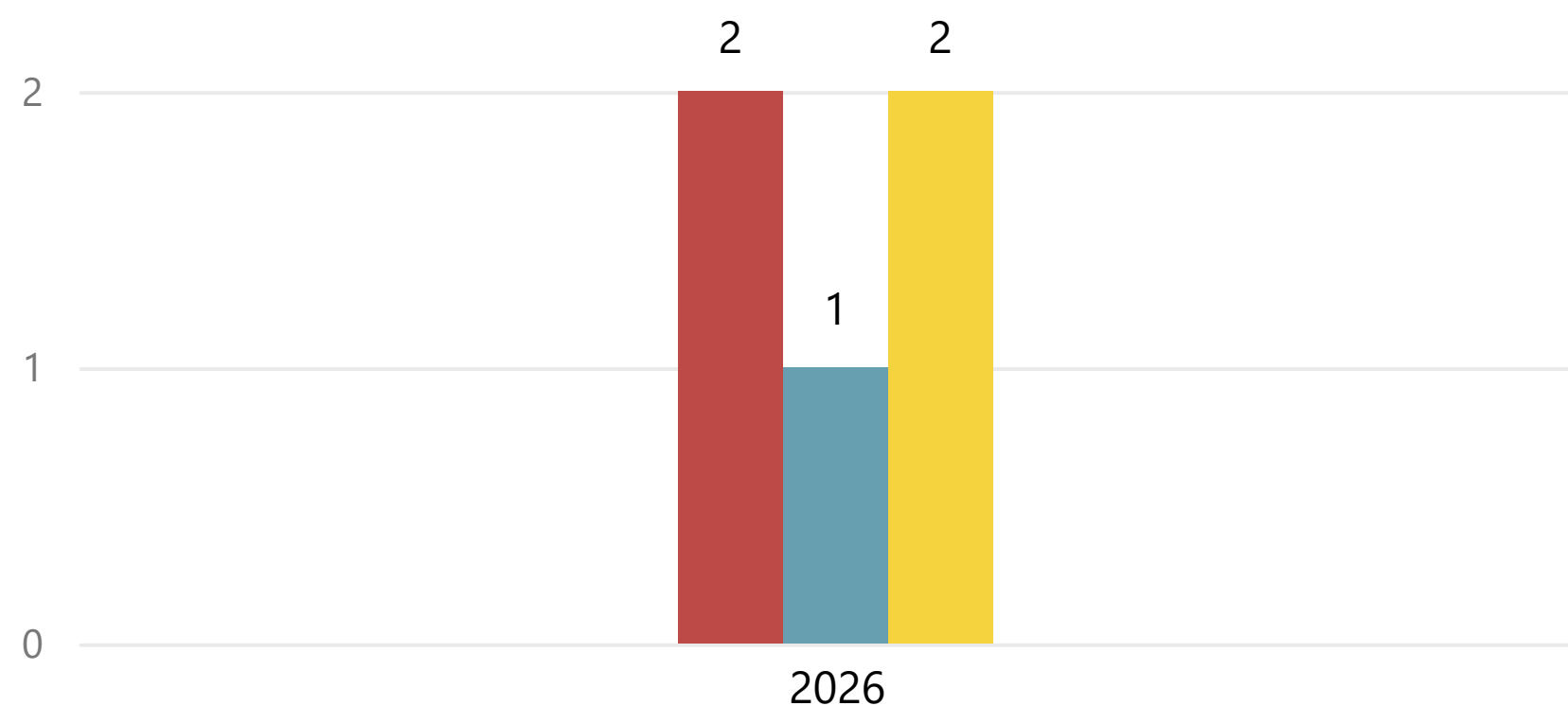


מספר נפגעים בתאונות דרכים

ירושלים
2026 - 2026

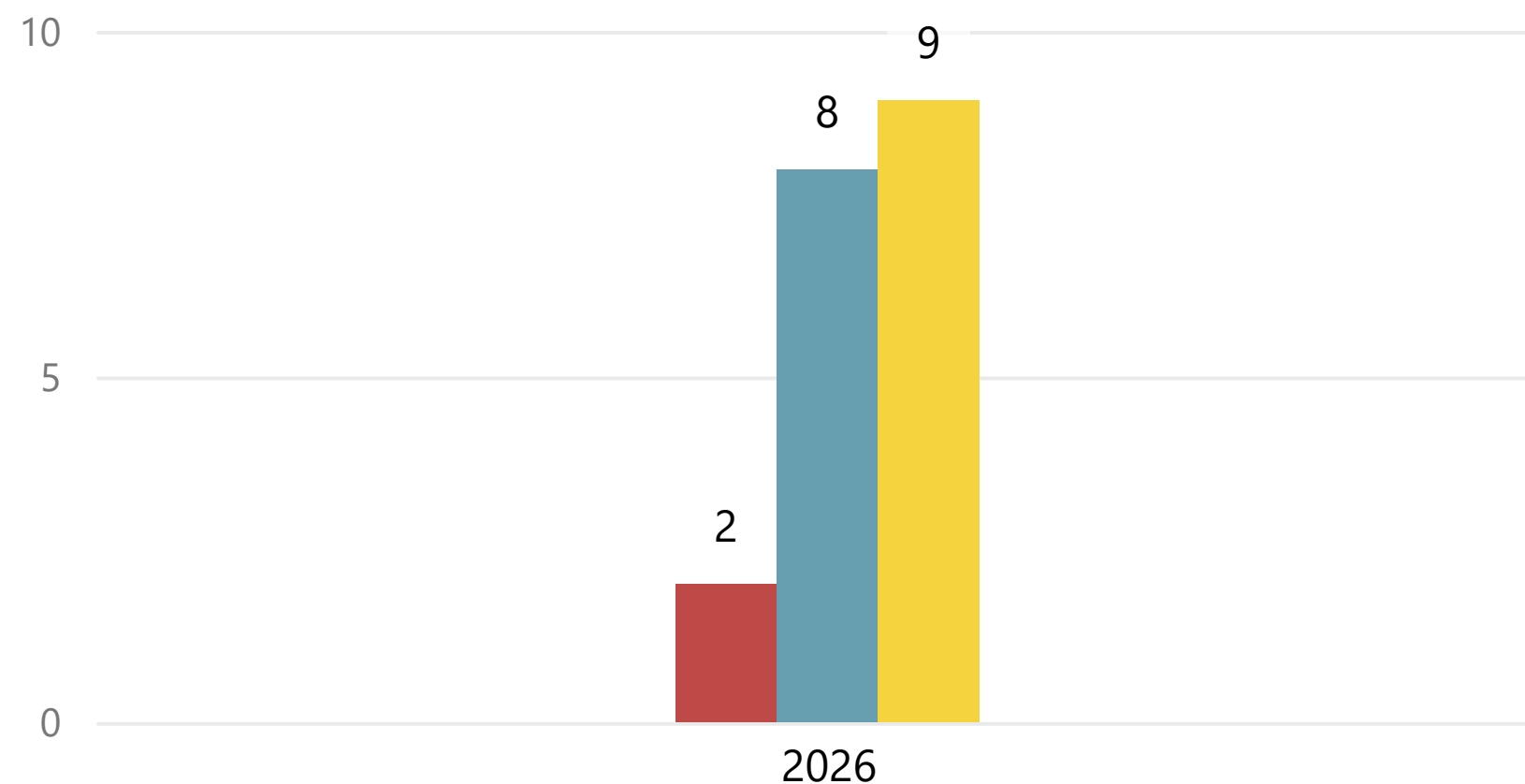
נהגי ונוסעי רכב לא מרושיינים שנפגעו לפי חומרת פגיעה

פצוע קשה פצוע קל הרוג



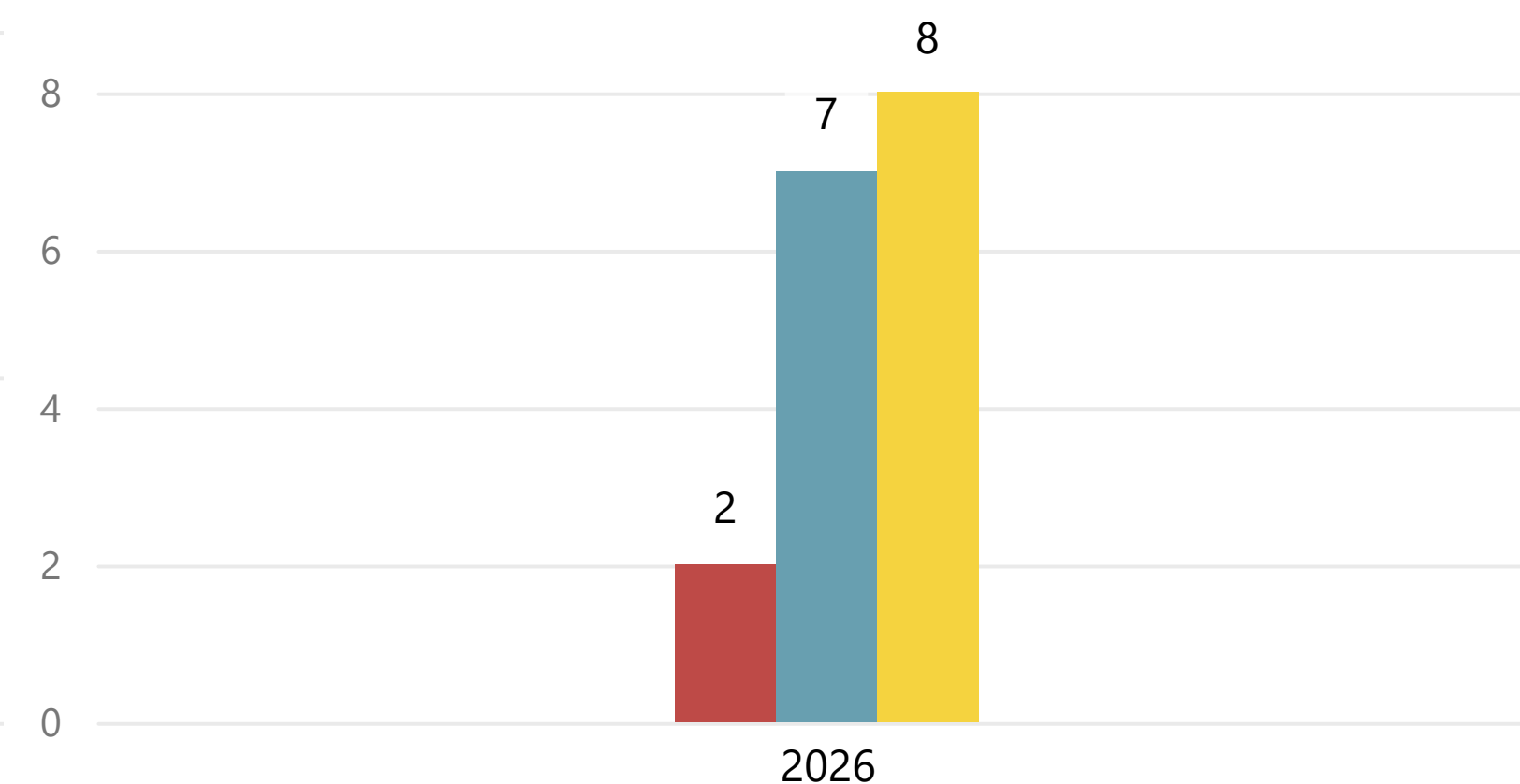
נהגי אופנוע שנפגעו לפי חומרת פגיעה

פצוע קשה פצוע קל הרוג



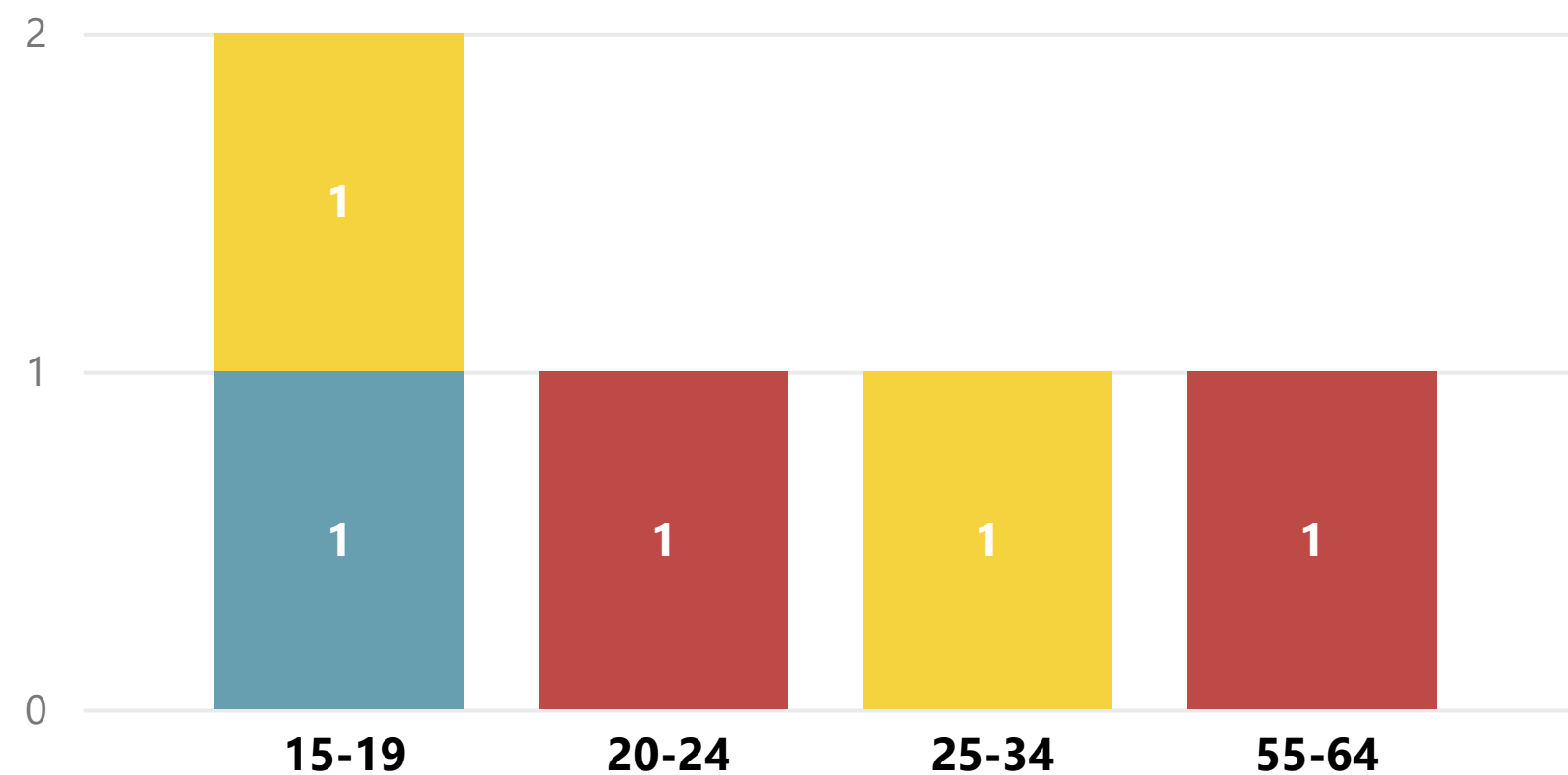
הולכי רגל שנפגעו לפי חומרת פגיעה

פצוע קשה פצוע קל הרוג



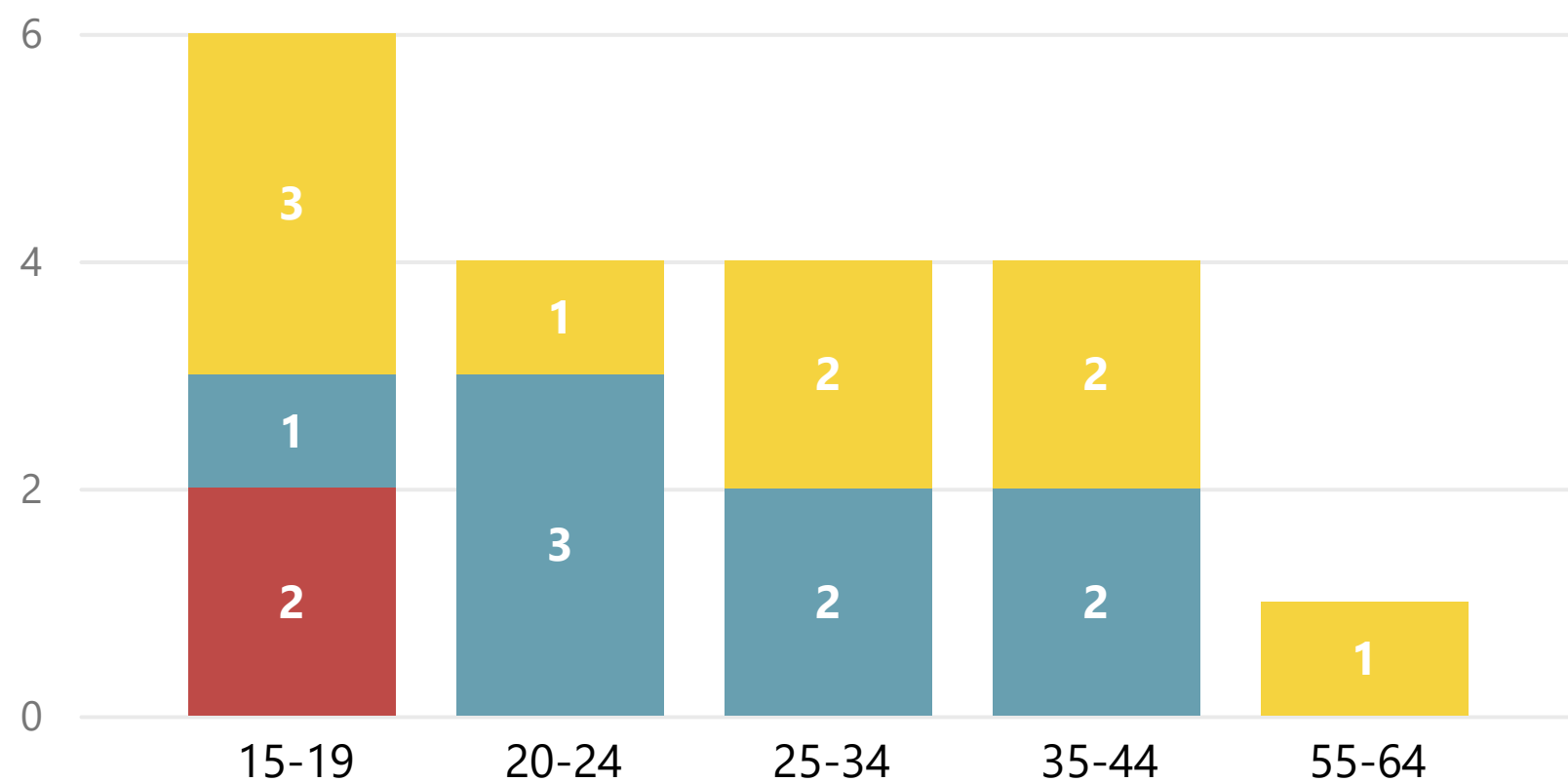
נהגי ונוסעי רכבים לא מרושיינים שנפגעו לפי גיל

פצוע קשה פצוע קל הרוג



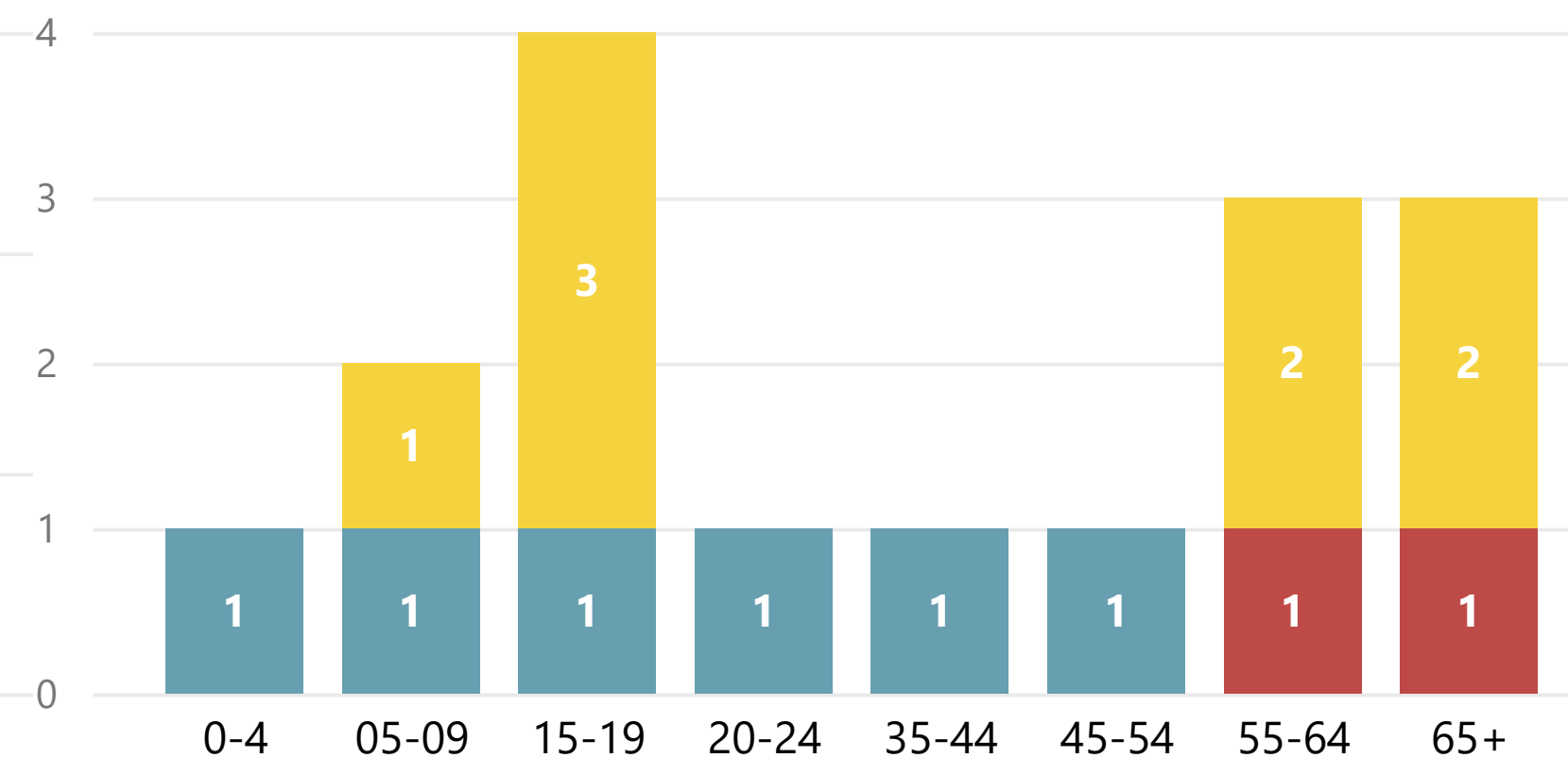
נהגי אופנוע שנפגעו לפי גיל

פצוע קשה פצוע קל הרוג



הולכי רגל שנפגעו לפי גיל

פצוע קשה פצוע קל הרוג





מספר נפגעים בתאונות דרכים

ירושלים
2026 - 2026

מספר נפגעים לפי גיל וסוג תאונה

סהכ	לא ידוע	65+	55-64	45-54	35-44	25-34	20-24	15-19	10-14	05-09	0-4	קטגוריית סוג תאונה
64	4	6	4	13	13	10	8	1	1	1	4	התנגשות חזית אל צד
18	1	3	3	1	1	2	4			2	1	פגיעה בהולך רגל
9	3	1	1	1	1	1	1					אחר
8		1	2		1				1			התנגשות חזית באחור
7			1	1		2	1	2				התנגשות צד בצד
6			1		2	1		1			1	תאונה עצמית
3						1	2					התנגשות חזית אל חזית
115	1	11	14	7	18	21	15	15	4	3	6	סהכ

מספר נפגעים לפי גיל וסוג תאונה

סהכ	תאונה עצמית	פגיעה בהולך רגל	התנגשות צד בצד	התנגשות חזית באחור	התנגשות חזית אל צד	התנגשות חזית אל חזית	אחר	חומרת פגיעה
6	2	2				1	1	הרוג
25	1	8	4	2	6	1	3	פצוע קשה
84	3	8	3	6	58	1	5	פצוע קל
115	6	18	7	8	64	3	9	סהכ



פירוט תאונות דרכים קטלניות
ירושלים
2026 - 2026

תאריך	שעה	סוג תאונה	רחוב ראשון	רחוב שני	מס' בית	תאור תאונה
19/01/2026 00:00:00	00:30:00	החלקה	אהלי יוסף	אביתר הכהן	0	בתאריך 19 לינואר 2026 סמוך לשעה 00:45 רוכב קורקינט חשמלי אשר רכב על רח' ירמיהו בהגיעו סמוך לרחוב אביתר הכהן סטה שמאלה פגע במעקה בטון ונהרג.
20/01/2026 00:00:00	13:30:00	פגיעה בהולך רגל	שד הרצל	יפה נוף	0	בתאריך 20 לינואר 2026 סמוך לשעה 13:30 הולכת רגל החלה לחצות במעבר החצייה על רחוב שמואל בייט מכיוון צפון לדרום. הולכת הרגל השלימה חצייה של הנתיבים הקודמים והחלה לחצות את הנתיבים הבאים באדום. באותה עת אטובוס אגד החל בנסיעה מכיוון כללי יפה נוף לכיוון שמואל בייט תוך שהוא פוגע בהולכת הרגל עם חזית שמאל של האוטובוס. הולכת הרגל מפונה במצב אנוש לביה"ח שערי צדק הסמוך שם נקבע מותה. התשתית מוסדרת ומסומנת היטב.
16/03/2026 00:00:00	16:00:00	התנגש חזית בחזית	דרך רמאללה	רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	0	בתאריך 16/3/2026 סמוך לשעה 16:00 רוכב קורקינט חשמלי צעיר בן 24 ערבי, נסע בדרך רמאללה מכיוון דרום לצפון, תוך שהוא רוכב בציזו השמאלי של הכביש נגד כיוון התנועה. באותה עת רוכב קטנוע צעיר ערבי בן 22 יצא לדרך רמאללה בפני ימנית ותוך כדי פגע חזית אל חזית ברוכב הקורקינט. כתוצאה מתאונה רוכב הקורקינט נהרג במקום.
03/04/2026 00:00:00	21:00:00	החלקה	ש מי נפתוח	רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	0	
08/04/2026 00:00:00	19:15:00	התנגשות באחר	וייץ יוסף	רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	0	
28/04/2026 00:00:00	05:30:00	פגיעה בהולך רגל	רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	0	



רחובות ממוינים*
ירושלים
2026 - 2026

שנה שם רחוב	2026		סה"כ	
	קטלנית	קשה	קלה	סה"כ
		5		5
דרך בר-לב	1	3		4
דרך משה ברעם	1	3		4
רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	1	1	2	4
גולומב			3	3
דרך חברון	1	2		3
דרך קוליץ			3	3
שרגאי זלמן	1	2		3
אורוגואי			2	2
דרך חזמה			2	2
האלוף עוזי נרקיס			2	2
וינר אשר			2	2
יפה נוף	1		1	2
יפו		2		2
ש מי נפתוח	1	1		2
שד בן גוריון		1	1	2
שד בן צבי יצחק			2	2
שד הרצל	1		1	2
שד לוי אשכול		1	1	2
שערי ירושלים		1	1	2
אביתר הכהן	1			1

* כולל תאונות שאירעו בצמתים ברחוב



רחובות ממוינים*
ירושלים
2026 - 2026

חומרת תאונה שם רחוב	קטלנית		קשה		קלה		סה"כ	
	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל
					1	5	5	1
דרך בר-לב			1			3	4	
דרך משה ברעם			1			3	4	
רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	1	1	1			2	4	1
גולומב						3	3	
דרך חברון			1	1		2	3	1
דרך קוליץ						3	3	
שרגאי זלמן			1			2	3	
אורוגואי						2	2	2
דרך חזמה						2	2	
האלוף עוזי נרקיס						2	2	
וינר אשר						2	2	
יפה נוף	1	1				1	2	1
יפו			2	1			2	1
ש מי נפתוח	1		1				2	
שד בן גוריון			1	1	1		2	1
שד בן צבי יצחק						2	2	
שד הרצל	1	1				1	2	1
שד לוי אשכול			1			1	2	
שד ורמיה			1	1	1		2	1

* כולל תאונות שאירעו בצמתים ברחוב



צמתים ממוינים
ירושלים

2026 - 2026



שם צומת	שנה	2026		סה"כ	
		קוד צומת	קטלנית	קלה	קשה
צומת עירוני לא מוגדר	-1		2	2	2
	0		1	1	2
	129996			1	1
צומת הרחובות: דרך בר-לב / שרגאי זלמן / קלרמון גנו	35858		1	2	3
צומת הרחובות: דרך קוליץ / גולומב / שד שרת משה	31473			2	2
צומת הרחובות: שד הרצל / יפה נוף / בייט שמואל	32946		1	1	2
צומת הרחובות: שערי ירושלים / אזולאי עקיבא / שד בן גוריון / שד ויצמן / אז תעשיה גב שאול	35086		1	1	2
צומת הרחובות: אהלי יוסף / אביתר הכהן / בר אילן	35534		1		1
צומת הרחובות: אל אצמאעי / שד דיין משה / דרך ענתות	36895			1	1
צומת הרחובות: גולומב / אגודת ספורט בית"ר	31400			1	1
צומת הרחובות: דרך בית לחם / דרך משה ברעם	30781			1	1
צומת הרחובות: דרך בר-לב / שד לוי אשכול / שד האוניברסיטה	36058			1	1



צמתים ממוינים
ירושלים
2026 - 2026

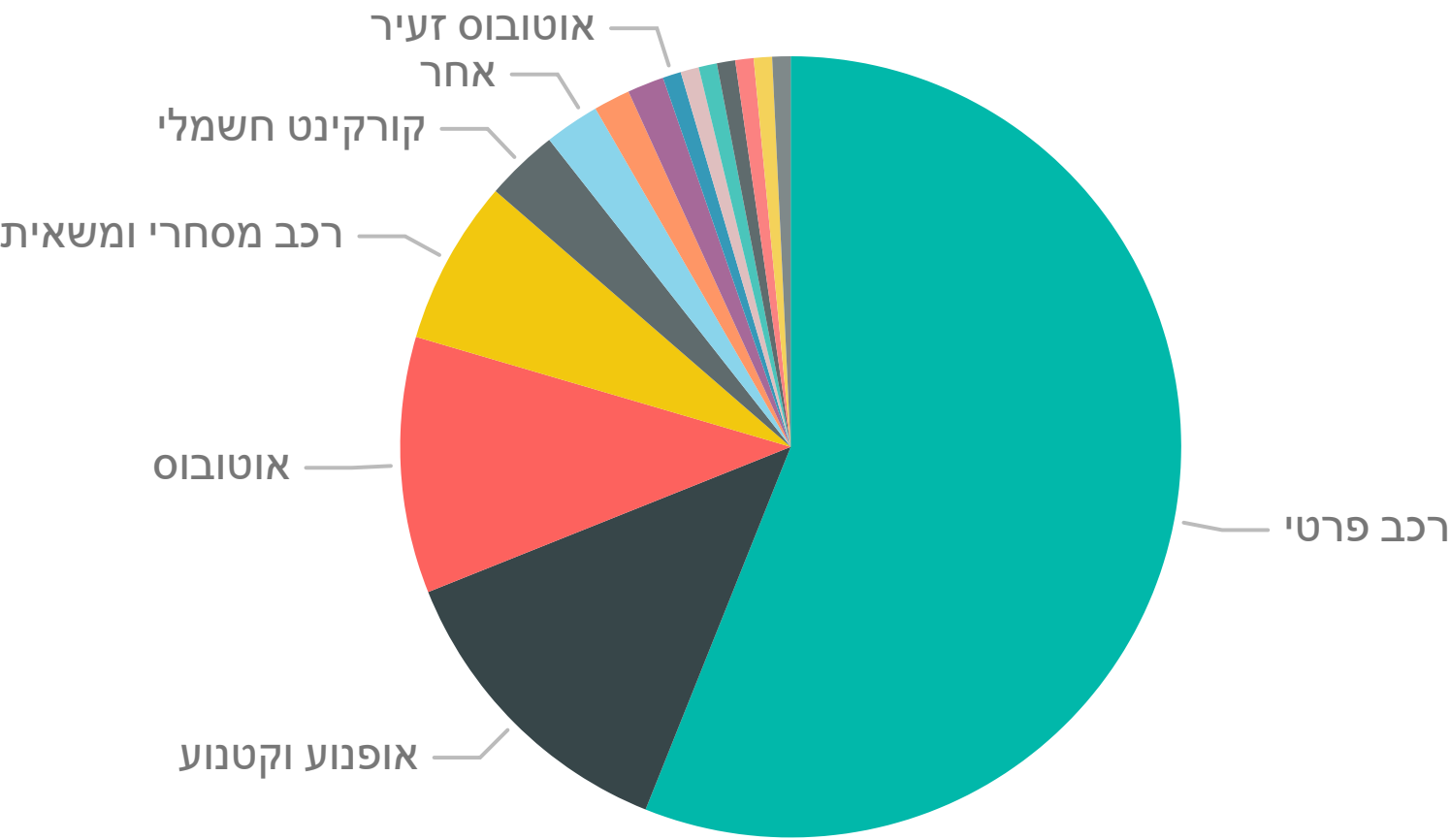
שם צומת	חומרת תאונה קוד צומת	קטלנית		קשה		קלה		סה"כ	
		מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל
צומת הרחובות: דרך חברון / חטיבת ירושלים / מעלה השלום	32518			1	1			1	1
צומת הרחובות: המהר"מ מרוטנבורג / ירמיהו	35097			1	1			1	1
צומת הרחובות: שד הרצל / יפה נוף / בייט שמואל	32946	1	1			1		2	1
צומת הרחובות: שערי ירושלים / אזולאי עקיבא / שד בן גוריון / שד ויצמן / אז תעשיה גב שאול	35086			1	1	1		2	1
צומת הרחובות: אהלי יוסף / אביתר הכהן / בר אילן	35534	1						1	
צומת הרחובות: אל אצמאעי / שד דיין משה / דרך ענתות	36895					1		1	
צומת הרחובות: גולומב / אגודת ספורט בית"ר	31400					1		1	
צומת הרחובות: דרך בית לחם / דרך משה ברעם	30781					1		1	
צומת הרחובות: דרך בר-לב / שד לוי אשכול / שד האוניברסיטה	36058					1		1	
צומת הרחובות: דרך בר-לב / שרגאי זלמן / קלרמון גנו	35858			1		2		3	



מספר כלי רכב מעורבים בתאונות דרכים לפי סוג וחומרת תאונה
ירושלים
2026 - 2026

Year	2026				סך הכל
	סך הכל	קלה	קשה	קטלנית	תיאור קבוצת סוג רכב משטרה
	74	53	19	2	רכב פרטי
	17	7	7	3	אופנוע וקטנוע
	14	8	5	1	אוטובוס
	9	6	3		רכב מסחרי ומשאית
	4		2	2	קורקינט חשמלי
	3	2	1		אחר
	2	1	1		לא ידוע
	2	2			רכבת
	1		1		אוטובוס זעיר
	132	83	41	8	סך הכל

מספר כלי רכב מעורבים בתאונה





נא לבחור רשות מוניציפלית

רשות מוניציפלית

עיריית בית-שמש

תקציבי רשויות
ירושלים
2026 - 2026

שם רשות	זמן - שנת בקשה	מספר התחייבות	תיאור בקשה קצר	שולם	סכום מבוקש	יתרה	אחוז ניצול
עיריית בית-שמש	2022	1001569498	נחל איילון-דולב-ככר והס' בט'-בצו' שכ'-תכ	107,901.77	108,000.00	98.23	99.9 %
עיריית בית-שמש	2023	1001684497	סימון כבישים והתקני בטיחות לשנת 2023	149,490.00	151,597.80	2,107.80	98.6 %
עיריית בית-שמש	2024	1001805859	סימון כבישים והתקני בטיחות לשנת 2024	112,166.00	112,166.00	0.00	100.0 %
עיריית בית-שמש	2024	1001832258	תכ'+ביצוע מעברי חציה סמוך למוסדות חינוך	0.00	810,000.00	810,000.00	0.0 %
				369,557.77	1,181,763.80	812,206.03	31.3 %



נא לבחור רשות מוניציפלית

רשות מוניציפלית

עיריית בית-שמש

תקציבי רשויות
ירושלים
2026 - 2026

שם רשות	זמן - שנת בקשה	מספר התחייבות	תיאור בקשה קצר	שולם	סכום מבוקש	יתרה	אחוז ניצול
עיריית בית-שמש	2022	1001585713	כשלי בטיחות מוס"ח 2023 80%	0.00	86,000.00	86,000.00	0.0 %
עיריית בית-שמש	2022	1001576280	מטה בטיחות 2023 80%	75,000.00	75,000.00	0.00	100.0 %
עיריית בית-שמש	2024	1001787480	מטה בטיחות 2024 80%	44,000.00	44,000.00	0.00	100.0 %
עיריית בית-שמש	2025	1001913698	מטה בטיחות 2025 80%	0.00	49,000.00	49,000.00	0.0 %
				119,000.00	254,000.00	135,000.00	46.9 %



דוח תאונות דרכים ונפגעים

ירושלים

שנים: 2023 - 2026

מנהל/ת אזור: אבי שמר

הנתונים לא כוללים תאונות עם סוג תיק 'כללי עם נפגעים'
נתוני היפגעות קשה וקל מעודכנים עד 3 חודשים אחורה
הדוח מעודכן לתאריך 12/05/2026



תאונות דרכים ע"פ סוג וחומרת תאונה
ירושלים
2026 - 2023

שנה	2023			2024			2025			2026			סהכ	
קטגוריה	סהכ	קלה	קשה	קטלנית	סהכ	קלה	קשה	קטלנית	סהכ	קלה	קשה	קטלנית	סהכ	▼
התנגשות חזית אל צד	650	32	28	4	111	91	19	1	197	158	37	2	310	23 287
פגיעה בהולך רגל	645	17	7	8	2	153	82	64	7	219	120	88	11	256 82 166 8
תאונה עצמית	135	5	2	1	2	32	8	20	4	53	25	25	3	45 17 25 3
התנגשות צד בצד	110	6	2	4	24	5	18	1	39	21	16	2	41	12 29
התנגשות חזית אל חזית	100	2	1	1	24	16	7	1	26	19	6	1	48	5 43
התנגשות חזית באחור	93	3	1	2	19	6	11	2	36	14	20	2	35	12 23
אחר	85	6	2	3	1	22	3	19	26	6	20		31	23 8

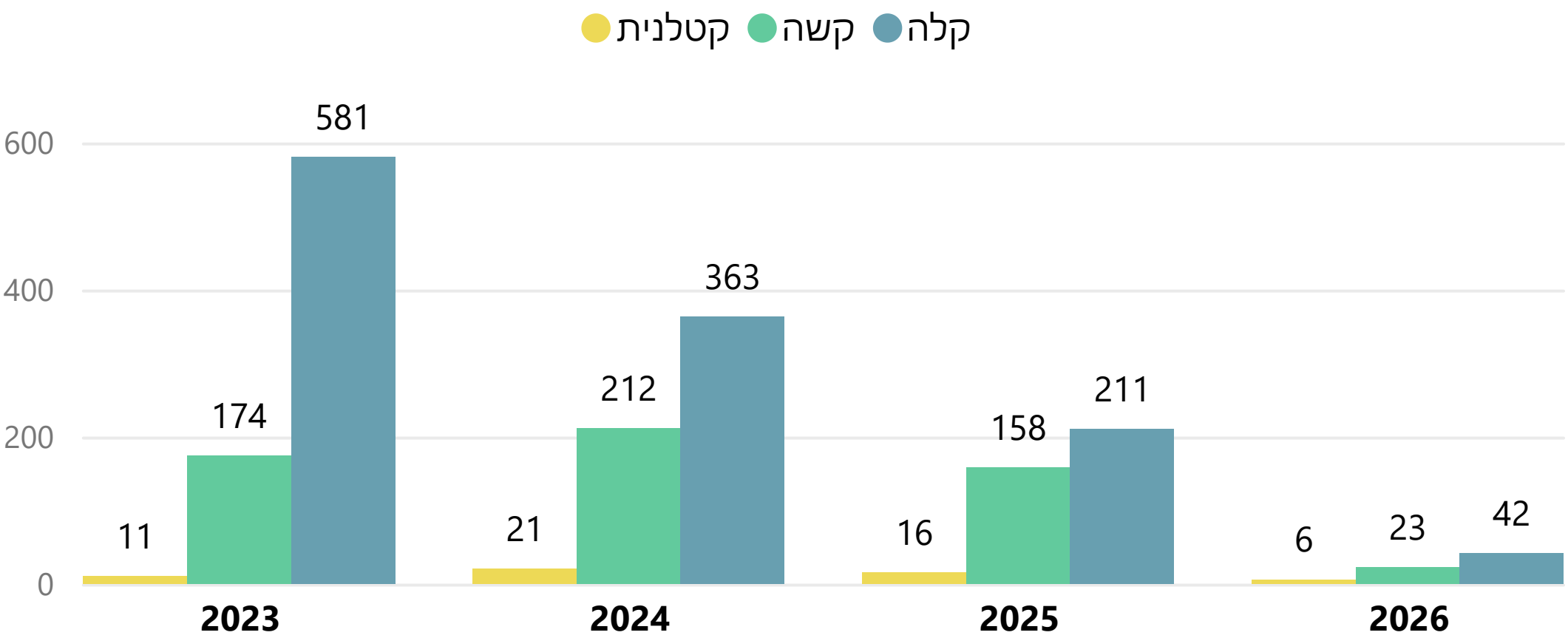
סהכ	2026	2025	2024	2023	חומרת התאונה
54	6	16	21	11	קטלנית
567	23	158	212	174	קשה
1197	42	211	363	581	קלה
1818	71	385	596	766	סהכ



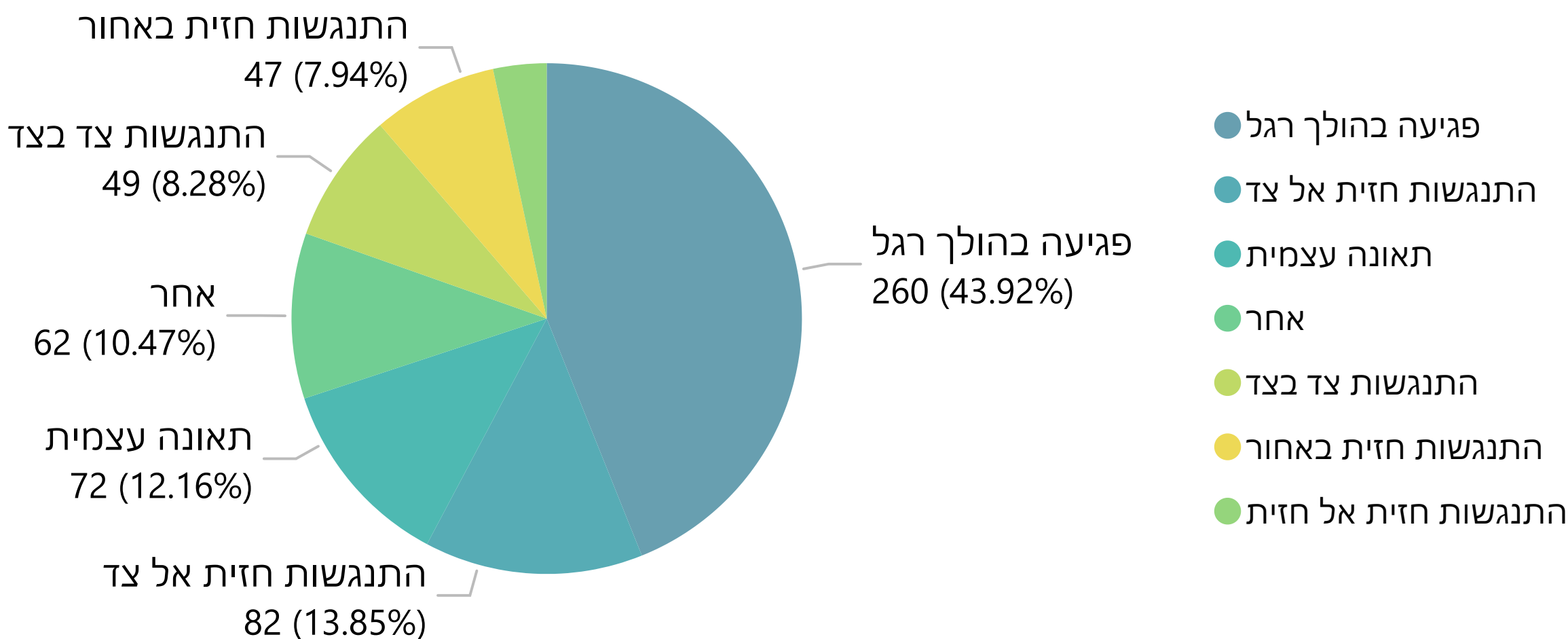
תאונות דרכים ע"פ סוג וחומרת תאונה

ירושלים
2026 - 2023

מספר תאונות דרכים ע"פ חומרת תאונה

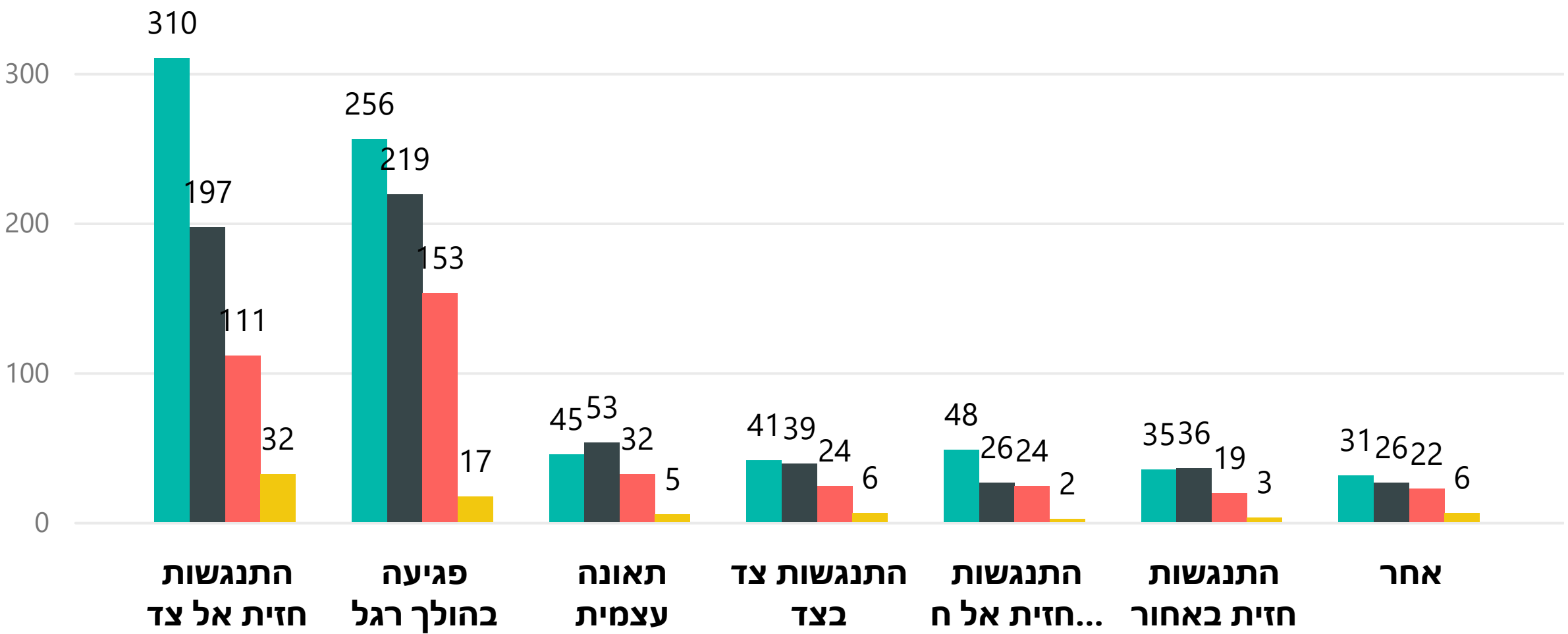


מספר תאונות חמורות לפי סוג תאונה- שנים מלאות

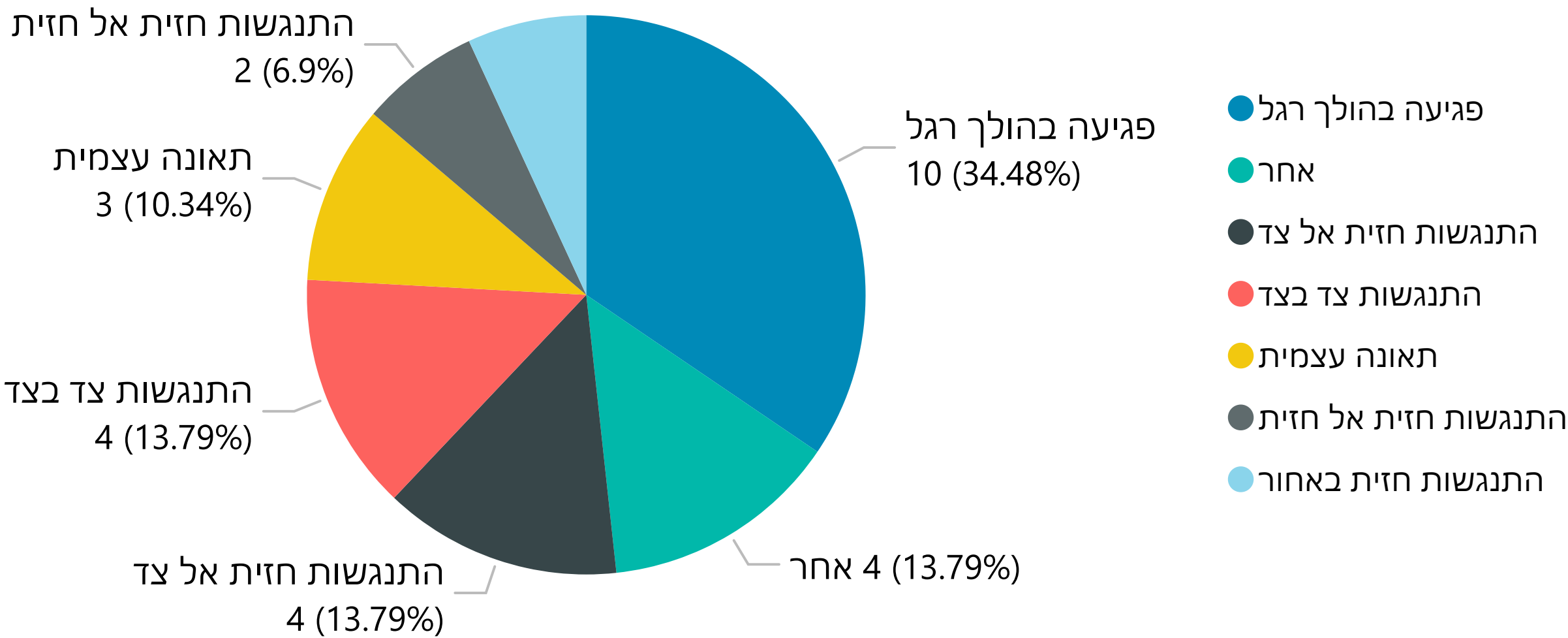


מספר תאונות לפי סוג תאונה

2023 2024 2025 2026



מספר תאונות חמורות לפי סוג תאונה -שנה נוכחית

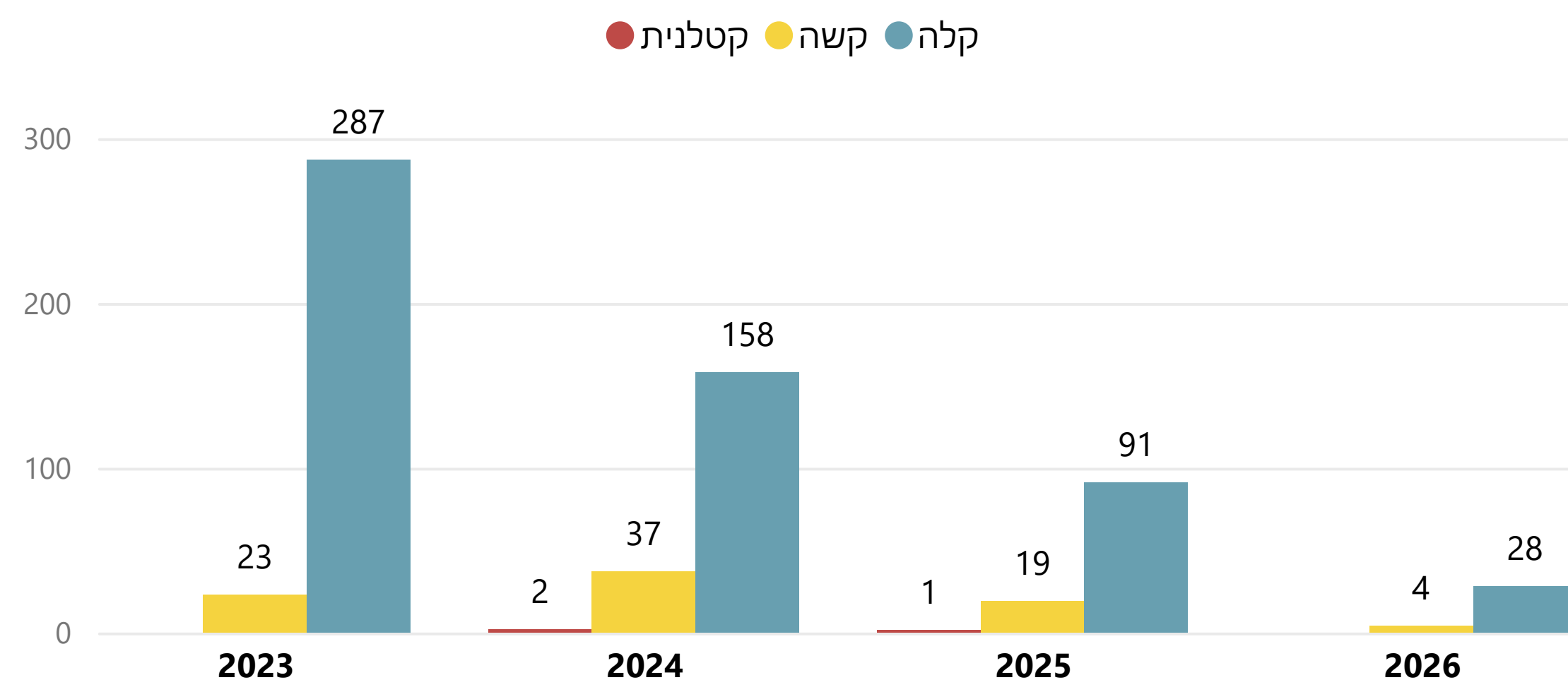




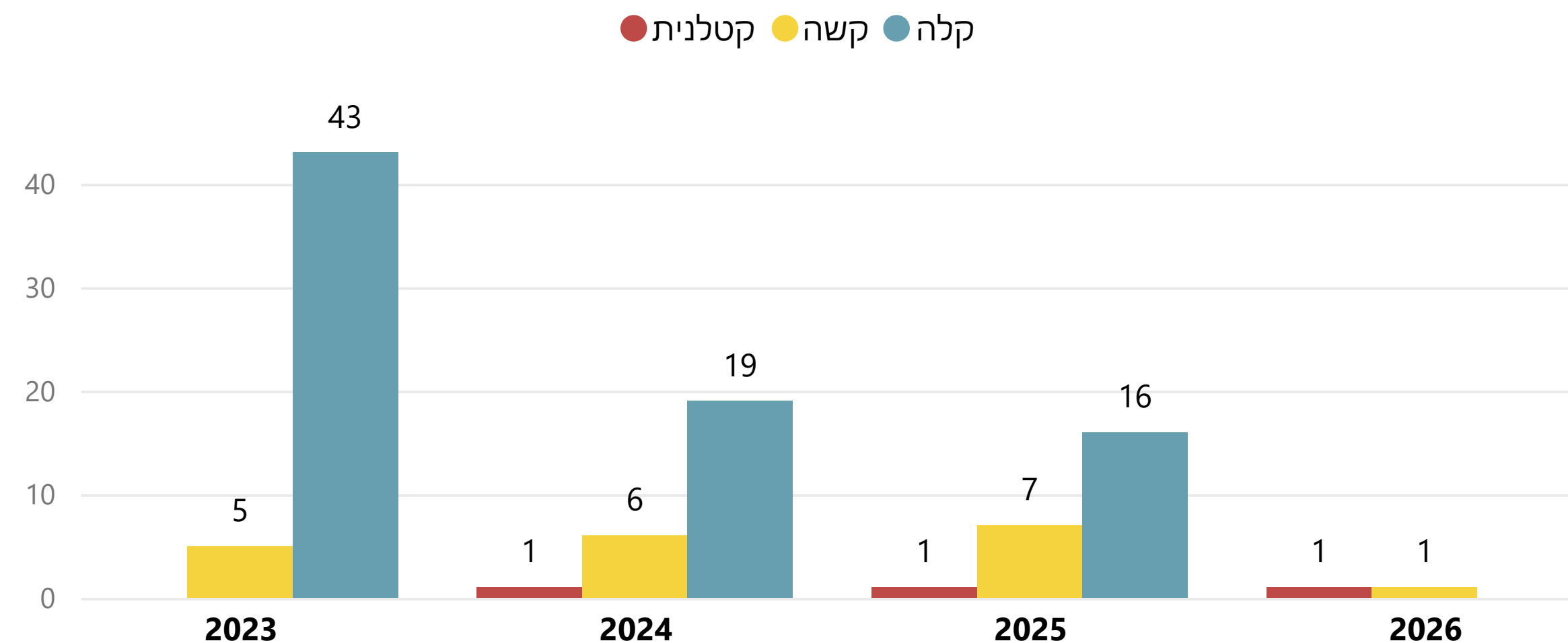
תאונות דרכים ע"פ סוג וחומרת תאונה

ירושלים
2026 - 2023

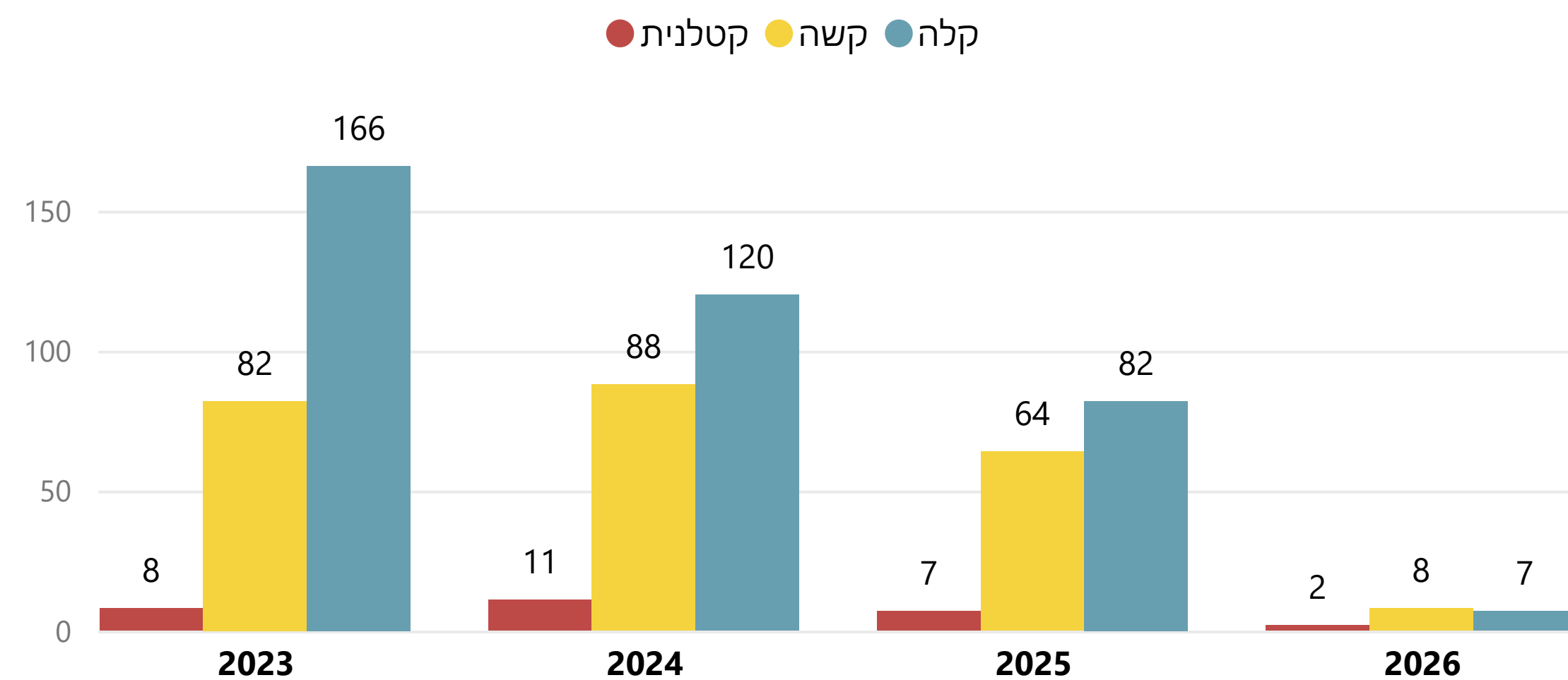
מספר תאונות דרכים מסוג התנגשות חזית אל צד



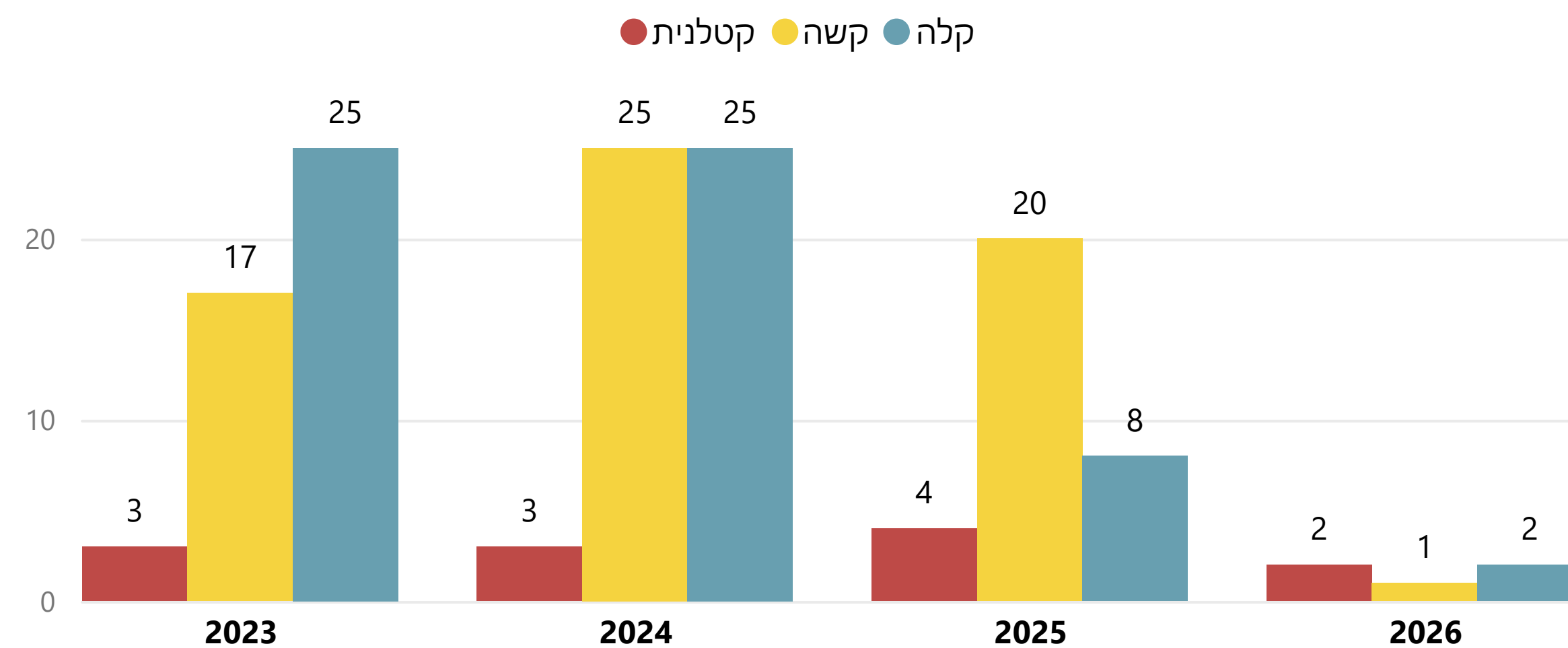
מספר תאונות דרכים מסוג חזית אל חזית



מספר תאונות דרכים מסוג פגיעה בהולך רגל



מספר תאונות דרכים עצמיות

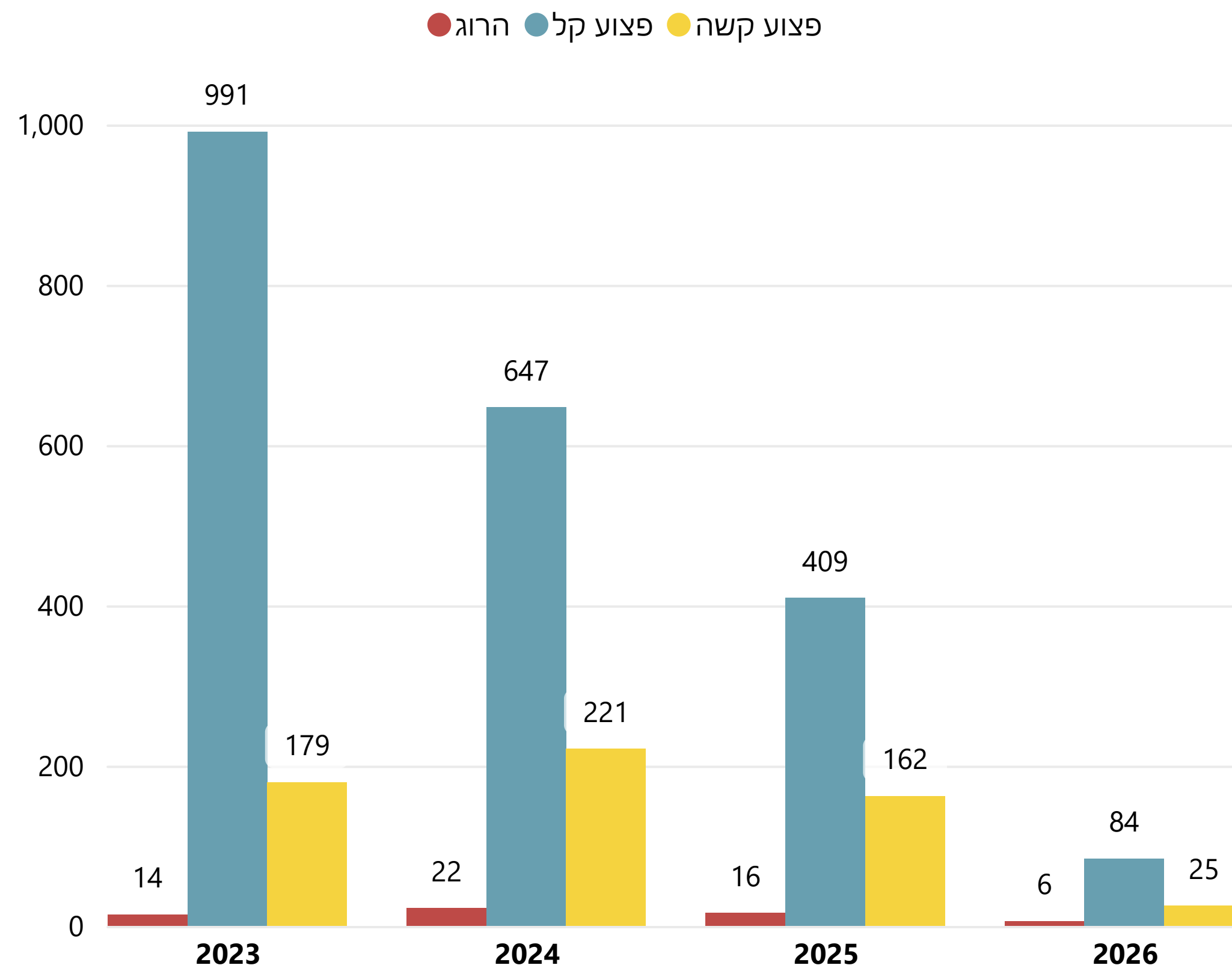




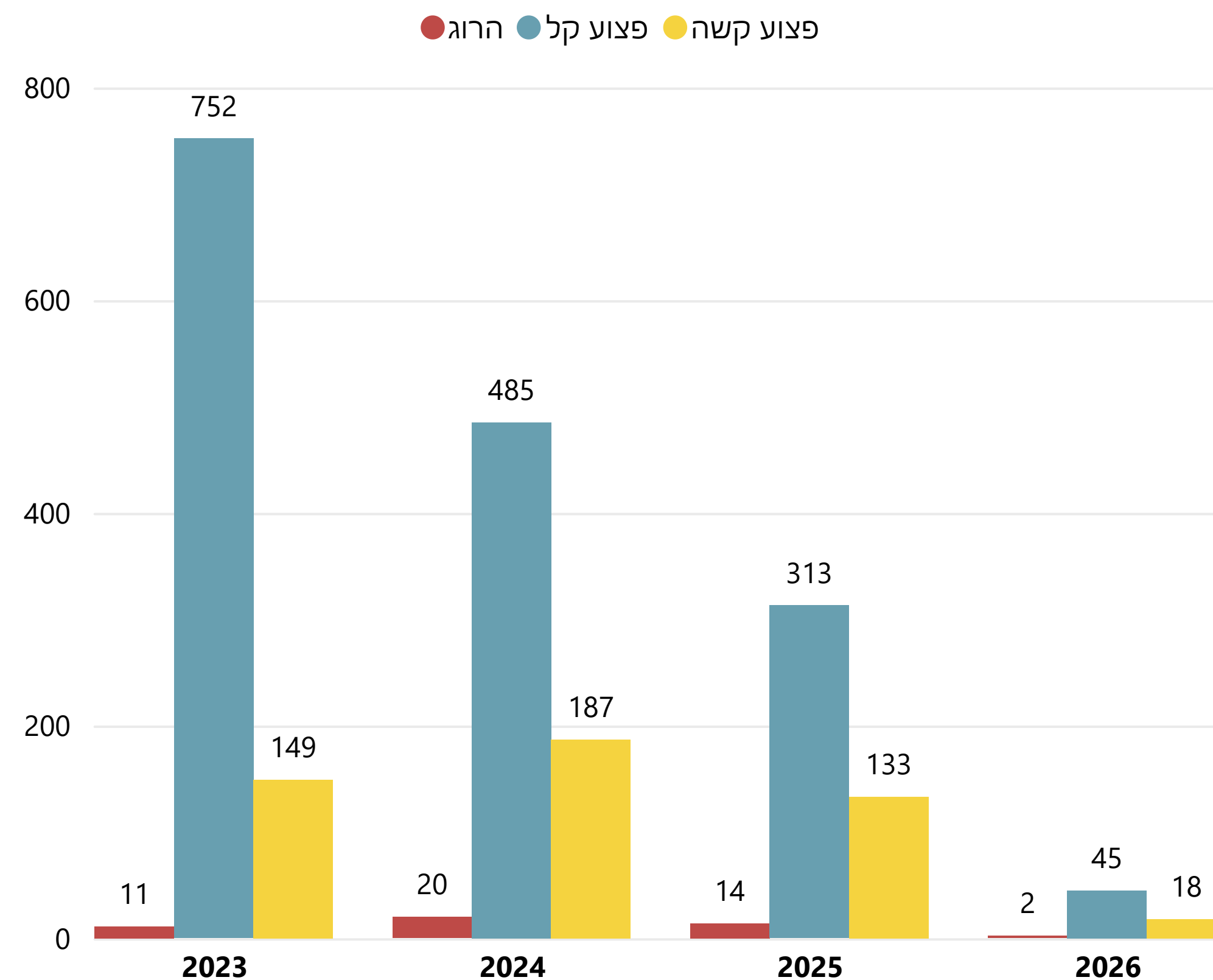
מגמת נפגעים בתאונות דרכים

ירושלים
2026 - 2023

מספר נפגעים בעיר לפי חומרת פגיעה



מספר תושבי העיר שנפגעו בישוב המגורים



*נתוני ישוב המגורים מעודכנים על ידי הלמ"ס ואינם מעודכנים לחודש עד חודשיים אחרונים
נתונים בנושא תושבים ניתן לראות בדוח נוסף.



מספר נפגעים בתאונות דרכים לפי משתמש דרך
ירושלים
2026 - 2023

סהכ	לא ידוע	65+	55-64	45-54	35-44	25-34	20-24	15-19	10-14	05-09	0-4	רכב - תאור משתמש דרך
1292	6	145	96	107	189	301	199	93	37	56	63	רכב פרטי
688	17	158	46	61	47	62	37	64	84	79	33	הולך רגל
348	1	5	11	23	38	80	127	61	1		1	אופנוע וקטנוע
160	2	46	23	16	13	25	17	13	5			אוטובוס
52		5	2	8	10	12	11	1		2	1	רכב מסחרי ומשאית
46		9	4	11	6	5	2	3	1	3	2	מונית
39	2	3	2		11	7	3	9	2			אופניים חשמליים
35	11	6		1	2	2	1	4	5	3		אחר
35	1		2	2	5	5	7	8	5			קורקינט חשמלי
21	1	2	2		2	3	1	5	4	1		אופניים
19		5	2	1	2	4	3		2			רכבת
14	1	6	1	2	1	2		1				לא ידוע
10		1	1	2	1	2		3				אמבולנס
8		3	2	2	1							אוטובוס זעיר
6		3		2							1	ממונע לא מרושין אחר
2						1		1				טרקטור
1					1							רכב עבודה
2776	12	207	104	220	230	511	400	266	146	144	101	סהכ

סהכ	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	טווח גילאים
101	14	84	3	0-4
144	30	109	5	05-09
146	37	107	2	10-14
266	66	194	6	15-19
408	67	328	13	20-24
511	57	451	3	25-34
329	63	264	2	35-44
238	54	181	3	45-54
194	41	150	3	55-64
397	152	228	17	65+
42	6	35	1	לא ידוע
2776	587	2131	58	סהכ



מספר נפגעים בתאונות דרכים לפי סוג נפגע
ירושלים
2026 - 2023

סהכ		לא ידוע	65+	55-64	45-54	35-44	25-34	20-24	15-19	10-14	05-09	0-4	תפקיד משתמש הדרך	רכב - תאור משתמש דרך
☐	נהג	1	106	77	83	150	236	139	41				+	רכב פרטי
	נוסע	5	38	19	23	39	65	60	52	37	56	63	+	
	בעל רכב				1								+	
	מורה לנהיגה		1										+	
סהכ		6	145	96	107	189	301	199	93	37	56	63		
☐	הולך רגל	17	158	46	61	47	62	37	64	84	79	33	+	הולך רגל
	סהכ	17	158	46	61	47	62	37	64	84	79	33		
☐	נהג		5	11	22	37	75	117	53				+	אופנוע וקטנוע
	נוסע	1			1	1	5	10	8	1		1	+	
	סהכ	1	5	11	23	38	80	127	61	1		1		
☐	נוסע	2	45	14	4	10	3	13	13	5			+	אוטובוס
	נהג		1	9	12	3	22	4					+	
	סהכ	2	46	23	16	13	25	17	13	5				
☐	נהג		5	2	7	8	11	8	1				+	רכב מסחרי ומשאית

סהכ	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	טווח גילאים
101	14	84	3	0-4
144	30	109	5	05-09
146	37	107	2	10-14
266	66	194	6	15-19
408	67	328	13	20-24
511	57	451	3	25-34
329	63	264	2	35-44
238	54	181	3	45-54
194	41	150	3	55-64
397	152	228	17	65+
42	6	35	1	לא ידוע
2776	587	2131	58	סהכ



מספר נפגעים בתאונות דרכים
ירושלים
2026 - 2023

סהכ	2026			2025			2024			2023			שנה		
סהכ	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	סהכ	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	סהכ	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	פצוע קשה	פצוע קל	הרוג	סוג נפגע
937	30	1	29	182	13	167	2	309	21	287	1	416	24	392	נהג רכב 4 גלגלים ויותר
695	16	7	7	167	65	95	7	233	89	133	11	279	85	184	הולך רגל
608	25	3	22	127	20	106	1	182	31	151		274	22	251	נוסע רכב 4 גלגלים ויותר
319	12	7	3	75	43	27	5	108	47	52	9	124	32	90	נהג אופנוע
55	23	3	20	2		2		8	3	5		22		22	לא ידוע טכני
37	1	1		4	3	1		16	10	6		16	3	13	נהג אופניים חשמליים
35	3	1		10	6	4		8	7	1		14	3	11	נהג קורקינט חשמלי
26	2	1	1	5	2	3		11	4	6	1	8	1	6	נוסע אופנוע
25				2	1	1		4	1	3		19	5	14	נוסע רכב אחר ולא ידוע
21	1		1	8	5	2	1	4	3	1		8	2	6	נהג אופניים
12	2	1	1	4	4			2	2			4	2	2	נהג רכב אחר ולא ידוע
4								4	3	1					נהג קלנועית
1				1		1									נוסע אופניים
1								1		1					נוסע אופניים חשמליים

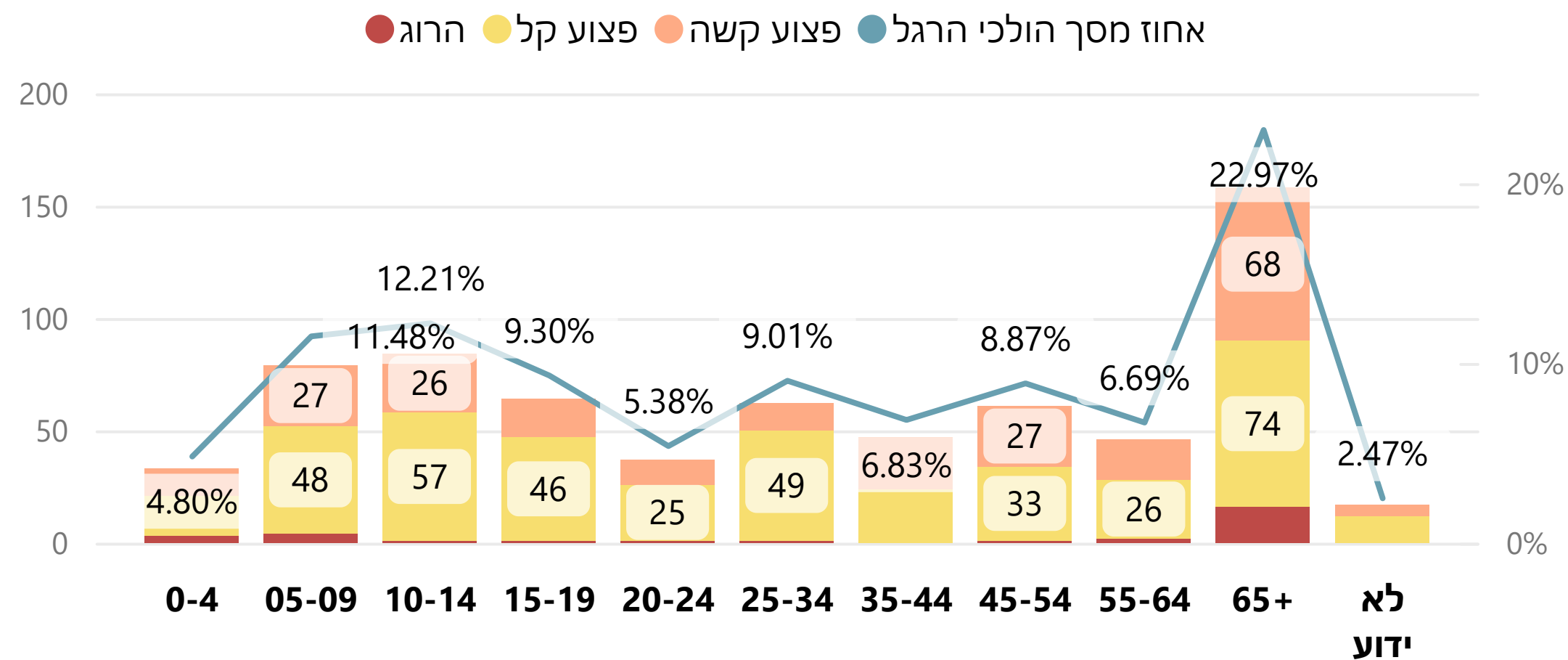
* סוג הנפגע מתעדכן על ידי הלמ"ס ואינם מעודכנים לחודש עד חודשיים אחרונים



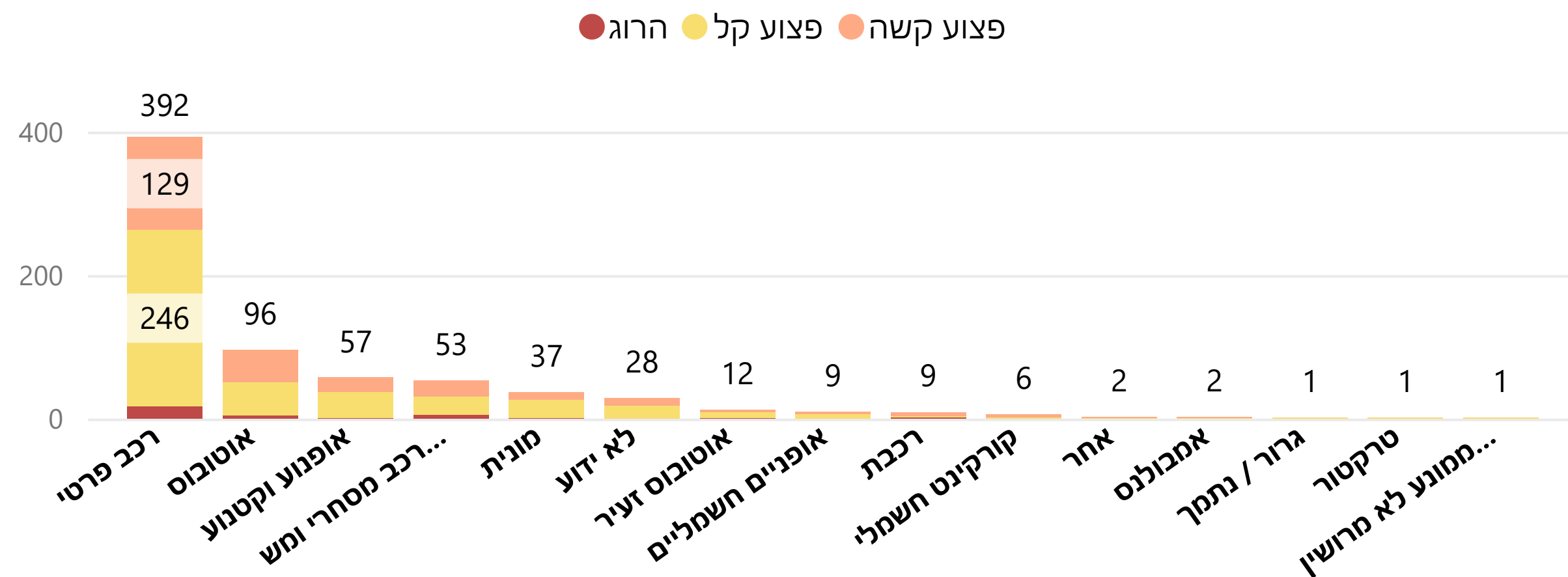
הולכי רגל שנפגעו בתאונות דרכים בישוב

ירושלים
2026 - 2023

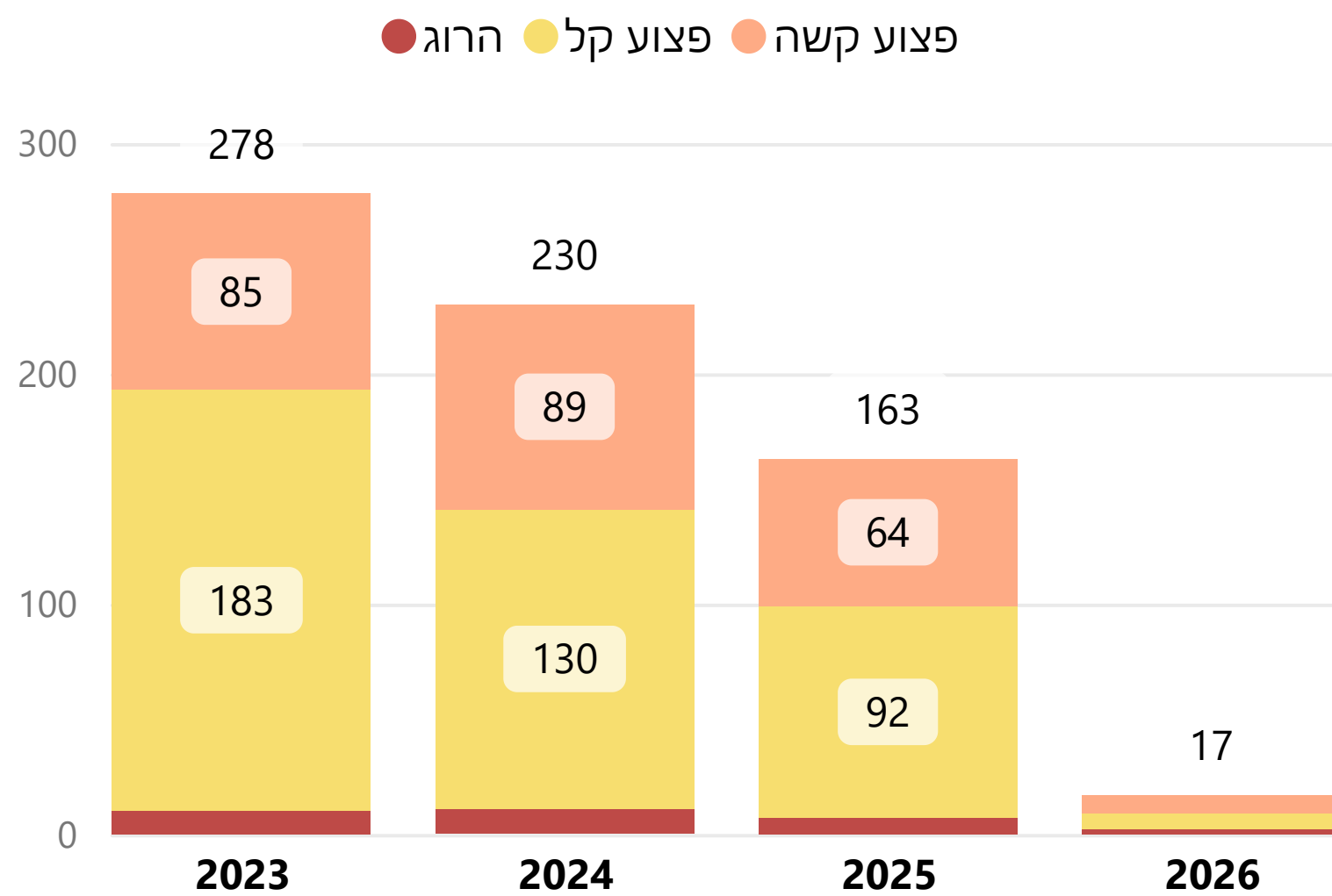
מספר הולכי רגל נפגעים ע"פ גיל



הולכי רגל נפגעים לפי רכב מעורב בתאונה



הולכי רגל לפי שנה



הולכי רגל מקום החצייה

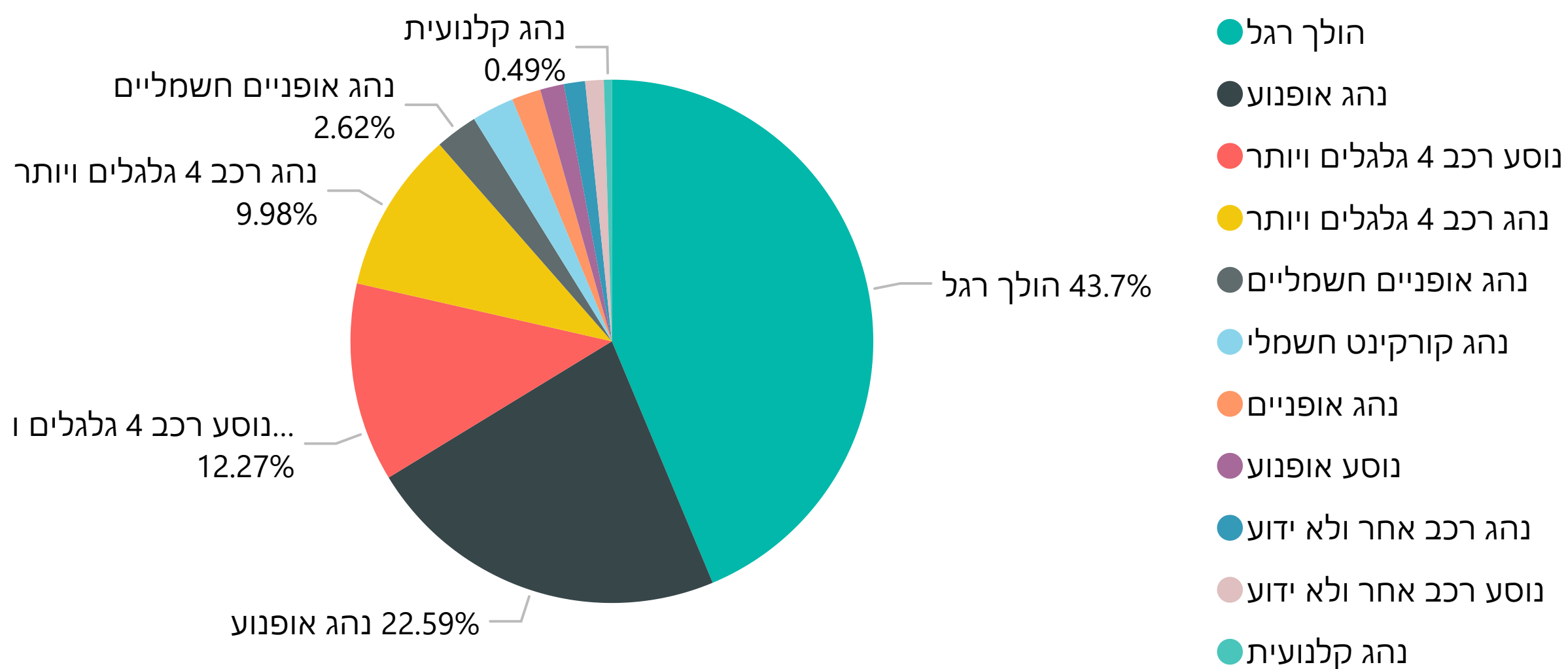
אופן חצייה



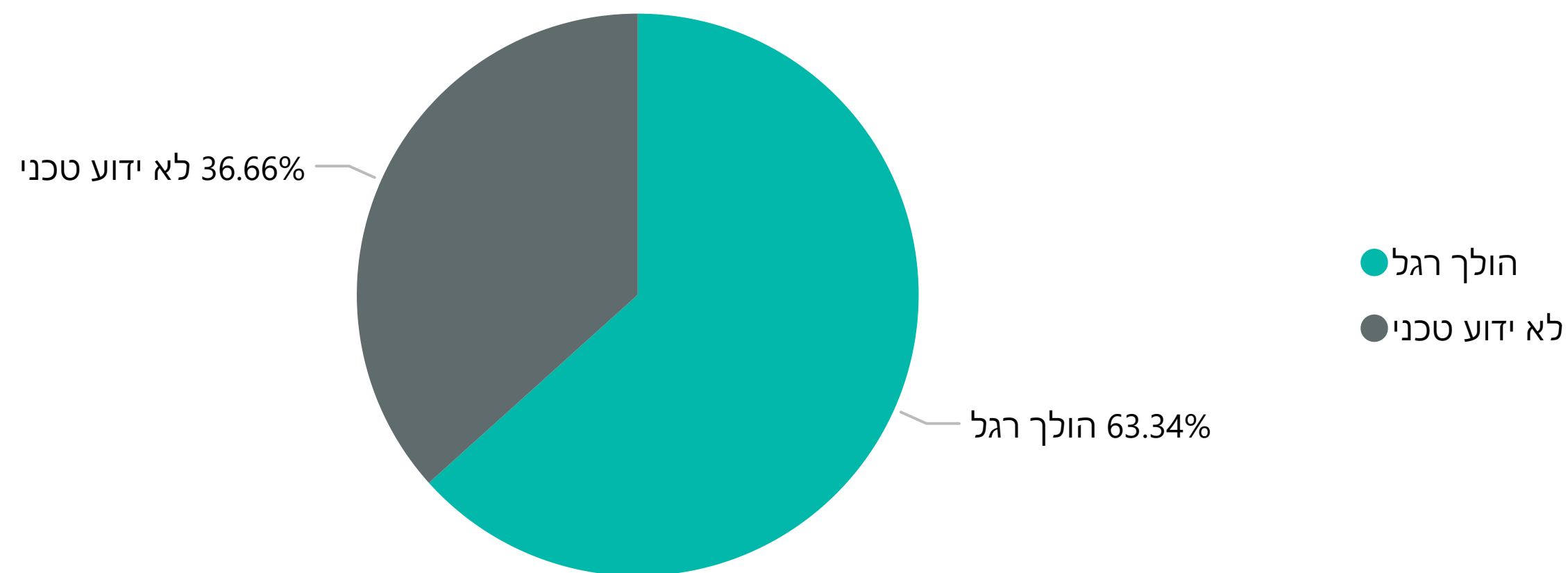
מספר נפגעים לפי סוג נפגע

ירושלים
2026 - 2023

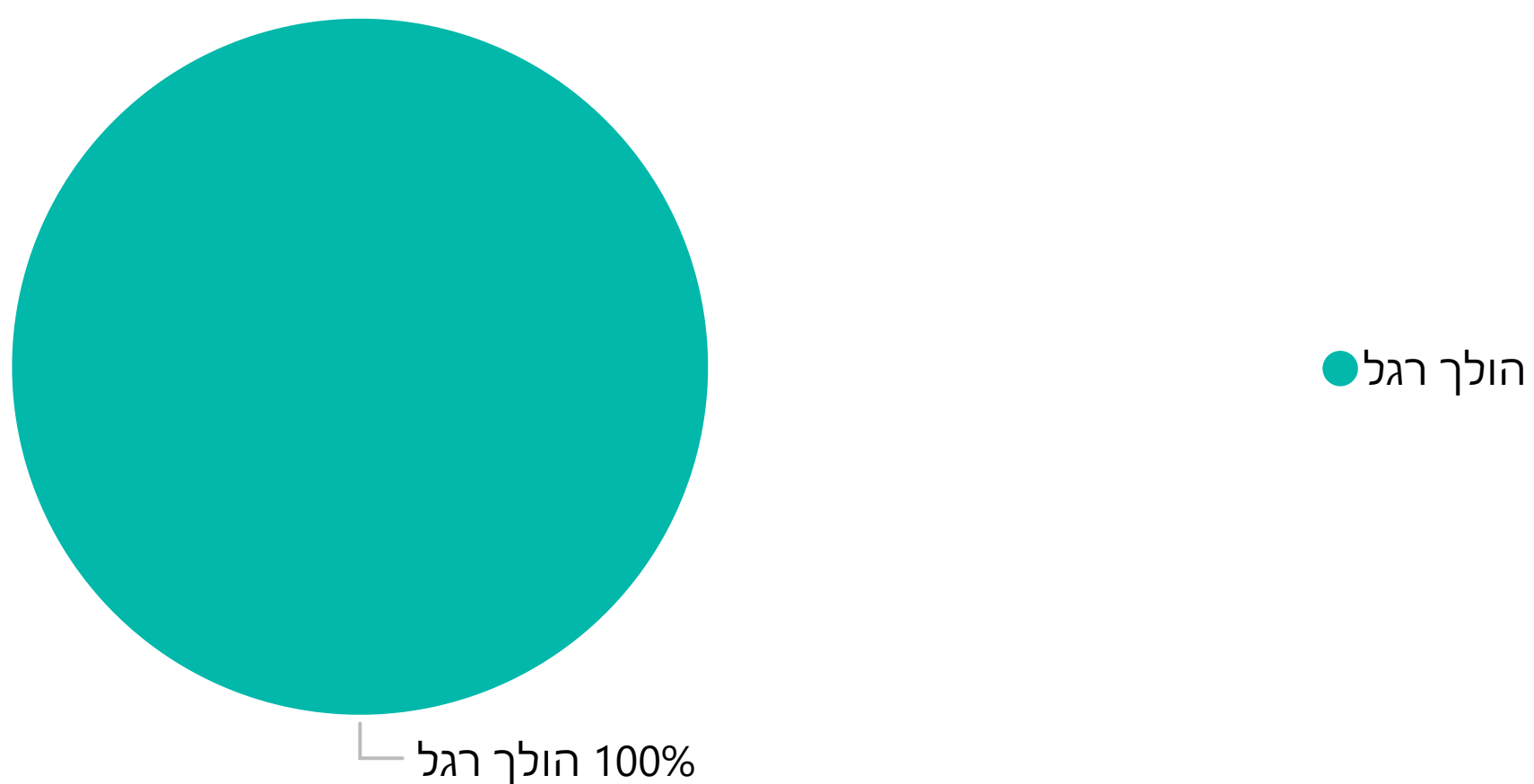
מספר הרוגים ופצועים קשה לפי סוג התאונה - שנים מלאות



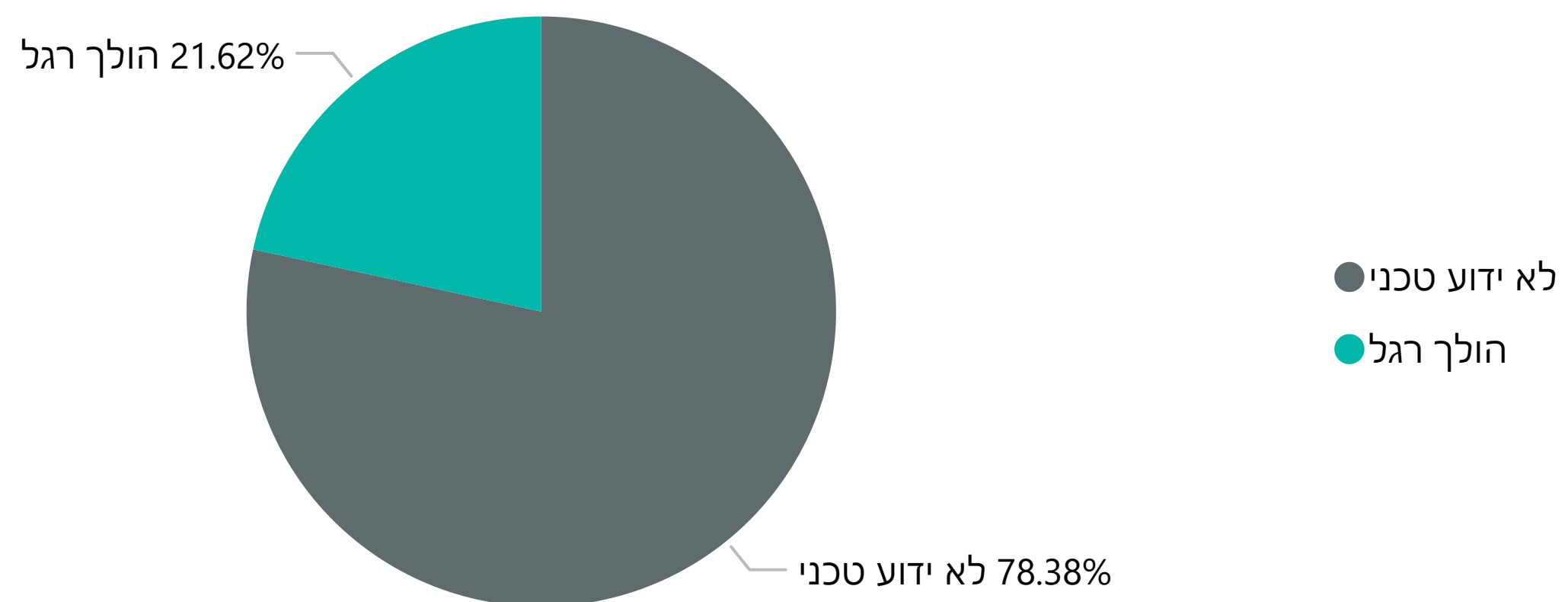
מספר נפגעים לפי סוג - שנים מלאות



מספר הרוגים ופצועים קשה לפי סוג נפגע - שנה נוכחית



מספר נפגעים לפי סוג - שנה נוכחית



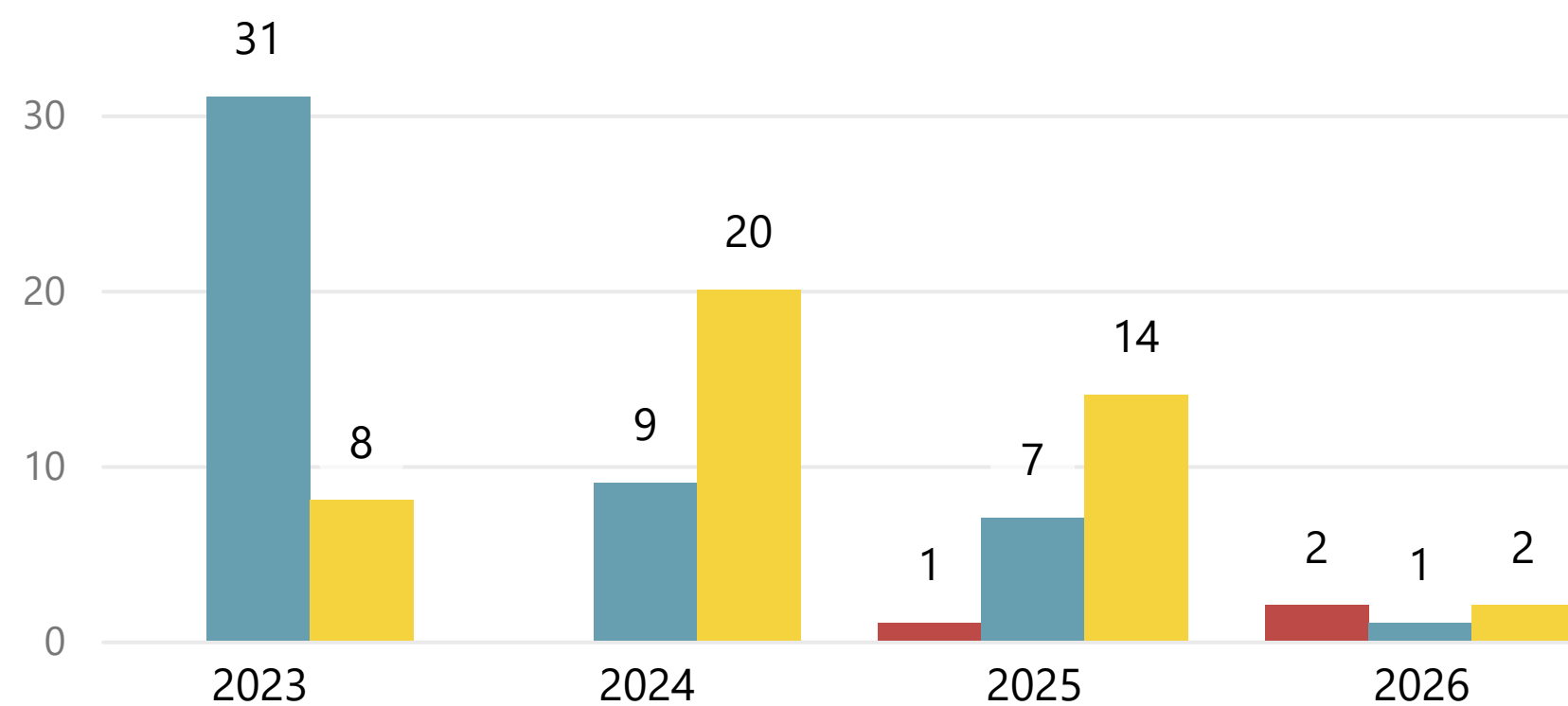


מספר נפגעים בתאונות דרכים

ירושלים
2026 - 2023

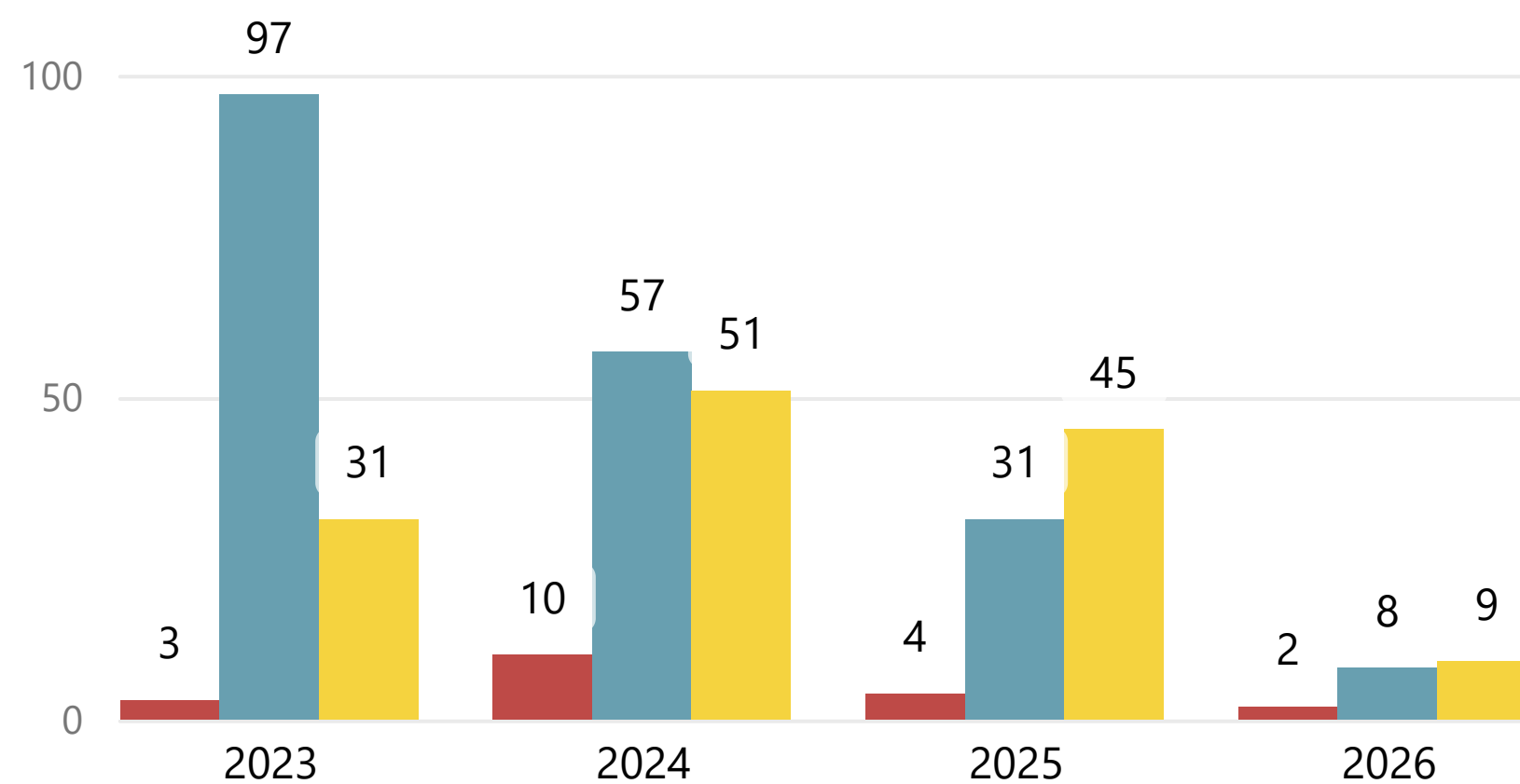
נהגי ונוסעי רכב לא מרושיינים שנפגעו לפי חומרת פגיעה

פצוע קשה פצוע קל הרוג



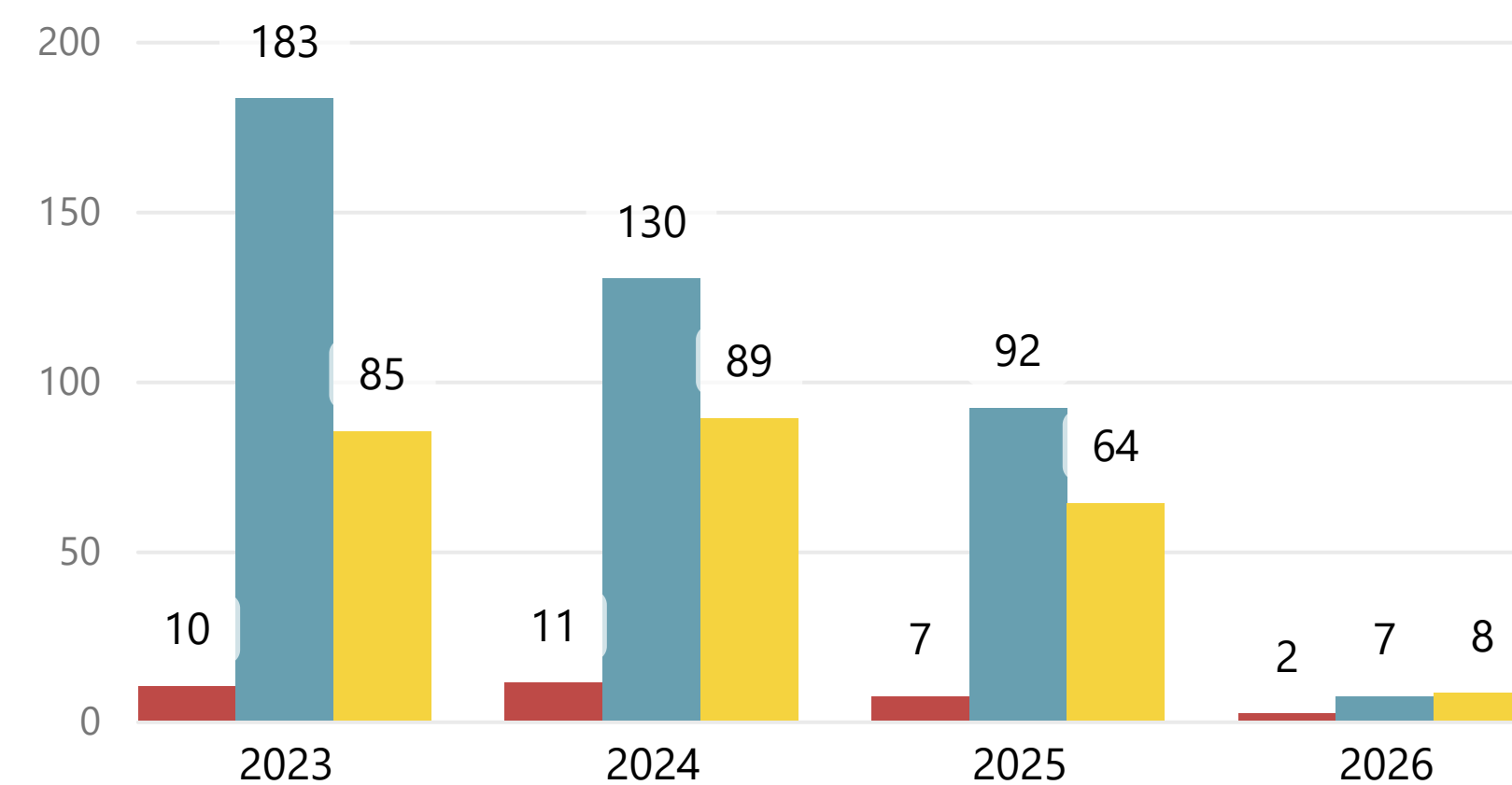
נהגי אופנוע שנפגעו לפי חומרת פגיעה

פצוע קשה פצוע קל הרוג



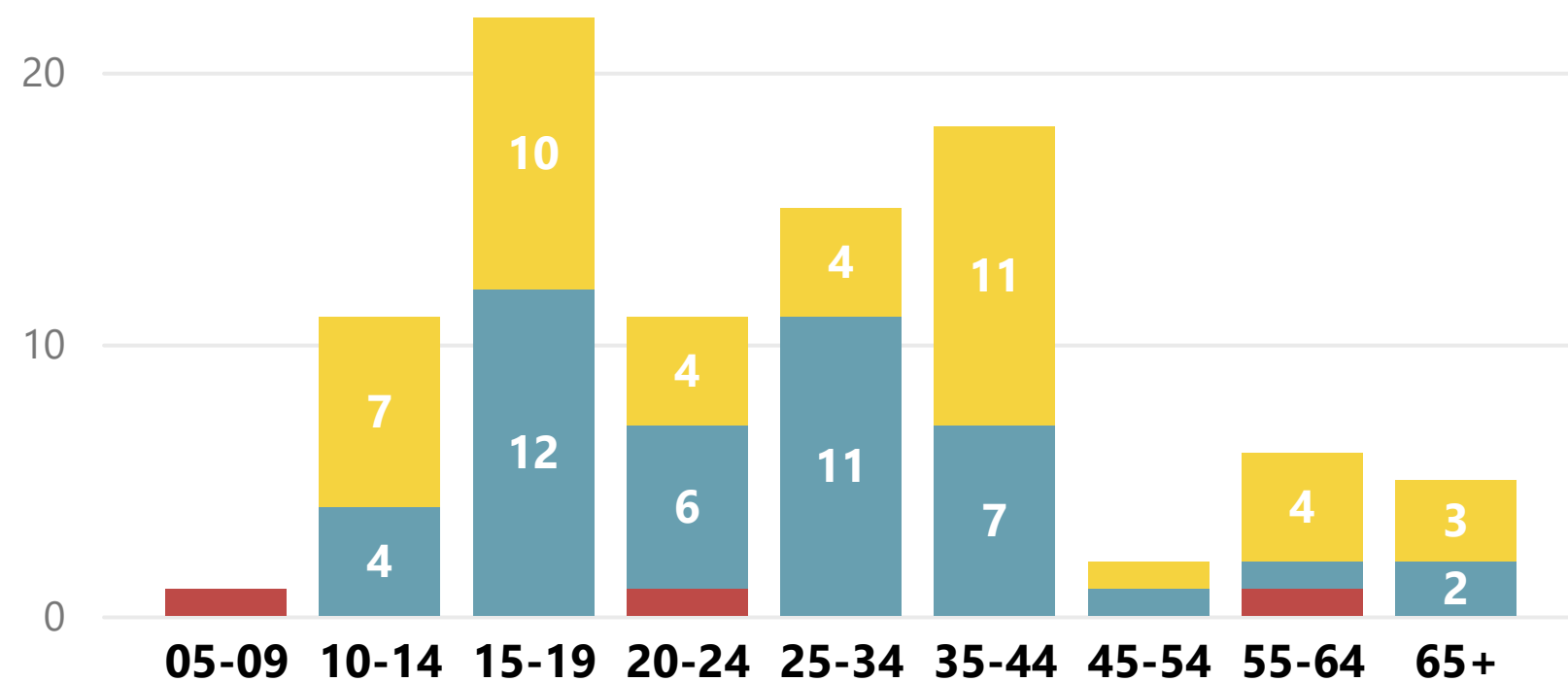
הולכי רגל שנפגעו לפי חומרת פגיעה

פצוע קשה פצוע קל הרוג



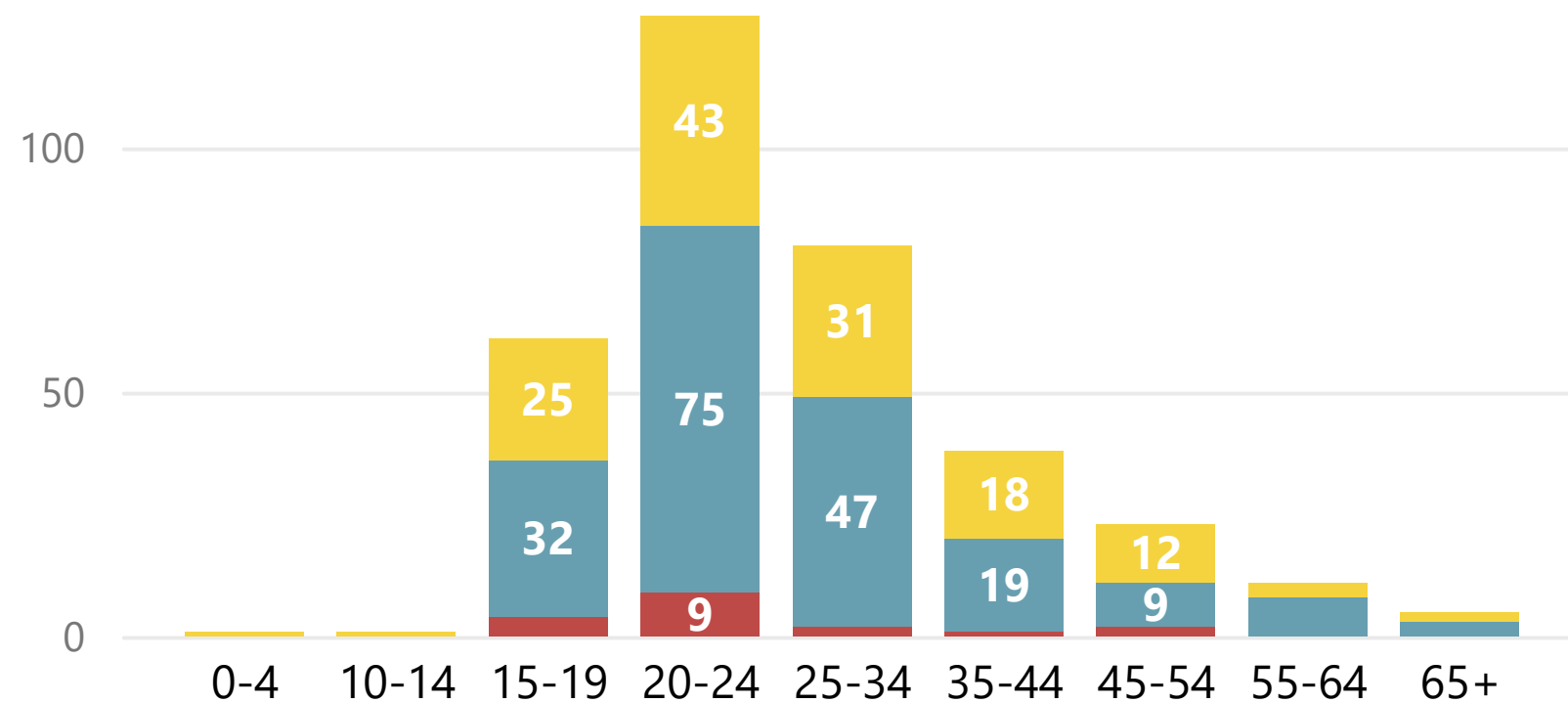
נהגי ונוסעי רכבים לא מרושיינים שנפגעו לפי גיל

פצוע קשה פצוע קל הרוג



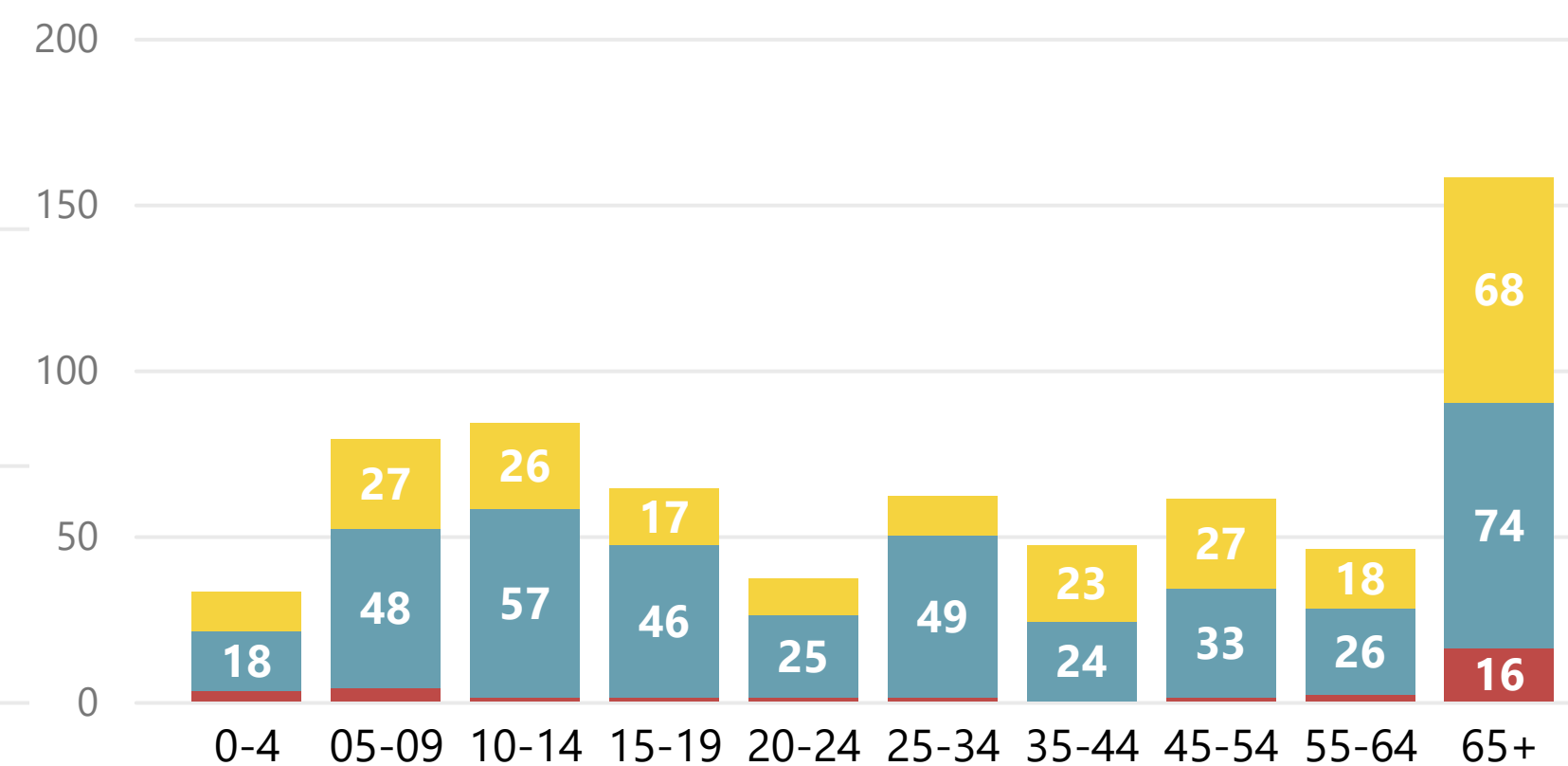
נהגי אופנוע שנפגעו לפי גיל

פצוע קשה פצוע קל הרוג



הולכי רגל שנפגעו לפי גיל

פצוע קשה פצוע קל הרוג





מספר נפגעים בתאונות דרכים

ירושלים
2026 - 2023

מספר נפגעים לפי גיל וסוג תאונה

סהכ	לא ידוע	65+	55-64	45-54	35-44	25-34	20-24	15-19	10-14	05-09	0-4	קטגוריית סוג תאונה
1168	9	107	86	117	168	276	206	92	29	31	47	התנגשות חזית אל צד
744	22	168	51	64	54	72	48	68	84	79	34	פגיעה בהולך רגל
210	2	10	11	8	23	59	52	21	4	11	9	התנגשות חזית אל חזית
197	1	14	16	14	26	36	33	26	12	13	6	התנגשות חזית באחור
184	3	21	7	13	19	31	44	33	4	7	2	תאונה עצמית
182	3	23	12	18	34	33	23	23	8	2	3	התנגשות צד בצד
91	2	54	11	4	5	4	2	3	5	1		אחר
2776	42	397	194	238	329	511	408	266	146	144	101	סהכ

מספר נפגעים לפי גיל וסוג תאונה

סהכ	תאונה עצמית	פגיעה בהולך רגל	התנגשות צד בצד	התנגשות חזית באחור	התנגשות חזית אל צד	התנגשות חזית אל חזית	אחר	חומרת פגיעה
58	12	31	3	4	3	4	1	הרוג
587	67	248	50	46	91	21	64	פצוע קשה
2131	105	465	129	147	1074	185	26	פצוע קל
2776	184	744	182	197	1168	210	91	סהכ

התשובות מסוג "לכו"ם ומצמצו בעולם לעצמם ובתוכם מהם מסוגים רבים



רחובות ממוינים*
ירושלים
2026 - 2023

שנה שם רחוב	2023			2024			2025			2026			סה"כ
	סה"כ	קלה	קשה	סה"כ	קלה	קשה	סה"כ	קלה	קשה	סה"כ	קלה	קשה	
דרך חברון	65	3	2	11	9	2	19	15	4	32	24	8	
דרך בר-לב	61	4	3	12	6	6	18	11	7	27	24	3	
שד גולדה מאיר	55			7	4	3	26	15	8	22	17	5	
דרך משה ברעם	45	4	3	6		6	14	9	4	21	19	2	
דרך בגין	36	1		9	4	4	12	6	6	14	9	4	1
רחוב לא מוכר קוד 1- בישוב 3000	36	4	2	5	3	2	14	5	9	13	8	5	
שד הרצל	34	2	1	10	3	7	12	6	5	10	7	3	
יפו	33	2		10	6	4	12	7	4	9	5	4	
ירמיהו	33	1		8	3	5	12	7	5	12	8	4	
קרן היסוד	32			7	1	6	7	4	3	18	14	3	1
המלך ג'ורג'	29			5	3	2	12	7	4	12	10	2	
שד דיין משה	29	1		3	1	2	14	10	2	11	10	1	
גולומב	28	3		4	1	3	8	5	2	13	11	1	1
ידין יגאל	27	1		6	1	3	10	4	5	10	7	3	
דרך מודעי יצחק	25			2	1	1	12	9	2	11	10	1	
דרך רבין	25	1		3	1	2	5	3	2	16	14	2	
האומן	24			3	1	2	8	8		13	11	2	
דרך קוליץ	23	3		3		3	7	4	2	10	6	4	
שד דב יוסף	23	1		4	1	3	6	5	1	12	11	1	
בייט שמואל	21			4	1	3	6	4	2	11	10	1	
דרך בית לחם	20	1	1	2	1	1	10	8	2	7	7		

* כולל תאונות שאירעו בצמתים ברחוב



רחובות ממוינים*
ירושלים
2026 - 2023

חומרת תאונה שם רחוב	סה"כ		קלה		קשה		קטלנית	
	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל
דרך חברון	21	65	15	50	6	15		
דרך בר-לב	11	61	5	44	6	17		
שד גולדה מאיר	17	55	8	36	7	16	2	3
דרך משה ברעם	3	45	3	37		7		1
דרך בגין	4	36	2	19	2	15		2
רחוב לא מוכר קוד - 1 בישוב 3000	8	36	4	17	3	18	1	1
שד הרצל	17	34	9	21	6	11	2	2
יפו	21	33	9	16	11	16	1	1
ירמיהו	20	33	12	20	8	13		
קרן היסוד	13	32	7	24	5	7	1	1
'המלך ג'ורג'	12	29	6	19	5	9	1	1
שד דיין משה	12	29	8	23	2	4	2	2
גולומב	3	28	1	22	1	3	1	3
ידין יגאל	6	27	3	15	2	10	1	2
דרך מודעי יצחק		25		20		4		1
דרך רבין	5	25	3	20	2	5		
האומן	3	24	3	21		3		
דרך קוליצ	5	23	2	16	3	6		1
שד דב יוסף	1	23	1	20		3		
רחוב שמואל	2	21	2	17		4		

* כולל תאונות שאירעו בצמתים ברחוב



צמתים ממוינים
ירושלים

2026 - 2023



שם צומת	שנה קוד צומת	2023		2024		2025		2026		סה"כ	
		קטלנית	קשה	קטלנית	קשה	קטלנית	קשה	קטלנית	קשה	סה"כ	סה"כ
צומת עירוני לא מוגדר	0	7	7	1	3	4	1	1	1	2	14
	-1				1	1	1		2	2	4
	129991						1		1		1
	129996								1	1	1
צומת הרחובות: האומן / דרך משה ברעם	30816	1	9	10	6	6	2	2			18
צומת הרחובות: דרך בר-לב / שרגאי זלמן / קלרמון גנו	35858	1	5	6	4	4	1	1	2	3	15
צומת הרחובות: דרך בגין / דרך מודעי יצחק / דרך בנבנישתי דוד / אגודת ספורט בית"ר	12121	1	7	8	1	3	4	2	2		14
צומת הרחובות: דרך מודעי יצחק / אגודת ספורט הפועל / הרכבת	4245		2	2	1	7	8	1	1		11
צומת הרחובות: דרך קוליצ / גולומב / שד שרת משה	31473	1	3	4	1	2	3	1	1	2	10
צומת הרחובות: שיבת ציון / שד גולדה מאיר / אסירי ציון / רמות אלון	37230	1	2	3	1	6	7				10
צומת הרחובות: דרך חברון / התנופה	31050		5	5				4	4		9
צומת הרחובות: זקס משה / דרך בר-לב / פייר ואן פאסן	34870		4	4	1	3	4	1	1		9



צמתים ממוינים
ירושלים
2026 - 2023

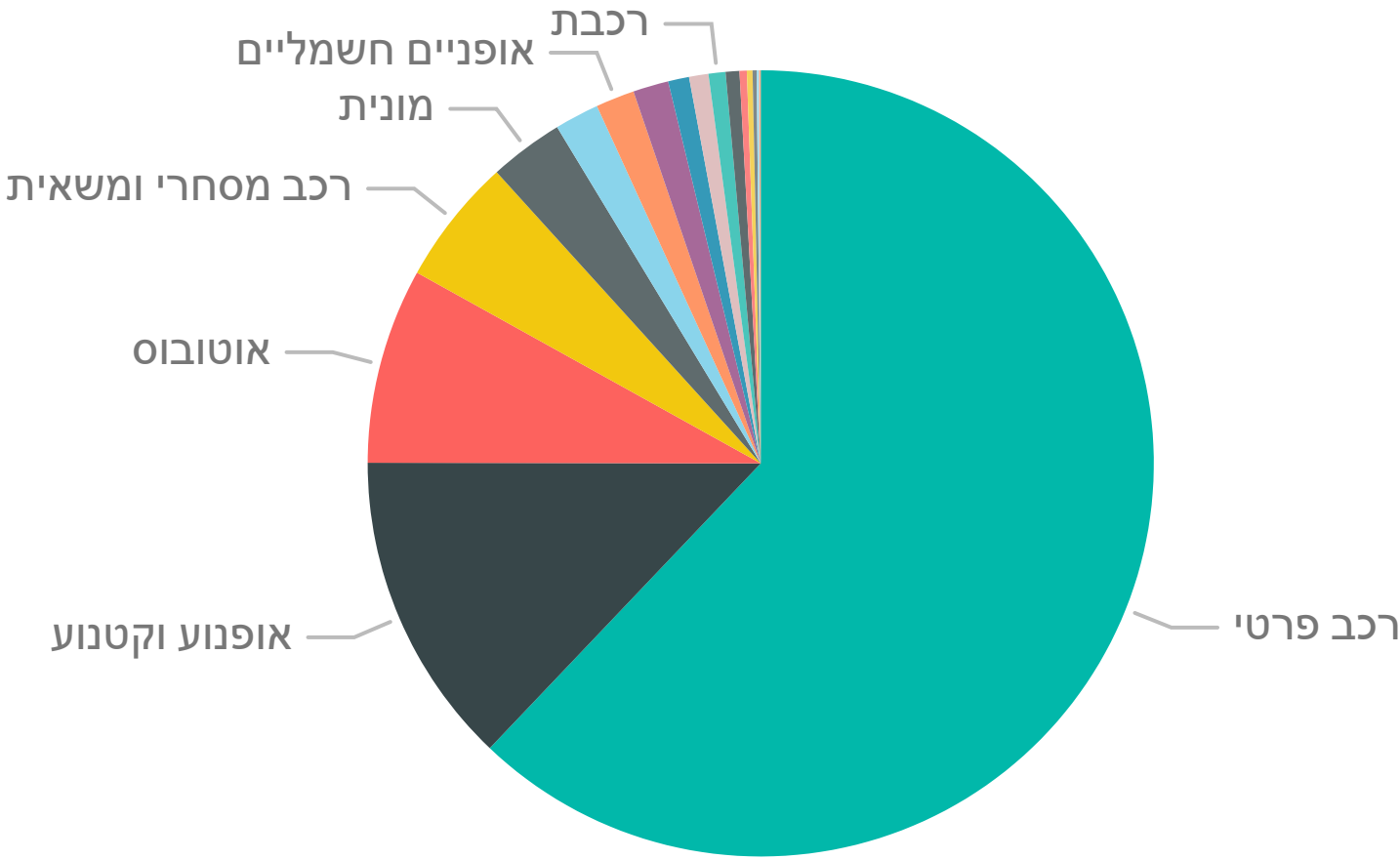
שם צומת	חומרת תאונה קוד צומת	קטלנית		קשה		קלה		סה"כ	
		מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל	מספר תאונות	מספר תאונות הולכי רגל
צומת הרחובות: המלך ג'ורג' / הקרן הקיימת	33074			4	3	4	4	8	7
צומת הרחובות: שערי ירושלים / אזולאי עקיבא / שד בן גוריון / שד ויצמן / אז תעשיה גב שאול	35086			4	3	5	3	9	6
צומת הרחובות: קרן היסוד / ושינגטון	32674			1	1	7	4	8	5
צומת הרחובות: שאול המלך / שמואל הנביא / חטיבת הראל / בר אילן	10794			2	2	4	3	6	5
צומת הרחובות: שד גולדה מאיר / ידין יגאל	129557	1	1	2	1	6	3	9	5
צומת עירוני לא מוגדר	0			2	1	12	4	14	5
	-1					4		4	
	129991					1		1	
	129996					1		1	
צומת הרחובות: דרך חברון / התנופה	31050					9	4	9	4
צומת הרחובות: מרטין לותר קינג / עמק רפאים	32164					4	4	4	4
צומת הרחובות: נג'ארה / אז	35232					4	4	4	4



מספר כלי רכב מעורבים בתאונות דרכים לפי סוג וחומרת תאונה
ירושלים
2026 - 2023

Year	2023				2024				2025				2026				סך הכל
	קטלנית	קשה	קלה	סך הכל	קטלנית	קשה	קלה	סך הכל	קטלנית	קשה	קלה	סך הכל	קטלנית	קשה	קלה	סך הכל	
רכב פרטי	7	121	686	814	13	168	442	623	11	86	262	359	2	19	53	74	1870
אופנוע וקטנוע	3	37	107	147	11	55	66	132	4	51	38	93	3	7	7	17	389
אוטובוס	1	40	65	106	2	29	36	67	1	30	24	55	1	5	8	14	242
רכב מסחרי ומשאית	2	8	55	65	2	17	33	52	2	17	12	31		3	6	9	157
מונית		8	41	49	1	9	14	24		7	11	18			1	1	92
לא ידוע		8	15	23		8	9	17	2	9	2	13		1	1	2	59
אופניים חשמליים		4	17	21		14	6	20		3	3	6		1		1	48
קורקינט חשמלי		3	11	14		8	4	12		9	5	14	2	2		4	44
אוטובוס זעיר		4	9	13	1	2	4	7	1	1	3	5		1		1	20
סך הכל	13	245	1028	1286	32	324	625	981	22	225	365	612	8	41	83	132	3017

מספר כלי רכב מעורבים בתאונה





נא לבחור רשות מוניציפלית

רשות מוניציפלית

עיריית בית-שמש

תקציבי רשויות
ירושלים
2023 - 2026

שם רשות	זמן - שנת בקשה	מספר התחייבות	תיאור בקשה קצר	שולם	סכום מבוקש	יתרה	אחוז ניצול
עיריית בית-שמש	2022	1001569498	נחל איילון-דולב-ככר והס' בטי-בצו' שכ'-תכ	107,901.77	108,000.00	98.23	99.9 %
עיריית בית-שמש	2023	1001684497	סימון כבישים והתקני בטיחות לשנת 2023	149,490.00	151,597.80	2,107.80	98.6 %
עיריית בית-שמש	2024	1001805859	סימון כבישים והתקני בטיחות לשנת 2024	112,166.00	112,166.00	0.00	100.0 %
עיריית בית-שמש	2024	1001832258	תכ'+ביצוע מעברי חציה סמוך למוסדות חינוך	0.00	810,000.00	810,000.00	0.0 %
				369,557.77	1,181,763.80	812,206.03	31.3 %



נא לבחור רשות מוניציפלית

רשות מוניציפלית

עירית בית-שמש

תקציבי רשויות
ירושלים
2026 - 2023

שם רשות	זמן - שנת בקשה	מספר התחייבות	תיאור בקשה קצר	שולם	סכום מבוקש	יתרה	אחוז ניצול
עירית בית-שמש	2022	1001585713	כשלי בטיחות מוס"ח 2023 80%	0.00	86,000.00	86,000.00	0.0 %
עירית בית-שמש	2022	1001576280	מטה בטיחות 2023 80%	75,000.00	75,000.00	0.00	100.0 %
עירית בית-שמש	2024	1001787480	מטה בטיחות 2024 80%	44,000.00	44,000.00	0.00	100.0 %
עירית בית-שמש	2025	1001913698	מטה בטיחות 2025 80%	0.00	49,000.00	49,000.00	0.0 %
				119,000.00	254,000.00	135,000.00	46.9 %



הוועדה לבטיחות בדרכים – תמליל

מספר הוועדה : 10

מקום ההתכנסות : אולם הנהלה 2

תאריך הוועדה : כ"ה באייר תשפ"ו (12.5.2026)

מזכיר הוועדה בדיון : ישראל בלנקו

שעת תחילת הוועדה : 17:00

שעות סיום הוועדה : 19:00

התמליל נכתב ע"י חברת גולד וורק ולא עבר בדיקה או הגהה ע"י גורם כל שהוא בעיריית ירושלים
עיריית ירושלים וחברת גולד וורק עושים כל שביכולתם על מנת לייצר תמליל איכותי ובעל ערך. עם
זאת מודגש כי קריאה בתמליל צריכה להיעשות באופן מושכל תוך הבנה שיתכנו טעויות ו/או
השמטות מסיבות אובייקטיביות שונות.



גולד-וורק ת M ג R ים גולד וורק תמלול והקלטה

יו"ר אריה קינג:

יללה, אנחנו מקליטים, יופי, שלום, שלום, ערב טוב. מתכבד לפתוח את וועדה מספרה,

דובר לא מזוהה:

10.

יהודה פרוידיגר:

10, 10,

אריה קינג:

של וועדת בטיחות בדרכים, ישיבה מספר 10 של הוועדה לבטיחות בדרכים. נמצאים פה איתנו, חבר הנהלה יהודה פרוידיגר, חבר הנהלה יוחנן וייצמן, חבר הנהלה אריאל בזיו, חבר, מרדכי, - ? יש לנו עוד שחסר. חבר וועדה פה?

דובר לא מזוהה:

יש את סמדר.

אריה קינג:

סמדר.

סמדר ארליך:

אני, צבי דקל.

אריה קינג:

צבי דקל, נכון, נכון.

דובר לא מזוהה:

מי זה צבי דקל?

אריה קינג:

מה? צבי דקל הוא שם בפינה. את היועצת שלנו?

דוברת לא מזוהה:

נעים מאוד כן.

יהודה פרוידיגר:

זכינו.

אריה קינג:

ואבי שמר מהרלב"ד פה איתנו לציד, ונציג המשטרה.

בנצי רוס:

בנצי.

אריה קינג:

בנצי. אז תודה רבה לכל מי שפה,

יהודה פרוידגר:

אפשר הצעה לסדר, לפני שמתחילים בסדר היום? אנ יושבים פה בוועדה באמת, אני חושב ש - ,
הדיונים פה רציניים, פוריים, ומעלים פה דברים מאוד מאוד טובים. והתקבלו פה החלטות,

אריה קינג:

כן.

יהודה פרוידגר:

אני הייתי שמח אם היה איזה שהם דיווחים על החלטות שהתקבלו, האם הם יצאו לפועל, האם
בוצעו,

אריה קינג:

אין בעיה.

יהודה פרוידגר:

קיבלנו החלטות לגבי הכביש של רמות, קיבלנו החלטות לגבי כל מיני נושאים, ואנחנו לא יודעים
איפה זה עומד,

אריה קינג:

אין בעיה,

יהודה פרוידגר:

זה התגלגל ל - , זה היה על להסתובב.

אריה קינג:

אין בעיה, אנחנו נקיים על זה דיון בוועדה הבאה, מאיר תרשום, נושא ראשון על סדר היום, החלטת
הוועדה,

יוחנן וייצמן:

מתי?

מרדכי פדר:

אריה, מעקב,

אריה קינג:

מה?

מרדכי פדר:

מעקב.

אריה קינג:

מעקב,

יהודה פרוידגר:

מעקב,

אריה קינג:

בסדר, בסדר גמור. מעולה, הצטרף אלינו גם סגן ראש העיר אדיר שוורץ.

יהודה פרוידגר:

הסימונים בבתי ספר, כל מיני,

אריה קינג:

אין בעיה,

יהודה פרוידגר:

הכול,

אריה קינג:

כל מה שנעשה.

יהודה פרוידגר:

תעברו על כל הפרוטוקולים, תראו מה שהיה החלטות מעשיות.

אריה קינג:

בסדר גמור, נעשה את זה כסעיף בפני עצמו, בוועדה הבאה, כסעיף ראשון.

יהודה פרוידגר:

לא נשב פה סתם נבזז את זמננו ל - ,

אריה קינג:

בשמחה, לא, הפוך טוב שתדעו.

דוברת לא מזוהה:

ואנחנו נמשיך לבוא.

אריה קינג:

טוב שתדעו, שדברים, שמה שמקבלים קורה ב - , החלטות שמתקבלות איך הם מיושמות בשטח, זה חשוב מאוד. תודה רבה על ההערה, על ההצעה. אני מתכבד לפתוח את הישיבה, בדבר שלא נמצא פה על סדר היום, אבל הוא היה אמור להיות על סדר היום, כבר בוועדה הקודמת, זה משהו תקציר, כי זה היה אמור להיות כבר לפני, לפני למעשה שתי וועדות, סיכום קצר של אבי שמר על 2025, מבחינת,

אבי שמר:

מין תמונת מצב, של איפה אנחנו נמצאים היום ב - 2026, פה יש לנו נתון השוואתי 23 עד 26. ואחרי שאני אסיים להציג את זה בראיית, בראייה הכוללת, אנחנו נעשה זום - אין ל - 2026, כלומר נראה אך ורק את נתוני 26.

אריה קינג:

אפשר להגדיל מסך שלם?

אבי שמר:

מה זה? לא הצלחתי לסגור את זה, לצמצם את ה - ,

דובר לא מזוהה:

איפה שהחץ הקטן,

אבי שמר:

ניסיתי, הוא לא רוצה. אז קודם כל, נסתכל קודם כל על השקף הזה, אפשר לראות פה את מספר תאונות הדרכים, מה שיש לנו בצהוב זה הנתוני תאונות דרכים הקטלניות, בזיז, חבר המועצה,

יהודה פרוידגר:

כן, בזיז.

אבי שמר:

תודה. פה אנחנו בעצם רואים את ההתפלגות של סוגי התאונות, אפשר לראות אגב סוג של ירידה מסוימת במגמה, אבל זאת אשליה, כי כשאני מדבר עם גורמי המשטרה, אז יש אלה תאונות ת"ד, תאונות ת"ד זה בהכרח תאונות שהיו בהם מעורבים נפגעים. ויש קטגוריה נוספת של תאונות דרכים שנקרא (לא ברור) עם נפגעים. זה בעצם תאונות שהבוחנים לא מגיעים לזירת התאונה, אבל הגורמים המעורבים, האזרחים מגיעים לתחנת המשטרה, ומדווחים. בסוף בשקלול אנחנו רואים שאין דלתא בין מספר סך הכול התאונות המשולב ולכן אנחנו מבינים שמספר תאונות הדרכים בעיר הוא עדיין בהחלט גבוהה. מה שאפשר להתרשם מהשקף התחתון פה, זה את השיעור המאוד מאוד,

אריה קינג:

אגף, צבי, אדיר, כל פעם, הוא מדבר אני רק שומע, וזה מפריע לי, מפריע לו יותר.

אדיר שוורץ:

אני מתנצל.

אריה קינג:

תודה.

אבי שמר:

ומה שאנחנו רואים בשקף התחתון פה, זה את שיעור התאונות דרכים במעורבות הולכי הרגל שבעיני זה, זה הסיפור, בעצם הנפגעים העיקריים בעיר ירושלים, הם הולכי רגל. אפשר לראות את זה ביתר סט, כאשר מדובר בתאונות חמורות. השקף הזה בעצם מראה את ה - , רק את התאונות החמורות, ושיעור ההיפגעות של הולכי הרגל הוא מוביל פה באופן ניכר, אתם יכולים לראות, הוא מהווה 30 ו - , כמעט 35% מהסך הכול, התאונות החמורות. מה שכאן אנחנו רואים זה את ה - , פילוח היותר מדויק לפי סוג תאונה. זאת תאונה של חזית אל - צד, אנחנו רואים אגב גם את הבעיה בתאונות עצמיות, הם בשקף הזה, אנחנו רואים את, דיברנו על הולכי רגל קודם, אבל גם בתאונות עצמיות, אנחנו רואים שיעור מאוד גבוה במעורבות, אגב רוב המעורבים, כמעט קטגורי, שהם הרוגים ופצועים קשה, מי הם לדעתכם? מי? מי הם?

אריה קינג:

מבוגרים מאוד, וילדים.

גדעון אלבו:

אופנועים,

יהודה פרוידגר:

ילדים וגיל שלישי, ילדים וגיל שלישי.

אבי שמר:

מי אמר?

גדעון אלבו:

אופנועים.

אבי שמר:

אופנועים, רוכבי דו – גלגלי, חברים. אמרנו שזה רק תאונות עצמיות.

דובר לא מזוהה:

זה גם אופניים חשמליות.

אבי שמר:

לא, לא, יש קטגוריה נפרדת, תיכף נציג את זה בקצרה. אז אם קודם דיברנו על נתוני תאונות דרכים, בשקף הזה אנחנו רואים את הנתונים נפגעים. אתם רואים פה בעצם בצד שמאל לפי חומרה, את החלק השמאלי של הגרף לפי שנים, ובחלק הימני אנחנו רואים את תושבי העיר שמעורבים בתאונות, כלומר לא חייבת להיות אחדות מלאה, זה אומר שבצד שמאל, זה סך הכול המעורבים בתאונות, בתוך העיר, וצד ימין זה הירושלמים שמעורבים באותם תאונות דרכים. לא נלאה אתכם בטבלאות האלה. אוקי, השקף הזה הוא בהחלט שקוף, שקף חשוב כי הוא מתייחס ברמה המדויקת של מי הם בעצם ההולכי רגל שנפגעים, אז תסתכלו בבקשה לחלק השמאלי של הגרף הזה, שזה גילאי 0 עד 4, שזה פעוטות, 5 עד 9, ו – 10 עד 14, כלומר אנחנו מדברים פה ב - , במצטבר, 12, 23, 28% מהנפגעים הולכי רגל הם ילדים, אפשר לראות שלצערי הם מופיעים פה כהרואים, תסתכלו למטה על האדום פה מדובר בפעוטות, וילדים שנהרגו באותם תאונות דרכים. אני מניח שחלקכם.

יהודה פרוידגר:

(לא ברור).

יוחנן וייצמן:

וכמה חלקים מהאוכלוסייה? זאת אומרת כמה אנחנו?

אבי שמר:

תראה, אני לא, אתה צודק בשאלה שלך, אני לא יודע להגיד לך מה שיעור הילדים בירושלים, ואני יודע,

אדיר שוורץ:

שליש תושבי ירושלים מתחת לגיל 14,

אבי שמר:

כמה?

אדיר שוורץ:

שליש מתושבי העיר, מתחת לגן ילדים 14.

אבי שמר:

אז הנה 34%,

אריה קינג:

לפי החלק היחסי שלהם,

אבי שמר:

זה בערך הפרופורציה,

סמדר ארליך:

בקשישים זה לא ככה.

אבי שמר:

מצב מאוד חמור. ואני אסביר למה,

אדיר שוורץ:

הקשישים יותר קשה,

אבי שמר:

אני אסביר, בטח, אבל כי שיעור הקשישים בירושלים נדמה לי 8%,

סמדר ארליך:

כ – 10,

יהודה פרוידגר:

כ – 10%,

אבי שמר:

8, 8,

סמדר ארליך:

10.

יהודה פרוידגר:

10, תלוי מאיזה גיל.

אבי שמר:

לא נתווכח על זה, אבל חברים, שימו לב כשאנחנו מדברים על ה - , על הילדים שנפגעים, אמר פה, מה שמך בבקשה?

יהודה פרוידגר:

יוחנן.

אבי שמר:

וייצמן? אמר וייצמן שזה לא כזה נורא, אז כשאנחנו מסתכלים על שיעור התפלגות של ילדים ברשויות אחרות, שיעור הילדים במעורבות הוא נמוך משיעורם באוכלוסייה. פה אנחנו כמעט אותו מספר 27, מול 30, אוקי, אז זה עדיין אומר ששיעור ההיפגעות שלהם הוא גבוה באופן יחסי, אז כמובן הבעיה הגדולה זה היפגעות של קשישים. אגב כשדיברנו קודם על היפגעות ילדים, כשאנחנו מדייקים את הנתונים האלה, אז אנחנו מבינים שהילדים האלה הם בעצם ילדים, ערבים תושבי מזרח ירושלים, וכמעט קטגורית ילדים חרדים בשכונות החרדיות של העיר ירושלים. כלומר הילדים של המגזר הכללי כמעט ואינם מעורבים בתאונות האלה, אנחנו לא נראה אותם פה. האוכלוסייה הנוספת שזה הגיל השלישי, אוכלוסיית המבוגרים,

יהודה פרוידגר:

כן,

אבי שמר:

20 ו - , כמעט 23% שזה יותר מפי 2 משיעורם באוכלוסייה, וכמובן אפשר לראות ב - , מ - 2023 עד 2026, 74 פצועים קשה, ולמיטב זיכרוני, בסביבות ה - 13 הרוגים במצטבר של השנים האלו. שנה שעברה היו לנו שישה הרוגים, גיל שלישי, והשנה יש לנו כרגע, נכון לעכשיו תאונה אחת, של אישה מבוגרת בת 90 שנהרגה בצומת יפה נוף, אגב תוך שהיא חוצה רמזור אדום, כלומר צומת מרומזר, רמזור אדום, היא ירדה לכביש ואוטובוס פגע בה.

מרדכי פדר :

אבי, אני צודק זה 6 קשישים מתוך 7 הרוגים הולכי רגל,

אבי שמר :

כן, נכון,

מרדכי פדר :

זה 80 ו - ,

אבי שמר :

נוסף היה הילד שנפגע בפתח תקווה, ברחוב פתח תקווה.

מרדכי פדר :

זהו. כולם קשישים.

אבי שמר :

כאן אוקי, השקף הזה מה שחשוב הוא מראה לנו תמונת מצב גם של הולכי הרגל שדיברנו עליהם. אבל מה שמפתיע פה,

אריה קינג :

בחיים זום זום, זה לא מכובד לאבי, מילא לי. אנחנו כל הזמן שומעים את הזמזום שלכם.

אבי שמר :

מה שחשוב בשקף הזה, שאנחנו לא ראינו אותה עד עכשיו, זה השאלה שלך, בנושא המשתמשי תחבורה קלה, מה שנקרא מיקרו - מוביליטי, אופניים חשמליים, קורקינט חשמלי, אפשר לראות את זה פה, וגם פה תראו, אלה נתונים קשים ילדים שע"פ חוק לא אמורים להשתמש בכלים האלו, ויש לנו פה פעוט שנהרג על קורקינט, ויש לנו פה 17 ילדים שנפגעו קשה על קורקינטים חשמליים, על כלים חשמליים, כשהם לא אמורים להיות פה. אלה המספרים, ואנחנו רואים כן עלייה, אגב ב - 26, יש לנו כבר שני רוכבי קורקינט חשמלי הרוגים, אחד בירמיהו, אדם מבוגר בן 54, נסע ופשוט סטה מהנתיב פגע במעקה בטון ונהרג, הקסדה התנפצה. המקרה השני, בדרך רמאללה, סמוך למחסום,

פשוט רוכב קורקינט בן 24 נוסע נגד כיוון התנועה לחלוטין. אני מזכיר שהרוכבי אופנוע רוכבים בצד הימני של הנתיב נסיעה שלהם, הוא נסע בנתיב נסיעה נגדי, האופנוע שבא בסיבוב נכנס בו פשוט ישירות, חזית אל חזית, והרוכב קורקינט נהרג. אלה הנתונים כרגע, ואני כן רוצה שממש בקצרה, נסתכל על הנתונים של 26. אז אלה נתוני 26, וגם פה אפשר בעצם להתרשם מהמספרים. אנחנו כמובן נראה את זה בצורה יותר מדויקת, אפשר לראות פה ממש את הפילוח של מי המעורבים, אנחנו עדיין באותה מדיניות של 35% מהנפגעים חמור, הולכי רגל. ותיכף נראה שגם פה אם הקשישים מהווים מספר משמעותי, יהודה, באמת צריך לשקול, מה עושים, דיברתי עם סמדר שנה שעברה התחלנו איזה שהוא תהליך, מול המשרד לשוויון חברתי.

יהודה פרוידגור:

שוויון חברתי, לא התקדמנו שם, היום שאלתי את סמדר, לדעתי זה משהו ש - , אתה זוכר שנפגשנו עם המנכ"לית לדעתי צריך לעורר את זה שוב, ולראות איך אנחנו מצליחים,

יהודה פרוידגור:

(לא ברור) לצמצם.

אבי שמר:

גם פה אפשר לראות את השיעור היפגעות של הולכי רגל, יש לנו שני הרוגים הולכי רגל, יש לנו 8 פצועים קשה, ו - 7 פצועים קל. שוב זה ממשיך להיות מוביל, תסתכלו הגיל השלישי, פה אני רואה גם שיעור גבוה של הגיל שסמוך לגיל השלישי, שגם הם מעורבים בצורה ניכרת, וילדים, כמובן ילדים ונערים, גם פה אפשר לראות את זה בצורה מובהקת.

מרדכי פדר:

אבי, ברשותך,

אבי שמר:

כן,

מרדכי פדר:

הולכי רגל כנראה שכמעט כולם זה נגרם בגלל, אי - מתן זכות קדימה להולכי רגל, איפה שזה לא יהיה,

אבי שמר:

לא, זה לא בהכרח,

סמדר ארליך:

לא, לא,

אבי שמר:

זה לא בהכרח.

מרדכי פדר:

אבל לא, אני מסכים איתך, לבוא,

אבי שמר:

תראה אני אגיד לך מה, תראו נקודה חשובה שמעיר פה מרדכי, זה בעצם שגם המשטרה אגב כשהולך רגל רץ לתוך הכביש מתפרץ כשהבוחן כותב את המסקנות שלו, הוא כותב אי – מתן זכות קדימה. כלומר זה לא משנה שהתפרץ אותו הולך רגל, עדיין זה נספר כ - , אי – מתן זכות קדימה.

מרדכי פדר:

נכון, מתפרץ, מה שצריך לומר זה, הקשישים (לא ברור) מה שאני מנסה להסביר פה, בנושא הזה זה שהאחריות על בטיחות הולכי רגל חלופות על בטיחות הרגל, על הולך הרגל, זאת אומרת הוא יכול תמיד למנוע את התאונה. אפילו שהשני הוא עבריין, ולא נותן זכות קדימה, שנאמר, זה אחריות של הולך הרגל, גם אני, אנחנו מתנגדים יותר בנהג הוא לא נותן זכות קדימה, כש - , משנים את ההתנהגות של הולך הרגל, במיוחד הקשישים, שאומרים - מגיע לי.

אבי שמר:

תראה, אנחנו מול הנהגים צריכים לפעול הסברתי,

מרדכי פדר:

כן, כן,

אבי שמר:

במישור של הגיל השלישי שלהם כהולכי רגל, צריך לפעול מולם, במישור הבאמת ההסברתי, אבל ברמה של ללמד אותם, ולדייק להם את הסכנה בכביש.

מרדכי פדר:

איך להגדיל את,

אבי שמר:

אני רוצה להביע אגב,

אריה קינג:

בוא תמשיך בבקשה, כי אני, אחרי זה מי שרוצה להעיר, אחר כך אחרי שנסיים את מה שעל סדר היום.

אבי שמר:

אוקי, גם פה אנחנו רואים שוב, יש לנו את שני הרוכבי קורקינט חשמלי שאמר, סיפרתי עליהם ש - , הרוגים, אתם יכולים להתרשם מהנתונים בצורה מובהקת, את הנפגעים ואופנוע, יש לנו שני רוכבי אופנוע הרוגים מתחילת השנה. שני רוכבי קורקינט הרוגים מתחיל השנה, ושני הולכי רגל.

רובי כץ:

מה זה לא מרושנים?

אבי שמר:

לא מרושנים זה, לא,

אריה קינג:

הקורקינטים,

אבי שמר:

בגדול כשאנחנו מדברים על הכלים החשמליים, אנחנו מדברים על זהות, המספר שלו הוא מספר זיהוי, הוא לא מספר רישוי, אנשים מתבלבלים.

יהודה פרוידיגר:

(לא ברור) מבוגרים,

אבי שמר:

לכלים חשמליים אין מספר רישוי, יש להם מספר זיהוי, הוא נעקב במשרד התחבורה, אבל הוא לא מנוהל, זה בעיקר כדי שיהיה אפשר לזהות את אותם עבריינים בדרך.

אדיר שוורץ:

אפשר שאלה על זה?

אבי שמר:

בהחלט.

אדיר שוורץ:

מה? לאחרונה החליטו להחמיר את מדיניות האכיפה ברחוב יפו ספציפית, כלפי אופניים חשמליים, ולא חשמליים, וכלפי קורקינטים. למה דווקא רחוב יפו? אחד. שתיים, לא היה נכון להחריג את האופניים הלא חשמליים מהסיפור הזה? שתיים, כי זה ציר מאוד מאוד חשוב,

רובי כץ:

או היבריד, או היברידי,

אדיר שוורץ:

או היברידי, כן,

אבי שמר:

שאלות טובות, הנושא של ההיברידים עלה גם בישיבה עם ראש העיר,

אריה קינג:

ראש העיר,

אבי שמר:

זה אמר, נאמר שזה ייבחן ע"י אילן,

אדיר שוורץ:

כמי שמגיע לפה באופניים בכל יום, חשמליים, רגילות אמנם, כי הקבוצת הרכישה שהבטיחו לי אופניים בשביל ירושלים מתעכבת,

אבי שמר:

אוקי,

אדיר שוורץ:

זה ציר מאוד מאוד חשוב מרכז העיר, אין דרך אחרת להגיע למרכזית על אופניים, הרבה הרבה יותר מסוכן כמובן גם לרוכב לנסוע דרך רחוב הנביאים, זה,

אריאל בזיז:

אתה יודע זה מסוכן זה ניידות המשטרה ש - , עוצרות על הציר.

אריה קינג:

רק שנייה, רק שנייה, אדיר, אני רוצה לענות לך. קודם כל שאלה טובה, שאלה הזאת עלתה לפני שבוע וחצי, פגיעה אצל ראש העיר עם צבי ועם המשטרה והפיקוח. והפיקוח, והפיקוח, והפיקוח,

אדיר שוורץ:

אני אשמח להבין יותר,

אריה קינג:

בסדר?

אדיר שוורץ:

אני אשמח להביא אותה לאור השמש.

אריה קינג:

לכן השאלה היא נכונה, רק היא לא במקום הנכון. את אף אחד שנמצא פה, לא, אולי סליחה, את רוב מי שנמצא פה בכלל לא שם בנושא, שאתה שאלת, וזה אולי שורש הבעיה. אבל יש גם פתרונות, אני לא רוצה לפתוח את זה לדיון, צבי אחרי זה יוכל להאריך לגבי חלופות שרוצים לעשות לאורך רחוב יפו, כדי שיאפשרו את התנועה של אנשים כמוך, אבל לא ציר הרכבת ממש, אלא בצדדים. צבי, עדכנת.

צבי דקל:

זה בטוח ברכבת, יש בדיקת היתכנות, אנחנו מקדמים יחד עם צוות אב לתחבורה,

יהודה פרוידגר:

לרכיבה,

צבי דקל:

תשתית רכיבה מופרדת. התחלנו גם דיונים בעניין הזה, גם עם ה - , עם המשטרה, עם בנצי (לא ברור) כדי להכניס אותם גם כן לתנועה, כשיהיו מסקנות, אני מקווה שתוך חודש יהיו לנו מסקנות ברורות לגבי ההיתכנות, ואיזה מקטעים, אז אנחנו, נוכל לעדכן.

אבי שמר:

אריה, רק תשובה קצרה לאדיר,

אדיר שוורץ:

כן, יש מגמה ברחוב יפו,

אבי שמר:

תשובה קצרה.

אדיר שוורץ:

כן,

אבי שמר:

ב – 2019 קודם כל אני מדבר נטו על הכלים החשמליים, לא מדבר לא על הרגילים ולא על ההיברידים. נטו על הכלים החשמליים, בין אם זה אופניים חשמלי, או קורקינט חשמלי,

אדיר שוורץ:

כן,

אבי שמר:

בשנת 2019, נהרגו שתי הולכות רגל, כתוצאה מפגיעה של רוכבי קורקינט חשמלי, אחת קורקינט ואחת אופניים,

אדיר שוורץ:

ביפו?

אבי שמר:

השבוע, ביפו, בציר, שבוע שעבר, ראש משרד התנועה של תחנת לב הבירה, שוטר שזה גזרתה, נפגעה ביפו, היא פצועה בינוני שברה כתף, מפגיעה של רוכב קורקינט חשמלי. אתה מבין למה צריך את זה? ואתם צריכים לדרוש את זה, וחייבים לעשות את זה.

אריאל בזיז:

יש לי שאלה, אני חייב לשאול את זה במעמד הזה, אני יודע שיש לנו,

אריה קינג:

שנייה, לא, לא, אני לא רוצה לפתוח את זה לדיון, כי זה לא נמצא פה.

אריאל בזיז:

רק באופן כללי,

אריה קינג:

לא, לא, אז באופן כללי, אף אחד לא מדבר על זה כן.

אריאל בזיז:

אריה, אוקי, אני נניח, אני מבין את השיקול מאחורי האכיפה של הקורקינטים ואופניים וכל זה, אבל יש לנו לא פחות גדולה עם המשטרה.

אריה קינג:

חד-משמעית.

אריאל בזיז:

זה לא נורמאלי, ואגב זה גם, אם ההוראה את המפכ"ל אם זה רק הולך וגובר, אז זה מטורף.

יהודה פרוידגר:

על כל איזה אופנוע שמשטרה עולה לך על הפסים.

אריה קינג:

אני לצערי הרב, נמצא איתנו פה נציג המשטרה, את"ן, שהם דרך אגב נותנים דוגמא טובה, איפה אסור, תראו הרי רוב אלה שחונים בדוידקה, איך הם מגיעים לשמה? לא במסוק שמנחית אותם, אלא נסיעה על הרחוב,

יהודה פרוידגר:

פסים.

אריה קינג:

(לא ברור) שלהם, ולצערי הרב זה חוזר על עצמו בפגישות שלי עם מפקד האת"ן, כולל היום עם מפקד את"ן, עם חיים שמואלי הארצי, ולצערי הרב, אני אומר לכם את זה בצורה הכי פשוטה, שוטרים כולל קצינים מצפצפים על ההנחיות, וכשאנחנו מבקשים טיפול בהם, אז הוא אומר - זה טיפול משמעותי, ולא טיפול כמו שלך נותנים דו"ח.

רויטל כלימי:

דו"ח שייתנו להם דו"ח.

אריה קינג:

זה הבעיה, לא, זה שורש הבעיה, כמו שלי נותנים דו"ח,

רויטל כלימי:

נכון,

אריה קינג:

להם לא נותנים, להם זה משמעותי. לא יודע מה, לא, הוא לא יוצא מהרכב עכשיו שבועיים הביתה, זה המשמעותי. אחרי זה הוא חוזר לחגוג על חשבוננו. זאת בעיה, אין לי בעיה לקיים עוד פעם גם על זה דיון, חשוב לי להיכנס לסדר יום שיהיה מסודר, ונשים את כל הרלוונטי.

אריאל בזיז:

סתם רגע אנקדוטה קצרה בנושא הזה, ישבתי בקפה, ברח לי השם שלו, בקיצור מרכז העיר או משהו, מול,

אריה קינג:

ברח לך השם של הבית קפה,

אריאל בזיז:

כן, כן, מול המייקס – פלייס זכרתי את זה ככה, לא משנה.

אדיר שוורץ:

אתה יודע כמה יש שמה.

אריאל בזיז:

בקיצור יש שמה,

אדיר שוורץ:

ממול.

אריאל בזיז:

יש שמה, מתחבר שמה רחוב הלני המלכה, לרחוב יפו, לא, ממול.

אדיר שוורץ:

איפה שקפה הלל.

אריאל בזיז:

איפה שקפה הלל כן, זכרתי,

אדיר שוורץ:

אגב זה בדיוק פה.

אריאל בזיז:

כן, ממש פה. בקיצור, אני ישבתי שם, אני ישבתי שם בפגישה, בסדר? פתאום מגיע רכב סקודה אוקטביה, בסדר? אפילו בלי ה – מ' של המשטרה, בפנים יושב כנראה קצין של המשטרה, שני שוטרים, אוקי, עכשיו במקרה הרכב שלהם ממול, ירדו מהרכב כדי להכווין אותו, כדי שהוא בדיוק הסתבך עם הכיסאות ושולחנות שאנשים קמו כדי לתת לרכב לעבור, כדי שהוא יצא משמה, מהלני המלכה, ויעבור לרחוב יפו. זה כאילו צחוק מהעבודה של משטרת ישראל בעניין הזה.

אריה קינג:

אנא תהיה לנו לשגריר. בנצי,

בנצי רוס:

אני לא אתייחס לעצם הדברים, כי יש החלטה חד-משמעית, חד חד – ערכית של הממ"ז שזה אסור, אם יש, אם זה קורה, ואני יודע שזה קורה, אז זה חמור, אבל אני לא,

אדיר שוורץ:

לא, אבל זה לא קורה וחמור.

בנצי רוס:

רגע, רגע, שנייה, שנייה.

אדיר שוורץ:

לא הלכתי ברחוב יפו 5 שנים,

אריה קינג:

לא, שנייה, רק שנייה,

בנצי רוס:

לא, אין לי בעיה, אני לא,

אריה קינג:

בנצי, בוא תן תגובה, ונמשיך בסדר היום שלנו.

בנצי רוס:

אני אומר יש החלטה חד חד – ערכית של של הממ"ז שאסור להחנות על רחוב יפו בטוח לא, לצורכי הסעדה וכאלה. ואני יכול להגיד לך שאני מכיר לא מעט אנשים שגם חטפו נכון זה דברים משמעותיים, כי בסוף יש איזה שהיא לקונה על החוק, אני לא אכנס לזה. אבל כן אני אגיד לך שכן

מאפשרים ורוצים שייסעו לצורכי מבצעי, ואני יודע שיש לא מבצעי, אבל כן רוצים, וגם ימשיכו לנסוע לצורכי מבצעי.

אריה קינג:

מבצעים הם של, בוא, בוא נסגור, אין לי בעיה,

אדיר שוורץ:

מבצעי בבורגרס – בר.

אריה קינג:

אבל אני רוצה להיכנס לסדר יום שלנו, כפי כל המוזמנים ידעו שהולך להיות לפחות. והנושא הבא של הסדר היום. קודם כל אבי, תודה רבה על הסיכום, אני בדרך כלל פותח את הוועדה במניין ההרוגים, ואז הוועדה, אני שמח שהפעם אני לא צריך לפתוח, כי מאז הוועדה הקודמת לא היה לנו הרוג או הרוגה. אני מוכרח לומר עוד דבר, ייאמר לזכותו וחובה לומר את זה לזכותו של ראש העיר, אני לא יודע עד כמה ערים לכך, אבל הוא קיבל ואימץ את המלצת המטה, שירושלים הופכת להיות, מאמצת את חזון הזירו,

יהודה פרוידגר:

(לא ברור).

אריה קינג:

אפס, אפס הרוגים.

יהודה פרוידגר:

אפס הרוגים.

אריה קינג:

בסדר? עכשיו יש לזה השלכות בכל מיני תחומים, מקווה שאנחנו נראה את זה באמת גם במהלך 26 שנגיע להמשיך נוריד את הגרף של כל אחד שמה, זה עולם במלואו, אבל נוריד את זה בכל מקרה שלא יהיה, אפילו לא אחד, אז זה מה שהשתנה מאז הוועדה הקודמת. בעזרת השם שלא נעדין בוועדות הבאות גם כן על הרוגים. הנושא הבא זה הבטיחות הולכי רגל על פארק המסילה, אני, הנושא הזה מוכר לקידום עסקים, לכפיר, לאריאל, ולאנשים שגרים שמה מסביב, שנמצאים חלקם איתנו. אני הייתי שמה כמה וכמה סיורים, גם עם תושבים, וגם עם אנשי מקצוע וגם עם נציגות של בעלי עסקים. והנושא שמה הוא, הוא מדיר שינה מעיני, כי משהו שאנחנו לא יודעים, נוכל לומר חס וחלילה שלא ידענו, אבל פה כולנו יודעים, כולנו יודעים כולנו רואים, כולנו נתקלים בזה, המצב שמה הוא לא לשביעות רצון כל מי שבטיחות הולכי הרגל והמתניידים בכיסאות גלגלים, והמתניידים עם

הילדים שלהם הילדים בעגלות, המקום לא בטוח, פעם זה היה מקום הכי בטוח, יכלת לרוץ שם על עיוור, וידעת שאתה מתחיל בתחנה, מתחם התחנה, גומר ב - , לצורך העניין בארנה, או בטדי, ואתה לא נתקל, אולי בשוטר בניידת, בקטנוע בפטרול שנוסע שמה במהירות, אבל היום אתה נתקל בכיסאות שולחנות, וגם ב - , לפעמים אפילו קטנועים, אופניים חשמליים, קורקינטים, והמרחב שהיה בטוח מאוד להולכי הרגל, הוא פחות בטוח. אני לא רוצה ש - , ניתקל פה בתאונות שיכולים להיגרם בצורה לא נעימה, באותה מידה כמו שדיברנו על רחוב יפו מקודם, שאמור להיות, גם היה להיות סוג של איזה מדרחוב ענק כזה ויפה, ונעים. לא רוצה שנקיים דיונים על פארק המסילה מעבר לדיון הזה, ולשם כך ביקשתי ודיברתי על זה גם עם כפיר, וגם עם אריאל, בנושא הזה גם באי – מיילים, גם שיחות, לראות איך אנחנו שהם אחראים על קידום העסקים בעיר, איך אנחנו יכולים לשפר את המצב שאני חושב שכולם מסכימים שטעון שיפור. מבלי להאריך יותר מידי מעבר למה שהערכת, מי פה זה נציג מינהל קהילתי בקעה? יש? אתם?

מור גלר:

אנחנו,

אריה קינג:

בבקשה תציגו, את תמונת המצב כראות עיניכם לפחות, כתושבי ונציגי התושבים.

מור גלר:

טוב, אז בסדר גמור, אני מור גלר, אני המתכננת האורבאנית הקהילתית במינהל הקהילתי של בקעה.

דובר לא מזוהה:

אני רובי רכז ביטחון, בנושא נגישות וכל זה.

מור גלר:

ויש איתנו גם כמה תושבים מהשכונה שהגיעו, אתם רוצים אולי להציג את עצמכם?

ישי חנון:

ישי חנון אני אדריכל נוף במקצועי, תושב השכונה. עושה חודשים רבים ב - , מפתח פתרונות, אני יכול להעביר לכם את המסמך הזה, וגם קיים במייל בקובץ. אני באתי לשמוע, ואולי גם להגיד אחר כך מה, מה יש לי לתרום.

אריה קינג:

כן.

רובי כץ:

אני רובי כץ, אני אמנם גר בטלביה, אבל אני רוכב המון על פארק המסילה עם אופניים, אתמול גם שלחתי לך תמונה של ה - , כן, הבית קפה.

עידן:

עידן יובל, אני תושב של השכונה. ופעיל לגבי הבטיחות של הדוכנים, ובכלל הבעיות אוסף הבעיות של נוצרו עם הקמת הדוכנים האלה במרחב.

אריה קינג:

נעים מאוד. יש עוד מישהו? מגינות העיר הגיע מישהו?

מור גלר:

גינות העיר לא,

אריה קינג:

לא הגיעו,

מור גלר:

כן,

אריה קינג:

תמשיכי, רק שם את זה בסוגריים, צריך לזכור, העירייה גאה איתה, וגם עדיין אני חושב שהיא גאה בלהציג את פארק המסילה כמו לצורך העניין עמק הצבאים, פארק הצבאים, כיוזמה שהעירייה מתהדרת בה, שבא מלמטה מהתושבים, בוא לא נשכח. זה לא בא מהעירייה, זה לא באה מהרליי.

כפיר ניימן:

למה תושבים, בעלי עסקים,

אריה קינג:

לא, לא, פארק המסילה היום הוא יוזמה מבורכת שבאים ללמוד עליה מערים אחרות.

דובר לא מזוהה:

ריאה ירוקה,

אריה קינג:

כמו עמק הצבאים בדיוק שהעירייה שמה הייתה נגד התושבים אפילו, ולכן צריך לזכור ש - , נושא שהתושבים באו מלמטה והרימו יישמנו את זה, ראוי גם לשמוע את קולם מעבר למה שראוי תמיד לשמוע פה קל וחומר. כן, בבקשה.

מור גלר:

אז קודם כל אני רציתי גם להוסיף למה שאתה אמרת, על זה שפארק המסילה היה המקום הכי בטוח בעיר לפני כן, שזה גם מנקודת מבט של נגישות, הוא גם היה מקום שהייתי רואה בו כל יום עשרות אנשים על כיסאות גלגלים, הליכוניים, גיל שלישי ילדים, הכול, ולאחרונה אני הרבה פחות רואה את זה, בגלל שהפארק הפך להיות פחות בטוח להולכי רגל, וגם לרוכבי אופניים. בין היתר בגלל המפגעים של הפוד – טראקים.

כפיר ניימן:

שאת לא רוצה ללכת לפוד – טראקים,

מור גלר:

מה זה?

כפיר ניימן:

יכול להיות, בגלל זה את לא רואה אותו,

אריה קינג:

בסדר, יכול להיות,

כפיר ניימן:

יכול להיות, היא פשוט לא נמצאת שם,

דובר לא מזוהה:

אני נמצא כל יום.

מור גלר:

אנחנו, אנחנו עשינו שם אינסוף סיורים, עשינו ביחד, אתכם, אנחנו גם עבדנו על הפרויקט הזה מהתחלה אתכם, ואני רוצה לומר שאין לנו שום דבר נגד הפוד – טראקים באופן קטגורי, כן? ומה שאנחנו חוזרים ואומרים בכל סיור, בכל מפגש בכל שיחה שאנחנו עושים ובאמת עשיתי כאן כמה וכמה סיורים, עם הרבה מאוד מהמשתתפים כאן בחדר, זה שבסך הכול אנחנו מרגישים שהאיזון שהיה בפארק המסילה, הופר ונלקח לגמרי לצד של הפוד – טראקים בזמן שבסוף אנחנו מייצגים גם את הצרכים של התושבים שחיים שם, גם בהיבטים של שקט, גם בהיבטים של נגישות, של בטיחות

של הכול, וגם פשוט שמירה על הצביון של הפארק שהוא כמו שאריה אמר, יוזמה שקמה מלמטה, ואנחנו מרגישים שהאיזון הזה הופר, הדבר הזה עלה גם בהקשרים של נגיד עקירה של ספסלים לטובת מקומות ישיבה של הפוד – טראקים,

כפיר ניימן:

העתקה.

מור גלר:

העתקה, בסדר,

כפיר ניימן:

לדייק,

מור גלר:

אבל זאת טענה שעלתה, זאת טענה שעלתה הרבה, על זה ש - , שוב זה לא בדיוק עניין הדיון פה, אבל שבעצם הפארק הפך מריאה ירוקה, מקום שאנשים הולכים, רוכבים, הולכים עם הילדים שלהם, יושבים עם הסבתא שלהם בספסל, למקום שהוא בעצם מסחרי, כן?

כפיר ניימן:

מתי ראית שם אנשים פעם אחרונה? כי אני ראיתי, אני כל הזמן שמה, האמת היא אני רץ שנייה,

אריה קינג:

שנייה, כפיר,

כפיר ניימן:

אני רואה שם אנשים,

אריה קינג:

כפיר, כפיר, אני מבטיח בוועדה שלי,

מור גלר:

יש לי סרטונים,

אריה קינג:

אין דבר כזה, שנייה, שנייה,

מור גלר:

אני חושבת שלא,

אריה קינג:

בוועדה שלי אין דבר כזה שמישהו רוצה לדבר, ולא מדבר, אבל יש דבר אחד שאני שונא שקורא במועצת העיר וגם פה, שנכנסים אחד בדברים של השני. כל אחד ידבר כמה שהוא רוצה, רק אל תיכנסו זה,

כפיר ניימן:

אז אריה רק ברשותך, אני לא אכנס, רק כדי בבקשה לדייק בפרטים, בסדר?

אריה קינג:

גם מי שיש לו הערות, תרשום, אנחנו לא בורחים, אני לא בורח. כן.

מור גלר:

אז אני אדייק באמת בהמשך להערה של כפיר, אני לא טוענים שהפוד – טראקים הם לא מיזם מוצלח, הם בהחלט מיזם מוצלח. הבעיה שאני חושבת שההצלחה הזאתי פוגעת בסוף באיזון שקיים בפארק. בגלל שיש שם עודף של כיסאות ושולחנות, בנוסף על הכיסאות והשולחנות המקובעים, בעצם בהתחלה אם אני אחזור לדרישות שהמינהלים הקהילתיים בהתחלה, לפני שהפוד – טראקים בכלל הוצבו, הייתה התלבטות, איך בדיוק להציב שם שולחנות וכיסאות, ואנחנו ביקשנו שיהיו שולחנות מקובעים בשביל שלא יתחילו הזזות, וחסימות של המעברים, כי בסופו של דבר זה לא רק פארק לינארי, יש לאורכו במיוחד במקטע הזה שבין צומת אורנים לבין דרך בית לחם, זה מקטע שיש לאורכו צמתים להולכי רגל, בעצם בין בקעה, לבין המושבה הגרמנית, ואנשים חוצים את המעברים האלה מידי יום, כן, זה ממש נקודת מעבר קריטית. ודווקא במקומות האלו הוצבו פוד – טראקים, ואנחנו ביקשנו שהמעברים הללו לא ייחסמו, בשביל שהנגישות להולכי הרגל לא רק לאורל הפארק, אלא גם בחצייה שלו, הצלחנו בעצם בעזרת האגף לקידום עסקים לשנות חלק מהמיקומים של הפוד – טראקים, בשביל לשמור על הנגישות הזו, אבל הבעיה היא שהמקומות האלה התמלאו בסוף בשולחנות ובכיסאות שלא בהכרח הם לא היו אמורים להיות שם, זאת אומרת היו את השולחנות המקובעים, שכאמור ביקשנו בשביל של יתחילו כל מיני תזוזות ו - , ערימות יתר של ריהוט רחוב. ובסוף מה שאנחנו רואים זה שלצד זה, אז יש גם שולחנות וכיסאות מתקפלים שמוצעים תלוי באיזה פוד – טארק, יש כאלה שיותר, יש כאלה שפחות, יש לנו גם תמונות שצילמו התושבים, לצערי לא יצא לי ללכת בשבוע האחרון לצלם, כי נקעתי את הרגל בתאונת אופניים באזור עבודה, אפרופו בטיחות בדרכים.

אדיר שוורץ:

רפואה שלמה.

מור גלר:

תודה. אבל, אבל יש לנו המון תמונות מתושבים, כולל אלה שהגיעו לכאן, של שולחנות שפשוט חוסמים את המעברים, אנשים שהם מזיזים אותם לתוך שבילי האופניים, באופן כללי בגלל ההצבה של הפוד – טראקים שהם די גדולים חלקם 2.5 על 5, אז הם, הם מאוד מסיביים, הם יושבים ממש על שביל ההליכה, ושביל הליכה שהוא כבר צר מלכתחילה, הוא צר עוד יותר גם, אפשר של הולך הרגל, זה גורם לאנשים במיוחד אלה שרוצים ללכת עם הילדים, עם המשפחה, עם עגלות עם כל זה, ללכת על שביל האופניים, זה מייצר עוד קונפליקט שבעבר לא היה כל כך, אולי רק ברוכבי אופניים, ורצים. אבל זה ככה בגדול הבעיות. כמו כן יש גם בעיות של שדה ראייה במיוחד עם הצומת של, של הרכבת ברחוב ראובן, שיש שם את הפוד – טראק של וושר כרגע שחוסם לחלוטין את שדה הראייה עשינו שם סיור גם עם סמדר, וילנה מתושייה ואחד מהדברים שהם עשו עכשיו זה הם הציבו שלטים על זהירות הולכי רגל, מדבקה וכולה. אבל בסוף זה עם כמה שאנחנו מעריכים את ה - , את העבודה הזאת, ואת המאמץ הזה, זה בסוף לשים איזה שהוא פלסטר על בעיה ש - , פשוט לא הייתה שם מלכתחילה, זה עוזר כאילו להגביר את המודעות, ואולי, אני מקווה לפתור את ה - , את הקונפליקט הזה, היה גם עוד משהו שעשינו עם אגף לקידום עסקים ששמו איזה שהוא פס צהוב ככה לפני שביל האופניים, אבל עוד פעם כל הדברים האלה, הם מנסים לתת מענה לבעיה שאילו הפוד – טראק הזה, לא היה שם וחוסם את שדה הראייה, זה לא היה, לא היינו צריכים לתת על זה מענה. המפעיל של הפוד – טראק עצמו אמר לי כמה פעמים, שהוא מנע שם כמעט תאונות בין ילדים לרוכבי אופניים, שפשוט משך אותם, וגם התושבים, אנשים באו אלי רועדים, ואמרו ראו כמעט תאונות בין ילד לרוכב אופניים שמה, באמת סכנת נפשות מה שקורה שם.

גדעון אלבו:

כן, במילה קצרה, אני לא, לא אוסיף למה שמור אמרה, וכפיר אני מסתובב שם כל יום, גם (לא ברור) אחראי ביטחון גם ביום וגם בלילה. ואני רואה את הבעיות בטיחות, אותי מה שמטריד זה שאף אחד לא יפגע שמה. התחלת מזה שיהיו תביעות לא תביעות, אותי יותר מעניין שכן אדם יחזור הביתה בשלום, לא הייתי רוצה לראות בן אדם, אנחנו גם בסיור עצמנו הזזנו כמה פעמים, אנשים הולכים במקומות, הלא נכונים רמת גובה המהירות של קורקינטים נוסעים שם, זה פשוט מטורף, אני לא מגזים. יש מקומות שם ש - , חסר מעברי חצייה יש מקומות שאי-אפשר לעבור עם כיסא גלגלים או, בכלל אפילו עם מקל, אם זקן צריך לעבור, ודיברנו מקודם על תאונות, אז עד שהוא יחצה את הכביש ועד שהוא ירד את המדרכה, היה סיכוי להיפגע מאוד גבוה. החצייה שיוצאים מאחורי הפוד – טראקים בדרך כלל הסיכוי לפגיעה הוא גבוה מאוד, כי אנשים יוצאים כמו שהם יוצאים, והקורקינט ממשיך לנסוע וכל אחד רואה את הדרך שלו. צריך לתת שם פתרונות האטה, אני, אני יודע שהמשטרה מסתובבת שם באמצעי ביטחון, יש את האופנועים של גן הפעמון, אבל הם סיבוב ארוך עד שהם הולכים חוזרים זה לא נגמר מידי פעם אנחנו עושים מבצעים איתם, או באים עם כיתת כוננות וכאלה, ומסתובבים ורואים מה קורה, מנסים להקים סיירת גם שתעלה את המודעות. אבל משהו צריך לקרוא שם תשתית, אני לא, לא אומר שלא, לא מדבר כרגע על הפוד – טראקים, מקומם הם שם, אני לא יכול להוציא אותם. אבל כל המעברים האלה מבחינת נגישות, צריך לתת

את הנגישות לזה, מצד לצד, יש שם צמתים שממש אפשר להיפגע, בלי לראות, אני, אני בעצמי שעובר שם כל יום אני לפעמים לא שם לב וזה מרחק של חצייה של 2.5 מטר כביש. וזהו, מכונית מגיעה ואתה אפילו לא מרגיש שהיא מגיעה. אין, אין שום אמצעי האטה באותו, באותה צומת. דיברנו על מעברי חצייה, אני מדבר על הצד של איפה שהמיץ פטל בדרך בית לחם, תסתכלו מה קורה שם, צריך להסתכל 20 פעם איך חוצים, צריך לעשות שם איזה שהוא קצת משהו אחר.

אבי שמר:

איזה צומת זה שאתה מדבר?

גדעון אלבו:

דרך בית לחם, הרכבת, שם צריך, שם יש, התנועה שם היא, היא גדולה, והדבר האחרון זה סגירות חורף, ראינו את זה בשטח, אנחנו כבר לא בחורף, אני חושב שצריך לפתוח, זה יפתח גם שדה ראייה, וגם קצת יותר (לא ברור).

מור גלר:

אפרופו סגירות חורף, אני אצטרף למה שאתה אומר, גם שם עשינו סיור עם ליאת בכור, ממונה על הנגישות, אין את המדבקות הנדרשות לנגישות. אנחנו גם קיבלנו על זה המון תלונות מתושבים, שתגשו כמעט התנגשו, זאת גם,

סמדר ארליך:

כמובן הועברו המלצות לצוות,

גדעון אלבו:

כן, אבל בשטח,

מור גלר:

מה שגדעון אומר,

מרדכי פדר:

הייתי שם לפני יומיים,

גדעון אלבו:

של סגירות.

מור גלר:

יש סגירות כאלה ש - ,

אריה קינג:

זכוכיות,

מור גלר:

מסביב ל - ,

גדעון אלבוז:

זכוכית כאלה שסוגרים,

אריה קינג:

של, כשירד הגשם, לא יירטבו אנשים,

אריאל בזיז:

סגירה פריזאית.

אריה קינג:

כן.

מור גלר:

וגם הצומת.

אריה קינג:

מה? יש עוד משהו?

מור גלר:

כן, כן, רציתי לומר עוד משהו על צומת דרך בית לחם והרכבת, ששם יש איזה שהוא, בגלל סגירת החורף של הפוד – טראק שנמצא מעבר דרך בית לחם, זה שנמצא מול המיץ פטל, אז גם רוכבי אופניים, צריכים להיכנס לשביל ההליכה, בגלל איזה שהוא עציץ שיש שם, וגדר ככה, בעבר שלא,

אדיר שוורץ:

זה לא על הגדר, הגדר שמה 20 שנה.

מור גלר:

נכון, שלא יהיה פוד – טראק ולא הייתה סגירה, היינו יכולים לעבור מצד שמאל, עכשיו הם צריכים לעבור על שביל ההליכה.

אריה קינג:

כן. עוד שאלות? נקודות, מאחד התושבים.

ישי חנוך:

אני רוצה לדבר רגע, ככל מה ש - , כל ההיסטוריה של ההשתלשלות ש - , איך כל האירוע הזה התהווה, אלא קדימה על העתיד, אני חושב ש - , קודם כל צריך להסתכל על ה - , על הנושא הזה של הקטע הזה של פארק המסילה, בשני היבטים. היבט אחד זה ההיבט העורקי, של השבילים העורקיים, והיבט אחד זה החציות, החציות הבעיות שהפוד – טראקים יצרו, זה בחלק השני שבה דיברתי. אני רוצה רגע להתמקד בחלק הראשון וזה, צירי האורך. יש בעיה של עומס שהיא, היא לא במישורין קשורה לפוד – טראקים, היא קשורה בגלל שיש יותר אנשים, אבל באופן כללי יש עלייה גדולה בכמות רוכבי האופניים, והקורקינטים, עלייה גדולה בכמות הולכי הרגל, העירייה מעודדת הליכתיות, ואופניים מהלכים מאוד מוברכים, אבל פה יש התנגשות ועומס שיש לו פתרונות לא מושלמים, אבל יש פתרונות קודם כל אחד ע"י תמרור, לייצר תמרור למשל ש - , מאפשר תמרור שקובע שימוש משולב בשבילים אופניים והולכי רגל ביחד. היום כשבן אדם נוסע בשביל האופניים, ואני הולך ברגל, אז אני נחשב לעברין, אני מפריע לו לנסוע. מצד שני, במצב ההפוך, כמו שעכשיו שבאתי באופניים, נסעתי באופניים, והולכי רגל הפריעו לי. אז יש פה בעיה, צריך לייצר פה תמרור, א' שמגדיר שימוש משולב לשביל האופניים, בגלל ש - , שביל הולכי רגל היום שהוא ברוחב 1.40 מטר, הוא לא תקני בשום היבט, לא כחד – סטרי, ולא כדו – סטרי, (לא ברור) הולכי רגל, גם העקרונות של משרד התחבורה, אבל בכלל ששביל הולכי רגל צריך להיות יותר רחב משביל האופניים בהגדרה זה לא מתקיים פה. אז זאת אומרת יש פה כמה פתרונות אחד לטווח הקצר לייצר, לייצר תמרור, ואז גם תמרור של הגבלת מהירות שמאפשר למשטרה לתת דוחות לרוכבי אופניים שרוכבים כמו משוגעים. דבר שני, זה יגרום לרוכבי אופניים במיוחד חשמליים, לעבור גם למקום היותר טבעי שלהם, בכביש, בכל מקום היום גם מבחינה חוקית מעודדים רוכבי אופניים, במיוחד חשמליים לנסוע בכביש, ולא במדרכות, זה יעודד אנשים רוכבי אופניים,

סמדר ארליך:

זה החוק קבוע זה לא,

אבי שמר:

אסור להם, אסור להם לרכב על מדרכות.

ישי חנוך:

יפה, אבל פה זה שביל אופניים, שהוא (לא ברור),

אבי שמר:

החוק כן.

ישי חנון:

אז התמרור הנכון, והניהול הנכון יגרום לאנשים להעדיף. אני כרוכב, אני הרבה פעמים נוסע ברחוב הרכבת, בכביש, לא במסילה, לא (לא ברור) למה? ואנשים יתחילו להעדיף את זה. השלב הבא, ואז זה מאפשר עקיפה, ולצלם, יש מצלמות. אני לא יודע עד כמה מישהו בכלל מנסה לתפוס תמונות של עבריינים שנוסעים ב – 50 קמ"ש בקורקינט עושים ככה זיגזגים בין עגלות של תינוקות. האפשרות השנייה,

יהודה פרוידגר:

מצלמות ב - ,

ישי חנון:

האפשרות השנייה,

יהודה פרוידגר:

שכאלה.

ישי חנון:

בעתיד להרחיב בעצם לייצר שביל רחב יותר, היום שביל הולכי הרגל של הפסים ההיסטוריים, הוא מלווה בצד אחד בפס של גינן, שעם כל האהבה שלי לגינן, אני אדריכל נוף במקצועי, השביל הזה, הוא התחום גינן הזה יכול וצריך להפוך לאזור של הרחבת השביל ע"י כך לקבל שביל להולכי רגל של 3 מטר, נגיש נוח והתחרות תיפסק בין רוכבי האופניים, בשביל יהיה מקום מוגדר. זה, זה כאילו, יש פה גם מטרות ביניים, לא חשוב. עכשיו שתי מילים על הפוד – טראקים, אני אומר למיטב ידיעתי לפחות, רוב, חלק גדול מכל המתקנים הנוספים שיש היום בשטח, מעבר לקובייה הזאת של 2.5 על 5, אין להם אישור, אין להם רישיון, הם לאט לאט יתווספו דברים, המינהל הקהילתי כל פעם מנסה ודורש ולא מקבל לראות אסמכתאות יש לזה רישיונות עסק. אני אומר למיטב ידיעתי אני לא, אני לא חותם על זה, אבל מה,

אריה קינג:

כפיר, אחר כך אתם תענו על הכול, אני נשבע לך, אבל בואו תראו, אל תחזרו על דברים שאחרים אומרים.

ישי חנון:

אוקי עכשיו אני רק אומר ככה, בשורה התחתונה כל עוד הפוד – טראקים באירוע שהתהווה פה, הוא קיים, אני אומר חובה, חובה לייצר חלופה לתנועה החוצה, ע"י מעבר שהוא יוגדר מראש כזמני, לצד הפוד – טראקים, לצד הרחבה, להוסיף 3 מטר של מדרכה מהצד, ששם נוכל לחצות את ה - , לעשות חציית רוחב בבטחה, בלי שיהיו שם שולחנות, בלי שיעמדו בתור לקופה של הבית קפה, יהיה

מקום ללכת בנוחיות, לא תהיה תחרות, שוב, אני אומר שורש העניין הוא להגיע למצב שלא תהיה תחרות בין משתמשי הפוד – טראק להולכי הרגל, אני לא רוצה להפריע לפעילות של הפוד – טראק, אני לא מת על זה, אבל זה עירייה עושה, אני לא מתוכח, תתנו לנו פתרונות מהצד, יש בכל מקום אפשרות, נתתי דוגמאות בחוברת הזאת, אני אשמח שעוד מישהו, מישהו מעוניין ורלוונטי שיראה, וישמור לו אותה, ויעביר הלאה,

אריה קינג:

תודה רבה.

ישי חנון:

אפשר לקדם את זה,

אריה קינג:

כן,

ישי חנון:

מחר בבוקר ברמה הטקטית בטווח הארוך בצורה יותר רצינית.

אריה קינג:

אוקי,

רובי כץ:

אני רוצה להוסיף עוד מילה על שביל ההולכי רגל, בעצם יש שם שני שבילים, שביל אופניים, ושביל הולכי רגל, שביל הולכי הרגל נראה כאילו שהוא עשוי מדק, דק כזה חמוד, וכיף לי ללכת עליו, זה בטון. הרצים לא רצים שם, כי זה דופק להם את הברכיים, יש, יש מפלסים של בטון שהם בכלל לא באותו, באותו גובה, ואנשים נופלים שם, מבוגרים, אני שאלתי הרבה אנשים מבוגרים, רצים, אתה כפיר, איפה אתה רץ? בשביל אופניים?

כפיר ניימן:

בכל העיר,

רובי כץ:

לא, בשניהם, בשניהם,

כפיר ניימן:

לא, אני רץ (לא ברור).

יהודה פרוידגר:

שלי, הישן,

רובי כץ:

על הבטון?

אדיר שוורץ:

הוא רץ כמו הרוח, זה מעל.

רובי כץ:

אוקי, אנשים, אנשים לא רצים שם, לא הולכים שם, אני שאלתי עשרות אנשים, למה אתם לא הולכים בשביל של ההולכי רגל? הם אמרו - כי יש בעיות של מפלס, ונפלנו,

אריה קינג:

אוקי,

רובי כץ:

אז צריך להרחיב שם, ולהפוך,

אריה קינג:

בואו לא נחזור על מה ש - ,

רובי כץ:

ולהפוך את זה למשטח ידידותי להולכי רגל ולרצים.

אריה קינג:

טוב.

דני יובל:

רק הערה אחת למה שישי אמר, שלהרחיב את השבילים שחוצים, אפשר אולי להרחיב אותם, אבל צריך להיות פיקוח שלא יציבו שם עוד שולחנות, שכל פעם שאני עובר, יש עוד שולחנות, ואין, אין אכיפה. ההסכם היה שונה לחלוטין, וכל הריהוט הנייד הזה חוסם את המעברים, אתם צריכים לראות את הסלאלומים שאנשים עושים כדי לעבור מצד אחד של רחוב הרכבת, לצד אחר.

גדעון אלבו:

השאלה איזה הסכם.

אריה קינג:

שנייה,

גדעון אלבו:

לא אפתח פוליטית, אבל שאלה איזה הסכם, מה נסגר באמת עם בעלי העסקים, ומה נאמר.

ישי חנון:

מה שאני אמרתי,

אריה קינג:

טוב, תודה רבה לתושבים, אריאל הוא מחזיק, אריאל מחזיק תיק, אריאל בזיו הוא מחזיק תיק קידום עסקים חבר הנהלה בבקשה אריאל.

אריאל בזיו:

קודם כל חברים, אני שמח שבאתם לכאן, אתם מציפים את הדברים, ואני גם שמח שהבמה של אריה היא פלטפורמה טובה לבוא ולהביא את הדברים האלה בצורה כזאת, ולקדם את ה - , לקדם את הסיפור. קודם כל אני רוצה להתחיל בוידוי שהוא שלי, אני הייתי תושב האזור, תושב אבו - תור, אני ביקרתי בפארק המסילה בערך שלוש פעמים ביום, כשהטיול המרכזי שלי עם הכלב ארך שעה וחצי, לכל אורך הפארק, בסדר? אז יצא לי להיות כל יום בפארק המסילה, גם לפני הפוד - טראקים וגם אחרי הפוד - טראקים,

אדיר שוורץ:

חתיכת כלב,

אריאל בזיו:

וזה חתיכת כלב. הדבר הכי משמעותי שאני יכול להגיד רגע בהבדל בין התקופות האלה, זה ש - , הכמות גם של רוכבי האופניים, וגם של הולכי הרגל מאז שנפתחו הפוד - טראקים עלתה בצורה משמעותית, ואם אני טיילתי עם אשתי, בפארק המסילה לפני והיא אמרה לי - למה יש פה שביל אופניים אף אחד לא נוסע פה באופניים, היום זה לא המצב. היום נוסעים שם אופניים, בתדירות גבוהה, סימן שהמהלך הזה, מסומן לפחות בהקשר הזה כהצלחה. הגברנו את השימוש באופניים ברחובות, בציר הזה, וגם להולכי רגל מסתובבים שמה יותר. האזור הזה, רגע תנו לי רק לסיים, אני אגיד רגע לפני שאני ממשיך כל ההתייחסויות הן מקצועיות, לבטח אחרי סיור בשטח שעשינו פה עם כל הגורמים שיושבים כאן, כדי באמת לתת מענה אמיתי ומקצועי על כל הטענות שעלו כאן, אז כל ההתייחסות המקצועית לנושא לפרטי פרטים, יש פה נבחרת של העירייה, שתיתן את התשובות על דברים האלה. זה בחוויה האישית שלי, שאני באופן כללי מגדיר את זה כהצלחה בהקשר הזה.

הנושא השני שצריך לזכור פה, כל פרויקט הפוד - טראקים הוקם בראש ובראשונה לתת מענה לעסקים שנפגעים מעבודות הרכבת הקלה, בעמק רפאים, גם עבודות הרכבת הקלה, זה איזה שהוא מהלך הליכתי ותחבורה ציבורית, סך הכול כל האזור הזה, בצעדי ענק לעבר העולם שלא יהיה בו רכב פרטי בירושלים. כל העסקים שם ללא יוצא מן הכלל קיבלו את המענה הזה, מאיתנו, כדי באמת לעזור להם להתפרנס בתקופה הקשה הזאת, אני מסכים חד-משמעית, שבטח אחרי שזה ייצא לאור וזה, ראינו את ההשפעה ואת ההצלחה של האזור הזה, אז אנחנו כאן כדי להשאיר אותו, ואנחנו גם כאן כדי להשאיר את כולם מרוצים. עוד נושא שהיה מאוד מאוד בעייתי לפני הפוד - טראקים, והשתפר משמעותית אחרי שהם התקיימו שם, וכל סוגיית הביטחון האישי. אנחנו בעבר הקמנו שם גם היה שמה סיירת של הורים, וסיירת עם המשטרה וכל מיני דברים שניסו לעשות כדי להרים את תחושת הביטחון האישי, מאז שהבאנו תנועה למקום, מאז שיש הולכי רגל, מאז שיש עסקים, מאז שיש אופניים, תחושת הביטחון עלתה עד כדי שאנחנו קיבלנו לא מעט פניות מתושבי גוננים שבהמשך שאחרי צומת אורנים, בבקשה להמשיך שמה את הפוד - טראקים, כי הם ראו לזה השפעה, זה עשה מבחינת הביטחון האישי לאנשים שמסתובבים ברחוב, ולשמוע מתושבת שאומרת שיש לה 3 בנות שהן קטינות, שהיא לא מראה להם להסתובב בשעות האלה בפארק ליד הבית זה מטורף, ומה שקורה בפארק המסילה בזכות הפוד - טראקים ובזכות התנועה הרבה של האנשים שמה, זה השתפר משמעותית, עוד, עוד נקודה שאני גם כן חשוב להגיד, למדתי ככה בשנתיים שאני, שנתיים וחצי אוטו שאני חבר מועצה, יש תמיד שני צדדים למטבע. זאת אומרת אם אנחנו שומעים עכשיו תושבים שמתלוננים על זה ש - , יש כיסאות ושולחנות שלא כחוק, ומפריעים ואין מספיק, אז צריכים לקחת בחשבון שמהצד השני, אנחנו חוטפים מעסקים תלונות, על כך שאין להם מספיק מקומות ישיבה, ועל כך שהאכיפה הורגת אותם, למה הם מקבלים דו"ח כולה שמתי עוד כיסא. אבל זה קורה, כי כולם בהיתר, וכולם ברישיון העסק, וכולם צריכים לשים את הכיסאות ושולחנות שלהם לפי, לפי תוכנית. אבל אני רוצה להגיד רגע עוד משהו שאני, בוא נגיד אני לא יודע כמה זה יהיה פופולארי אבל אני כן אגיד את זה. יש סיטואציות, שמה שנקרא השוק מנצח את התוכנית, בסדר? אנחנו יכולים להסתובב בהרבה ערים בעולם, יש לנו גם פה עיר שבמרחק שעה וחצי נסיעה עם פקקים תל - אביב, שבה כל פרויקט של, מרחוב, זה כדרך, זה כל שני וחמישי נפתח מדרחוב חדש, פשוט שמים עמודונים קטנים כאלה מפלסטיק, וסוגרים את הרחוב. ואני אומר לכם שאני לא יודע מי יצא לו בזמן האחרון לטייל בתל - אביב, עם כל השבילי אופניים שיש שמה, וטיילות וזה, כמות האנשים, וכמות רוכבי האופניים, מייצרת לפעמים מרחב שאמור להיות סופר הליכתי ללא נעים, כי יש שימוש רחב בתוך הדבר הזה, עכשיו צריך לדעת לשמור את האיזון בכל הדברים האלה. אנחנו עובדים פה פיתוח של פארק יצרנו ריאה מטרופת בירושלים, באים ל - , באים לפה תיירים, יש מקום בילוי לירושלמים, יש פה איזה שהוא תהליך מאוד מאוד חיובי שקורה. מה יש להגיד ודברים רעים, תמיד יהיה. תמיד לא משנה מה, רגע, לא משנה מה אנחנו נעשה, תמיד יהיה דברים שצריך לשפר, ולכן אנחנו כאן, ולכן כל הנבחרת הזאת הגיעה, כי אנחנו באמת רוצים לשפר את המצב. אבל חשוב לי, שכל מי שמתייחס לנושא הזה, תבינו שיש פה איזה שהוא אירוע מורכב, אירוע סופר סופר מיוחד של שילוב של מסחר, של הליכיות, של פארק, של שביל אופניים, יש פה שילוב של כל כך הרבה גורמים בזמן שיש 150 מטר מהנקודה הראשונה של הפוד - טראקים עבודות

של רכבת קלה שמרחיבות את ה - , את העיר בתקופה הזאת. אז אני רק בקשה שלי אליכם, אתם תקבלו תשובות מקצועיות לכל הסוגיות שעלו פה, ואנחנו נתייחס ונפעל כדי לשפר את הכול. אבל מה שנקרא אני מבקש,

יהודה פרוידגר:

אני חושב אריאל, אני חושב,

אריאל בזיז:

לא, זה לא ספציפית אליהם, אנחנו,

יהודה פרוידגר:

לא, שנייה,

אריאל בזיז:

אנחנו מדברים באופן כללי,

יהודה פרוידגר:

אני חושב שבעצם לא מדברים פה נגד הפוד - טראקים, ולא מדברים פה נגד ה - , יופי של פארק המסילה, ודרך שהוא מושך קהל תיירותי והכול. מציעים פה איך לחיות שני, שני הדברים, זה בצד זה, זאת אומרת גם לשמר את הפוד - טראקים, גם לאפשר להם חיים, גם לאפשר להם כיסאות, וגם להרחיב להולכי רגל, וגם זה,

אריאל בזיז:

אני מבין, ויודע, ואני אגיד שחלק,

יהודה פרוידגר:

תודה רבה, שלום תפנה.

אריאל בזיז:

חלק מחברנו היו פה איתנו,

יהודה פרוידגר:

לא אמרו לך מחר תפנה,

אריאל בזיז:

לסיום, היו פה איתנו בסיום,

יהודה פרוידגר:

רק רוצים לאפשר להם שלום.

אריאל בזיז:

אני חושב ש - , אני חושב שהעמדה שאתה אמרת עכשיו יהודה, מה שאתה אמרת עכשיו, אני חושב שגם הרגשתם את זה בסיוור, שאנחנו לא הרגשנו שאתם באים נגד, נגד הפרויקט הזה, אבל אני, מה שבאתי לומר לפני ש - , קטעת אותי, זה אני מבקש מכולנו שנהיה בפרופורציות.

גדעון אלבוז:

רק במילה אחת,

אריה קינג:

לא, לא, שנייה, לא, לא, מקודם היה, אחרת אנחנו, יש אנשים שעוד לא דיברו ומרדכי אחר כך, חבר וועדה, אבל שנייה, סיימתם?

יהודה פרוידגר:

כן,

אריה קינג:

אריאל, אתה סיימת?

אריאל בזיז:

כן, תודה.

אריה קינג:

אדיר, בבקשה.

אדיר שוורץ:

זה חשוב שבאמת הדרג המקצועי ייתן. תראו בסוף אני חושב אני מתחבר מאוד לדברים של אריאל, כמי גדל במרחב הזה, זוכר שעוד רכבות אמיתיות עברו שם, ו - , ובסדר, מכיר כל אבן בפארק המסילה, עוד לפני הפוד – טראקים. היה, הסיטואציה, התכנון של פארק המסילה לכתחילה הוא לא מיטבי לבטיחות הולכי רגל, צריך להגיד את האמת. בסדר? הקונפליקט שנוצר בפארק המסילה בוודאי, ואז בפרט הכלים החשמליים בין הולכי רגל לבין, לבין המסעה של האופניים, הוא קונפליקט קיים, אמיתי, אמיתית כפיר יודע פה, זה למדתי אותה מצבי, בסדר? הוא קונפליקט קיים, אמיתי, הוא היה כאן לפני, אני הלכתי לשם, אני דוד השנה, הלכתי לשם עם אחייניות שלי לטיול, על

הבימבה, והם כמעט נדרסו, והכול קרה, וזה קרה לפני הפוד – טראקים, וזה יקרה גם אחרי הפוד – טראקים, כל עוד לא ישנו שינוי עומק בפארק המסילה שאני אגב לא בטוח שצריך, בסדר? כי הצד השני של האיזון הזה, זה שהסך הכול הכללי של המרחב הוא אחד המרחבים הציבוריים, הכי טובים שיש לנו בירושלים. ואין מקטע דרך שהוא סטרילי מקונפליקטים, לא קיים, לא יהיה, אין שום מרחב כזה בעיר שהוא נקי וסטרילי מקונפליקטים. דיברנו על רחוב יפו קודם, כן? רחוב יפו הוא אחד הרחובות הכי הליכתיים במדינת ישראל כולה, וגם פה יש קונפליקטים. בסדר? ואז הפדיון עסקים והוא מהגבוהים ביותר במדינת ישראל. ולכן אנחנו צריכים לראות איך אנחנו בכל שינוי שיוצא מפה. זזים ב – 10 מעלות ימינה, שמאלה ולא עכשיו שופכים את התינוק עם המים, ללא ספק הפוד – טראקים תרמו לביטחון האישי הרבה תושבים מבקעה, אני מאוד קרוב לתושבי בקעה, היו איתי בקשר שוטף על ביטחון אישי בפארק המסילה, לפני, כל התלונות האלה נעלמו כלא היו, מאז שהתחיל פרויקט הפוד - טראקים בפארק המסילה, אנחנו יודעים שזה אזור של מפגש בין אוכלוסיות שונות, רקעים שונים, גילאים שונים, ללא ספק טוב, לייצר את הנוכחות הזאת של מבוגרים מטיבים במרחב ע"י עסקים הדבר הזה הוא כדאי בכל אופן. ובהקשר הזה באמת כדאי כמו שאריאל אמר, להיכנס לפרופורציות הראויות. עכשיו דבר אחרון שאני אגיד, הוא אמירה פוליטית, אני מציע לכל מי שבאמת חשובה לו הבטיחות במרחב, לא ליפול למלכודת, ואני אומר את הדברים באופן בוטה, ואני מבקש לא להתרעם, בסדר? לא ליפול למלכודת, ולהיות מה שנקרא הדיוט שימושי, בידיים של מישוה בגלל שהוא נגד הפוד - טראקים קטגורית. מקווה שהאמירה שאמרתי ברורה, מעביר את ה - ,

מור גלר:

אני יכולה בבקשה להעיר על זה?

אריה קינג:

לא, בסדר,

גדעון אלבו:

הצטרפו לסטטיסטיקה של ה - ,

אריה קינג:

עוד משהו? כפיר בבקשה.

כפיר ניימן:

יללה, אז אני אתחיל קודם כל, נעים מאוד מי שלא מכיר, כפיר מנהל אגף קידום עסקים. אני אתייחס לחלק שלי, ואז אשמח שבאמת גורמי המקצוע, אם זה אדריכלית העיר, צבי דקל, מנהל אגף תושי"ה, יתייחס לחלקים שלו. קודם כל אני לא מזלזל בבטיחות, הפוך, זה נראה לי מעלה מאוד רצינית וברורה. ואנחנו חייבים לחיות לצד הדבר הזה. אבל אני אספר לך אירוע זה מתחיל

להיות מנוהל. קודם כל אנחנו עושים הכול יחד עם המינהל הקהילתי גינות העיר, ובקעה, בסדר?
יותר מזה אפילו עסקים שנבחרים, זה בוועדה של נטלי, של גלית, ושל נציג האגף, רמי. זאת אומרת
הכול נעשה בשיתוף. כמה סיורים עשינו בהתחלה? אוקי, ברמה של להעתיק לכם את הספרייה, אתם
אישרתם את הספרייה, תיזכרי בזה, אוקי, ואז אתם, נקרא לזה, כבר יצאנו לתוכנית שרפנו כסף,
אוקי ואז אמרתם - לא, לא, אנחנו לא יודעים איך אנחנו אישרנו דבר כזה בכלל. תחזירו למקום
אחר. כל הנקודות שעברו,

מור גלר:

כל זה היה מול גינות העיר,

כפיר ניימן:

לא משנה, אני לא נכנס גינות העיר, בקעה, מבחינתי מינהלים קהילתיים, בסדר? הכוונה הנקודות
עצמן, אושרו על ידכם, בוא נתחיל בזה, איפה שהפוד – טראקים עומדים כיום זה אושר, צודק?

מור גלר:

אני טוענת שלא,

כפיר ניימן:

מעולה, זה, מעולה, קודם כל. לא, אמרתי,

יהודה פרוידיגר:

היא אמרה שלא,

מור גלר:

לא,

יהודה פרוידיגר:

היא אמרה שלא,

כפיר ניימן:

לא, היא טוענת,

אריה קינג:

תמשיך,

כפיר ניימן:

היא לא טוענת שלא,

מור גלר:

לא, לא,

יהודה פרוידגר:

היא טוענת שלא,

אריה קינג:

כולם מסכימים,

אדיר שוורץ:

זה שאושר היה שיתוף ציבור,

כפיר ניימן:

לגבי המקום, אני עוד רגע מתייחס לכל הדברים שאמרו. כל עסק שנמצא, בסדר? אני גם, נדבר על זה אחרי, במקום שרשור לרישוי עסקים, כל עסק שנמצא הוא מנוהל, הוא ברישיון, כל הסגירות הם בהיתר, בסופו של דבר יכול להיות, הנה אני אומר חד וחלק, יכול להיות שעסק על דעת עצמו, הוציא כיסא או שולחן, שמבחינתנו אנחנו לא היינו שמה, כעירייה, כי זה מקובל עלי, לא בהכרח. אבל אפשר גם לדבר על זה, אני לא חושב שכיסא ושולחן צריכים להיות בתוך, בתוך שביל אופניים, לא חושב. אבל מי כמוך מכיר את התקופה שאנחנו נמצאים בה, תקופת מלחמה של 3 שנים בערך. משהו יודע מה היה פה בשאגת הארי, כמה עסקים נפגעו, מה הפדיון שלהם? יש לי פה דו"ח של חברת (לא ברור), בסדר? סליקת אשראי, אני שם על זה הרבה מאוד כסף, כי אני מנתח נתונים, אני כלכלן במקצוע שלי. ואתם יודעים כמה המסעדות נפגעו בירושלים? הפדיון שלהם ירד באזור ה – 35%. השאלה אם זה מעניין משהו? לא מעניין אף אחד. אז אם אנחנו כרגע מדברים על שולחן נוסף שהם הוסיפו, בשביל שהם איך שיוכלו להרים את הראש מעל המים, ואני חוזר, אני לא מסכים עם זה שזה צריך להיות בתוך שביל אופניים, אבל אם עכשיו לתת להם או שולחן נוסף, כדי שהם יוכלו להתפרנס ולסגור את החודש, כדי שעסקים לא ייסגרו כאן, אז אתם כרגע מתריעים, מתחילים לדבר על זה, מקובע או לא מקובע? אז יש פה דו"ח, מי שרוצה בבקשה, אפשר לראות את זה. באהבה. כן, אז זה בבקשה.

יהודה פרוידגר:

ההיפך, אני אומר,

כפיר ניימן:

רגע, רגע, שנייה, כרגע אני. לגבי הריאה הירוקה, אני מסכים פארק מטורף בגלל הוא גם מושך קהל כזה, יש שמה פס (לא ברור) אנשים טובים מגיעים למקום הזה. הפשיעה כמו שאריאל ציין ירדה, ראש עיריית הרצליה ביקר, ראה את המקום הזה, הוא רוצה להעתיק את המקום הזה להרצליה.

סמדר ארליך:

תל - אביב העתיקו,

כפיר ניימן:

אני אומר כולם מעתיקים את ירושלים. למה? כי יצרנו פה משהו שלא היה. אז זה מדהים. מעבר לזה, היה פה סיור, אנחנו מכירים את הסוגיה שלכם, מכירים את הבעיות, היה פה סיור עם דרג מקצועי לצערי נפצר ממני להגיע, אריאל היה, צבי, ענבר. אנחנו כבר עובדים עם פתרונות. בסדר? יש פתרונות. לא הכול מושלם, אבל אם יש דברים שאפשר לפתור אנחנו נפתור. אנחנו מביאים צריכים לחיות יחד. מעבר לזה, סגירות חורף.

יהודה פרוידגר:

איפה (לא ברור).

כפיר ניימן:

אנחנו קידמנו מתווה שאגת הארי, זה פורסם אגב באתר העירייה, בסוף מרץ, יצא עוד מעט מתווה מעודכן. שמאפשר ע"י אדריכלית העיר, על ידי, מנהל אגף האכיפה, היועמ"ש, כל הגורמים המקצועיים. סגירת חורף בחורף היתר נועדה לתת, נקרא זה לאותם אנשים שמגיעים בפוד – טראק, איכשהו לבשל בצורה נורמאלית, בירושלים קר, בירושלים יש גשם. אבל מה, סגירת חורף עולה כסף, בסדר? להרכיב אותה עולה כסף, לפרק אותה עולה כסף, ולאחסן אותה עולה כסף. מסכימים איתי? בסוף זה פריט כלשהו. יצאנו במתווה לסייע לבעלי עסקים, עקב הדו"ח זה שהיה פה, לסייע לבעלי עסקים, כי כרגע בעיר ירושלים לא בהכרח זה משהו שצריך להוציא עליו כסף, אם אני חוסך להם את הפירוק, את ההרכב, ואת האחסנה, חסכתי להם השנה הזאת הוצאה של אזור 60, 70 אלף שקלים, זה שתכירו. אז כרגע יש מתווה בכללי בירושלים,

יהודה פרוידגר:

להשאיר את ה - , את הסגירות חורף.

כפיר ניימן:

נכון. יופי, למה? הרי אני לא חוסך להם בארנונה, כי זה לא יושב אצלי, או תשלומים כאלה ואחרים, לא יושב אצלי, יש דברים שיושבים אצלנו, ואנחנו יכולים לסייע, ואנחנו לא אטומים ואנחנו מקשיבים לבעלי עסקים, אז מסייעים להם. הרי אנחנו לא רוצים שעסקים ייסגרו, נכון? אנחנו לפני רגע אמרתי לכם מה הפדיון שלהם. אז זה רגע שתכירו, בסדר? מעבר לזה הסיור המקצועי שבוצע,

התייחסו וענבר אני אשמח שתתייחס לזה, בהחלט יש סגירות חורף שבלי קשר למתווה, ירדו, למה?
כי כנראה שהם פוגעים בבטיחות. אז אנחנו לא אטומים לצרכים שלכם, אנחנו,

ענבר וייס:

תיכף,

כפיר ניימן:

תיכף רגע שנייה תיכף, בסדר? אז אנחנו לא אטומים, אנחנו מבינים, שאנחנו צריכים לחיות יחד
בדבר הזה, ומפה אני אשמח להעביר את המקל לצבי ולענבר, איך אתם רוצים לקחת את זה,

דובר לא מזוהה:

צבי, בבקשה.

כפיר ניימן:

הבמה שלכם.

צבי דקל:

אז אני אגע באמת למה (לא ברור), אז לא אחזור על דברים שנאמרו. נקודתית, קיימנו,

אריה קינג:

צבי מנהל,

צבי דקל:

אגף תושי"ה,

אריה קינג:

תושי"ה,

צבי דקל:

תחבורה ושירותי הנדסה.

סמדר ארליך:

לא, תחבורה ותשתיות.

יוני יפה:

תחבורה ופיתוח תשתיות.

אדיר שוורץ:

עכשיו זה 5 דקות לדבר על.

אריה קינג:

בבקשה.

צבי דקל:

תחבורה ופיתוח תשתיות. אז קיימנו באמת סיור, כפי שנאמר לא מושלמים, אף אחד לא חושב שיש פה מצב מושלם, אבל אנחנו באמת באנו כדי לייצר פתרונות, זאת הייתה המשימה שלנו, נגענו בכמה מוקדים, יש כבר פתרונות ש - , מקודמים בשטח, סמדר כאן בכובע של קידום מודעות, וגם דואגת לכל מיני אלמנטים ש - , מור קראה להם פלסטר, אבל אני חושב שכן יש להם ערך, ערך מבחינת הסבת תשומת לב של הולכי רגל באזורי הקונפליקט. יש מה קורה שאנחנו ממש מכינים תוכניות הסדרי תנועה להסטה נקודתית של שבילי אופניים, לדוגמא באזור של הפוד -טראק של אשר, ששם אנחנו זיהינו שיש באמת בעיה בטיחותית אמיתית, אז שמה אנחנו באמת פועלים להסיט את שביל האופניים לייצר רצועת ביטחון עם שדה ראייה להולכי רגל לפני שחוצים, כי אנחנו באמת הבנו ש - , שזה הכרחי וזה נדרש, וזה פתיר. אני חושב שגם הפתרון הוא פתרון טוב, יש עוד מוקד שגם שם באמצעות הסימונים והמדבקות שסמדר ואילנה מיקמו באזור של הפוד -טראק ליד המיצים, בבית לחם הרכבת, סמש – בורגר אני חושב, אני לא זוכרת.

כפיר ניימן:

בורגרס – בר,

סמדר ארליך:

שיש מדבקות רצפה,

דובר לא מזוהה:

הסמש – בר,

צבי דקל:

הסמש – בר, אז גם שם. ויתר הנושאים שקשורים למעברים פתוחים, נגישים בלי זכויות וזה, אז פה באמת ענבר גם מקדמת עבודה, תוכל להרחיב את זה מול שפ"ע גננות אז,

ענבר וייס:

נכון,

אריה קינג:

תודה צבי. ענבר, אדריכלית העיר, בבקשה.

ענבר וייס:

אז אני אגיד גם מצטרפת, גם כתושבת השכונה שגרה ממש על הפארק, וחווה אותו כבר 5 שנים יום יום, שהוא באמת מבורך, יש המון המון תושבים שמאוד מאוד אוהבים ושמים עם מה שקרה, אני מציעה לבוא ביום שישי, כל פעם כולם אוספים את הילדים מהגן, ובאים לפארק זה כמו חוף ים, זה כיף משפחות עם ילדים קטנים, בתור אימא למתבגרת מה שזה עשה לבטיחות אמרו פה, זה עולם אחר, היה מאוד מאוד מסוכן ולא נעים לעבור בפארק הזה לפני. אני אגיד מבחינה תכנונית, שפארק המסילה הוא פארק שתוכנן הוא 7 קילומטר פארק, המקטע שאנחנו מדברים עליו הוא מקטע של קילומטר, אפילו פחות. המקטע הזה תוכנן מראש להיות מקטע קצת יותר אורבאני בגלל המיקום שלו, זאת אומרת זה לא אותו דבר כמו החלק שהוא באמת יותר שקט, בחלקים היותר המשכיים שלו, ועל כן גם תב"עות שקידמנו לאורך הפארק הזה, הציעו חזית מסחרית, לאורך הפארק. הרעיון היה שהפארק כן יהיה איזה שהוא רחוב יותר, לא עמק רפאים, אבל רחוב שהוא כן עם אוריינטציה עירונית, ואורבאנית ושימור חיים ועסקים כמו שקורה למשל בבריכת ירושלים ובתב"עות יותר משמעותיות שמתקדמות על הציר הזה. עשינו סיור, אני אגיד שהרבה לפני הפוד - טראקים אמרו פה אנשים ובצדק גמור, עקרונות השימור, איפה יוחנן? עקרונות השימור הבטיחו בזמנו, כאילו בגלל שימור היה נורא חשוב לשמור על המסילה, על הפסים המקוריים, ולכן נקבע שמה שביל הולכי הרגל שהוא באמת לא, לא מתאים, בסדר? והוא גם מאוד מאוד נוח להליכה, אני מאוד מסכימה עם מה שאמרתם פה והוצהר, למה שקורה לזה שכולם הולכים לא על שביל האופניים, כי זה יותר נוח, וזה באמת בעיה, זה לא קשור לפוד – טראקים וגם בתור תושבת השכונה, זה בעייתי. עכשיו מה קורה, כשכולנו תושבים ממושמים, ואנחנו לא הולכים על הדשא, כי גם על הדשא לא נעים, זאת אומרת צריך להגיד שאפשר ללכת על הדשא, זה לא שהמקום לא אוויר, בסדר? זה נכון שלאנשים עם כיסאות גלגלים, עם עגלות זה לא נוח, אבל זה לא שאי-אפשר לעבור, אפשר, פשוט התרגלנו לעבור בשבילים ועכשיו השבילים קצת השתנו. מה שאנחנו מציגים, מקדמת עם עדי ביחד עם שפ"ע, יש שמה כמות בלי נתפסת של שיחי רוזמרין, שמלווה את כל ה - , כן, כי הוא באמת, אני לא יודעת, זה היה קצת תכנון של פעם, ואני דיברתי על זה עם עדי, ואנחנו נקדם את זה, שאנחנו נוכל לבחון להוריד חלק מהשיחים לייצר התרחבויות, שיורידו קצת את העומס של השולחנות במקומות של השולחנות רוצות להיות, כאילו טיפה לפתוח יותר אוויר בכל הציר צמחייה המאוד אינטנסיבית,

אדיר שוורץ:

וזה נכון גם בלי קשר לפוד -טראק לעשות,

ענבר וייס:

בלי קשר לפוד -טראק זה נכון, אני אגיד שגם השביל הזה, בחלקים הבאים של פארק המסילה, מצומת אורנים אנחנו גם משנים אותו ומרחיבים אותו, בסדר? במקטע הזה,

גדעון אלבו:

גם את השביל הזה צריך להרחיב,

ענבר וייס:

נכון, אבל זה כאילו צריך לבוא על חשבון. זה צריך לבוא על חשבון הצמחייה, בסדר? ואז גם השאלה איך אנחנו עושים את זה, כן מסתירים את המסילות המקוריות, לא מסתירים את המסילות המקוריות, יש כל מיני סוגיות שימוריות וכולה. הכי קל היא טיפה במקומות מסוימים, פשוט לגלח חלק מהשיחי רוזמרין, ולרווח את כל האירוע של ההולכי הרגל. יש גם מקומות שבהם איפה שהפוד – טראקים נמצאים לדעתי זה ההוא עם הוופל בר או משהו, שממש אפשר פשוט לצידו לסמן עוד חתיכה אספלט או לשים עוד איזה חתיכת דק ואנחנו מייצרים את המעבר הזה. הוא היה פה, והוא עכשיו הוא יהיה פה, ואז את שני הדברים ביחד. זה דברים שכבר התחלנו לקדם, יש לנו את הסוגיה מול פיינגולד גם עליה כבר דיברנו ועם החברה של האופניים, וגם עליה כבר דיברנו. ואנחנו כבר מקדמים פתרונות בשטח באופן פעיל, ועם סיפור של הצמחייה, זה פשוט לוקח קצת יותר זמן. גם לפגוע בצמחייה קיימת, זה גם משהו שהייתי רוצה לעשות (לא ברור) עכשיו לגלח פה את הכול, כי זה חלק מהיופי של הפארק. אבל אני חושבת שגם נכון על חלק מהשיחים האלה, לפנות אותם, ולעשות מדשאה, ולא שיחים, התושבים לא נהנים היום מהשיחים, נכנסים שם חתולים, קשה לנקות את זה, זה לא איזה משהו. אני חושבת שזה נולד כבאפר בין הכביש לבין השביל כאילו, אז עשו מין באפר צמחייה, אז זה אני חושבת עשוי לפתור את רוב הבעיה, ממש נקודות, פתחתי את ה – GIS לא ניכנס לזה, אבל ממש נקודות מסוימות, כל מקום שיש קונפליקט, ניתן הרחבה, על חשבון חלק מהצמחייה, ולדעתי נפתור את רוב הבעיות, פשוט ייקח לנו קצת זמן.

ישי חנון:

גם את הנגישות אם אפשר לסדר,

אריה קינג:

תודה. מרדכי, רוצה לומר משהו?

מרדכי פדר:

כן, כן,

אריה קינג:

מרדכי חבר הוועדה, בבקשה.

מרדכי פדר:

תודה רבה. קודם כל לא מעניין אותי ההיסטוריה של מה שהיה, בגלל מה שמעניין אותי היום, זה המצב הנוכחי והבטיחות של הולכי רגל. אנחנו צריכים לזכור שאנחנו בוועדת בטיחות, וזה מה

שחשוב זה, הבטיחות של ההולכי רגל, ומשתמשי הפארק. זאת אומרת שהעסקים חייבים לעבוד בתור מגבלה שהם לא מהווים בעיה בטיחותית למשתמשי הפארק. אני מסכים, חשוב מאוד לתת ל - , לעסקים לפרוח, לשגשג, לעשות כל מיני כאלו, עשויות (לא ברור) כשאתה מדבר על פוד -טראק, תחשבו על זה. אבל אנחנו צריכים לקבל בתור נקודת התחלה בטיחות, כל השאר בסדר מסביב, כן. זה מה שמעניין אותי, אני לא אגיד בנושא של ה - , אני נושא של בטיחות, האוכל שלי (לא ברור) של העירייה, אבל יש פה שתגידו בנושא הזה, לפי מה ש - , עדות שמיעה שקיבלתי, אבל זה לא העניין, העניין הוא שהנושא של בטיחות, גם של הולכי רגל, גם של המשתמשי הדרך בלי זה, אסור.

אריאל בזיז :

מרדכי, יש לי שאלה,

מרדכי פדר :

רגע, רגע, תן לי לסיים.

אריאל בזיז :

בבקשה.

מרדכי פדר :

אני העליתי שלוש נקודות שצריכות טיפול, עם פתרון, לא צריך את הפתרון שלי, אבל צריך למצוא פתרון. צבי דיבר על הנושא הזה של הפס זה העתקת בגלל שבכל זאת בניין יביל, אפשר לחשוב על זה, לעשות מעקף בשביל אוקי, יש בעיה חוזרת על עצמה של הצבת ניוד במקום, לא מתאים,

אריאל בזיז :

שמה?

מרדכי פדר :

הצבת ריהוט באופן שמפריע, באופן קטסטרופאלי,

ענבר וייס :

זה מה שאמרתי,

מרדכי פדר :

ברחוב גדעון, ובנושא של דרך בית לחם, אני הייתי לפני יומיים, וסגירת החורף.

כפיר ניימן :

זה מטופל.

ענבר וייס:

זה בטיפול.

מרדכי פדר:

זה בטיפול?

ענבר וייס:

כן,

כפיר ניימן:

זה חלק מהסיוור.

מרדכי פדר:

זה מה שאני מאוד, זה מה שאני אמרתי, לכן (לא ברור) לא בעיה,

כפיר ניימן:

לא,

מרדכי פדר:

ודבר שלישי, שאני הייתי שמה לפני יומיים, זה הסלש – בר, כן, הסלש – בר, עם סגירת החורף של הסלש – בר, הוא בנוי באופן שמישהו נכנס ונכנס ישר לזכוכית, משני הצדדים. מה עוד שהציבו במקום הזה איזה שהוא מקום לחניית עגלות, כן,

אריה קינג:

שנייה,

מרדכי פדר:

נשאר שזה מעקף של 80 ס"מ לכל הולכי הרגל. דבר נוסף בדבר הזה.

כפיר ניימן:

זה יורד, זה יורד.

רויטל כלימי:

זה יורד,

כפיר ניימן:

שהתייחסתי לחלק עם זה שירד?

מרדכי פדר:

אם זה יורד לגמרי, הכול?

רויטל כלימי:

יורד מה שמפריע לך, שמה ב - ,

ענבר וייס:

יש שמה איזה זרוע כזאתי שהיא לא קשורה,

כפיר ניימן:

זה יורד.

מרדכי פדר:

אבל דבר נוסף, אסור לעשות סגירת חורף שהיא מעבר למעבר הולכי רגל, מהצד של הפוד – טראק, זאת אומרת יש את הפוד – טראק בצד מערב, כן, ויש מעבר להולכי רגל ואחר כך סגירת החורף הוא על הכביש בצד מזרח, זאת אומרת שכל מי שרוצה לעבור, אנשים חונים בפוד – טראק, מעבירים את זה לסגירת החורף. עכשיו זה גורם לחיכוך בלתי קביל בין הולכי הרגל לבין משתמשי הפוד – טראק, נאמר לי גם, ברגע שיש יותר שני אנשים שמחכים בפוד – טראק ורוצים לשלם, זה חוסם לגמרי את כל המעבר.

כפיר ניימן:

זה לא בטיחות,

ענבר וייס:

זה שימוש,

כפיר ניימן:

רגע, זה לא בטיחות.

מרדכי פדר:

זה כן בטיחות.

כפיר ניימן:

זה חיכוך בין הולכי רגל לקונים, נו חבר'ה תראה מה יש לך פה, בכל מקום יש לך, הולכי רגל.

אריאל בזיז:

לא, אבל אומר לך, שנייה משהו,

כפיר ניימן:

מה זה קשור לבטיחות?

אריאל בזיז:

מה שהוא, אני רגע רוצה, רוצה לומר על זה, אני רוצה לומר על זה פה משהו זה כן נקודה חשובה. אנחנו כשהיינו בשטח אוקי בדקנו גם את ה - , חבר'ה רק שנייה שנוכל לדבר. כשאנחנו היינו בשטח בדקנו את המעברים, הרי בסוף יש, יש תקנים, כמה? זה 140 ס"מ למעבר, 130, זאת אומרת בדקנו גם את הדברים האלה. ב - 90 מקמרים לא היה שם שום חריגה לפי התקנים. אבל אני חושב ש - , שטענה בגלל שאנשים עומדים בתור לקנות, או בגלל שאנשים מרוצים ממה שיש במרחב, זה לא, סליחה שאני אומר את זה ככה, זה לא טענה עניינית.

מרדכי פדר:

יש לך אותה בעיה ב - ,

אריאל בזיז:

יש אותה בעיה גם כזאת בשוק מחנה יהודה, באחד (לא ברור) בתל - אביב, יש לך בעיה כזאת בכל מקום מסחרי.

כפיר ניימן:

לא, זה זאת טענה נכונה, אבל לא קשורה לבטיחות.

ישי חנוך:

זה לא הטענה שלו, זה הטענה שלו.

מרדכי פדר:

מה שאני רוצה לומר, אנחנו כולנו צריכים לצאת מתוך הנחה ש - א', זה בטיחות. אחר כך, ירצה. כן עשו פשוט נגיד, זה בעיה, זה אירוע, זה מטופל. ברגע לא מעניין אותי שיתבעו את העירייה, מעניין אותי שאף אחד לא ייפגע. ואנחנו כולנו צריכים להיות בראש הזה, מסביב למגבלה הזאת, לבנות (לא ברור).

ענבר וייס:

אז תשלח לנו את הנקודה הספציפית הזאת,

מרדכי פדר :

בסדר.

אריה קינג :

יש פה איזה חבר, אבי אתה רוצה להתייחס?

אבי שמר :

כן,

אריה קינג :

בבקשה.

אבי שמר :

קודם כל אני מצטרף למרדכי רק בהיבט של חשיבות הבטיחות, לי אין בעיה, כל התיאור פה גם של הפארק הזה,

אריאל בזיז :

רגע לפני שאתה ממשיך, אנחנו, אנחנו איתך, כן? אנחנו לא רוצים שאף בן אדם ייפגע בעולם הזה. זכה רק שיהיה ברור.

אבי שמר :

אני שמח, תראו בסוף אנחנו האחריות היא למנוע את הקונפליקט בין הולכי הרגל בעיני לבין משתמשי שבילי האופניים, בין אם זה קורקינט, בין אם זה אופניים רגילים חשמליים, לא משנה מה, זה הנקודת קונפליקט העיקרית בעיני בפארק שצריך לעשות את הכול כדי להימנע (לא ברור).

אריאל בזיז :

ולמה היא קורה לפוד – טראקים האלה לדעתך?

אבי שמר :

היא קשורה לפארק, אותי זה פחות מעניין הפוד -טראק. אני מחפש כרגע את הפתרון הבטיחותי עבור הולכי הרגל,

אריאל בזיז :

אוקי,

אבי שמר:

זה מה ש - , שנייה, שנייה, זה דבר אחד. הדבר השני, כל הסיפור של הרכיבה של רוכבי קורקינט שהם דיברו פה עם 50 קמ"ש, 60, 70, חייבת להיות שם אכיפה.

סמדר ארליך:

אכיפה.

אבי שמר:

צריך לסכם עם אילן, שבין היתר, הוא לא נמצא פה, אבל חייבת להיות שם אכיפה כנגד אותם משתמשי קורקינטים.

אריאל בזיז:

יש פה נציג האכיפה?

יהודה פרוידגר:

יש פה,

סמדר ארליך:

אני רוצה להגיד משהו,

אריה קינג:

שנייה, שנייה,

סמדר ארליך:

סיימת? אבי.

אריה קינג:

סיימת? אבי.

אבי שמר:

והדבר הנוסף דובר פה על הצומת של דרך בית לחם, והרכבת, אם באמת יש שם קונפליקט של הולכי רגל עם רכבים, אולי צריך לשקול הגבהת צומת,

אריה קינג:

מוגבהת,

אריאל בזיז:

היא מוגבהת.

אריה קינג:

זה עדיין,

סמדר ארליך:

זה עדיין.

אריאל בזיז:

זה צריך מיתון תנועה, זה באמפרים.

אדיר שוורץ:

היא מוגבהת וממותנת, יש שם בעיה של כניסה,

אריה קינג:

יש שם בעיה,

אדיר שוורץ:

רכבים שבאים מכמה כיוונים,

סמי עשו:

המיקום של ה - ,

אריה קינג:

של (לא ברור), שנייה, שנייה מר חנוך, שנייה שנייה, בבקשה סמדר, מהמטה לבטיחות בדרכים.

סמדר ארליך:

לאחרונה היינו שם לא מעט פעמים בשעות הבוקר, האמת היה תענוג לראות את הפארק, הרבה תנועה, שמש, אנשים יוצאים, היה, יש שם טיולי בתי ספר, אתמול היה יום ירושלים, היה מדהים, אבל תסתכלו על הסיפור הזה כמקרה בוחן קטן, אוקי, מור, איך קוראים לפוד-טראק הזה ששמו לידו? אני לא זוכרת פתאום את השם שלו.

מור גלר:

יש שם,

דובר לא מזוהה:

אשר, אשר,

סמדר ארליך:

לא, זה לא אשר, מה פתאום. זה ליד אותניאל. זה בצומת אותניאל הרכבת,

דובר לא מזוהה:

זה ביר (לא ברור) פוטטו,

סמדר ארליך:

הפוטטו לדעתי. אוקי, לא משנה, אבל,

ענבר וייס:

הוא פותח בבוקר, והוא פותח בצהריים.

סמדר ארליך:

אז,

אריה קינג:

בואו, למצב מאוד, שמסכן מאוד מאוד את הולכי רגל, וגם עגלות ורוכבים, שבאים לחצות מהפארק לכיוון כביש הרכבת, ולמה? הם באים בין שני פוד – טראקים, שדה אפס מוחלט.

דובר לא מזוהה:

אפס, אפס.

סמדר ארליך:

מוחלט, הם לא רואים שום רכב שמגיע מצד ימין. לכן אתמול הצבנו את השלט הזה - כלי רכב מימין. להגיד שאני מאוד רוצה לקוות שזה יעזור, יסב תשומת לב כי אין שם שדה ראייה, בכלל, זאת דוגמא קטנה.

מור גלר:

גם באמצע השביל לשים את השלט.

אריה קינג:

שנייה אני רוצה, אני,

סמדר ארליך:

זה גבוה. זה לא קיים,

אריה קינג:

ענבר, שנייה, שנייה, סמדר, בואי תמשיכי,

סמדר ארליך:

המקום השני זה אשר כבר דיברנו, על כל ה - , אני רוצה להגיד ש - , ראינו שם מחויבות של בעל הדוכן לנושא של בטיחות כל משתמשי הדרך שעוברים לידו, לא ראיתי דבר כזה. זה היה תענוג לשמוע אותו, הוא הביע דאגה עצומה מהמיקום שלו הבעייתי, הוא אומר - אני מציל פה חיים, אני מושך עגלות, מושך.

אריאל בזיז:

איך זה עומד בתנאים שלו,

אדיר שוורץ:

שאושר,

סמדר ארליך:

אלה שתי הנקודות שבהם אנחנו התעברנו שמנו את ה - ,

אריה קינג:

אני, אני רוצה לומר משהו, ביקשתי בגלל זה שזה יישאר על המסך. ועוד שנייה נמשיך את הדיון פה. אני לא יודע להתבטל בצורה הזאתי על שום מקרה. אבל אני אומר, לך ענבר, לך כפיר, לך אריאל, לך אדיר, אם זה נשאר, אני הולך להגיש עתירה נגד העירייה. זו עבירה על החוק מה שקורה. זה לא עניין שאני יכול לאשר את זה בכלל. תמצאו לי מהנדס תנועה שאישר את זה, אני הולך לישון. אין אף, אני בדקתי עם ארבעה מהנדסי תנועה שלחתי את התמונה הזאתי מהצד השני, יש חוק במדינה, אף אחד פה, היועצת המשפטית שלנו, תאשרי או לא תאשרי, אף אחד פה לא מוסמך להגיד למשרד התחבורה, או לחוק של מדינת ישראל שמותר לעשות דבר כזה. עכשיו צבי, מה המרחק שמותר, או יועץ משפטי, מה המרחק שמותר להניח, לבנות על קו נסיעה, כי מאחורה יש, זה כביש רכבים,

יהודה פרוידגר:

כביש.

אריה קינג:

מה המרחק המינימאלי של קיר כלשהו, וזה קיר, מכביש?

צבי דקל:

אנחנו מרחיבים על חצי מטר.

אריה קינג:

חצי מטר, יש פה חצי מטר?

צבי דקל:

אפשר לראות,

דובר לא מזוהה:

אפס,

אריה קינג:

לא, אני היחיד שלא פתחתי את זה,

ענבר, יש, זה צמחייה.

אריה קינג:

לא, לא, אין צמחייה שמה, לא, זה אין צמחייה.

דובר לא מזוהה:

אין, אין צמחייה.

אריה קינג:

לא, פה אין צמחייה, בדקתי,

דובר לא מזוהה:

יש 20 ס"מ.

אריה קינג:

בדקתי, בדקתי, יש רוחב של עמוד, מזל שיש עמודים שם נגד חנייה, כי זה ברוחב של העמודים. אבל שימו את זה בצד חצי מטר, אני אומר לכם, זה פשוט צריך להגיד כל יום שאף אחד לא, שמישהו לא נדרס שלה, זה נס גלוי, זה נס גלוי. אני לא יודע מי זה החכם, את הימני, לא את השמאלי, כי הנתיב נסיעה הוא פה, הוא חד סטרי הרי, מגיעים מדרום, והימני זה סכנה ברורה ומידית, אם מישהו בא רוכב על אופניים, במהירות של 5 קמ"ש, הוא (לא ברור) כמעט.

אריאל בזיז:

אמרנו חצי מטר, אני רק אומר אני לא, לא מדדתי את זה בשטח, אבל יש שם, פח ירוק מעבר לזה,

אריה קינג:

לא, לא,

אריאל בזיז:

הפח הירוק הוא בערך חצי מטר.

אריה קינג:

אתה צודק, אני בדקתי, הייתי שם מצד ימין זה נושק בעמוד.

אריאל בזיז:

השמאלי בסדר, הימני לא,

אריה קינג:

לא,

דובר לא מזוהה:

אתה מדבר על תקן.

אריה קינג:

מבחינת התקן, מבחינת התקן מה שצבי אמר, בכלל מה שצבי אמר, זה גם זה לא נכון, כי זה שאלה
מה המהירות המותרת שם,

אדיר שוורץ:

זה נכון.

אריה קינג:

אוקי,

ענבר וייס:

אבל אני רק רוצה להגיד שאין פה מעבר חצייה, זה לא,

אריה קינג:

אבל זה, שנייה, זה, לא, ענבר, ענבר, שנייה ענבר.

דובר לא מזוהה:

זה מקום חצייה.

אריה קינג:

שנייה ענבר, את צודקת וזה עוד יותר, שנייה ענבר,

ענבר וייס:

(לא ברור).

אריה קינג:

לא, לא, את צודקת שאין מעבר חצייה, ולכן העירייה אשמה עוד יותר.

ענבר וייס:

למה?

ענבר וייס:

כי העירייה עשתה שמה מעבר.

כפיר ניימן:

רגע, אולי אנחנו נסגור את המעבר?

סמי עשו:

יש שמה בצומת.

אריה קינג:

אם העירייה, שנייה,

כפיר ניימן:

נסגור את המעבר שלא (לא ברור).

אריה קינג:

אם העירייה, שנייה,

כפיר ניימן:

הנה יש לי פתרון,

אריה קינג:

שנייה, שנייה ענבר, אם העירייה תחליט,

כפיר ניימן:

למה? הפוך.

אריה קינג:

אם העירייה תחליט, לסגור את המעבר שמה, לסגור, אין מעבר.

ענבר וייס:

זה פתרון (לא ברור).

אריה קינג:

שנייה, אני לא אמרתי שזה הפתרון, אם העירייה תהיה אמיצה, אמיצה, לבוא לומר לתושבי השכונה כמו שאמרתי לך, שאין פה מעבר של הולכי רגל. אל תגידו שכן, אבל (לא ברור). אין, סבבה. אבל אם יש,

אריאל בזיז:

אז פה יש לך שדה ראייה.

ענבר וייס:

מה זאת אומרת? אבל יש לך,

אריה קינג:

אין שדה ראייה.

אריאל בזיז:

רגע, אם בא תנועה כביש של חצי מטר שמה, זה לא תקן?

אריה קינג:

אין, אתה שומע מה אני אומר? אני אומר לך שמה שצבי אמר, אין אף, אני הבאתי ארבעה מהנדסי תנועה,

אריאל בזיז:

אוקי,

אריה קינג:

ארבעה, והוא אומר שהדבר הזה, זה לא, בכלל לא שאלה, מי שיעוף פה על טיל זה מי שהניח את המכולה הימנית. כי זה בניגוד לחוק, זה לא בניגוד לתקנה, או לאזרח, או למישהו שהחליט פה בעירייה בוועדה של אמי.

אדיר שוורץ:

אבל אני לא מבין את הגישה, מרדכי אמר הערות, על חלקם לצורך העניין אמרו לו שכבר מתייחסים, גם זה לזה יתייחסו (לא ברור) אז מה הבעיה?

אריה קינג:

אני מבקש אדיר,

אדיר שוורץ:

יתייחסו גם בלי ה - ,

אריה קינג:

אני מבקש, אדיר אני מבקש, אני אומר לך באמת, אני לא אומר את זה,

אדיר שוורץ:

אתה הולך לבית משפט, על כל דבר.

אריה קינג:

לא, לא, הלכתי לפני שבועיים, וגם שמה הצלחתי, אני לא,

יוחנן וייצמן:

הוא למד מחביליו,

אריה קינג:

וגם פה אני,

אריאל בזיז:

לא, אריה, מה שאדיר מנסה לומר,

אריה קינג:

לא,

אריאל בזיז:

רגע, מה שאדיר מנסה לומר זה יש פה קשב לכל טענה שעלתה.

אריה קינג:

ואת זה אני מבקש, אני מבקש שנייה, לכן אני מבקש, אתה יודע מה? אני רוצה לומר עוד משהו,

אדיר שוורץ:

כן, גם לפני שבועיים פעלת נגד מטרות, כאילו חיוביות במרחב כאילו,

אריה קינג:

הלו,

אדיר שוורץ:

הוא סימן את המטרה, ומצאת את הדרך. זה אותו סיפור עם הפוד – טראקים, נכון,

אריה קינג:

לא, לא, בואו, קודם כל אני רוצה לומר משהו, כי אדיר אמר משהו, שהוא, שהוא לא נכון, אז אני מתקן את זה, קודם כל לפרוטוקול שייאמר, אני בעד פוד – טראקים, אבל אני בעד שיהיה, שנייה שנייה, לא, אני מעריך, אני בעד פוד – טראקים, שייאמר בצורה הכי ברורה. אבל אני וזה נכון גם למה שקורה ברחוב יפו עם המשטרה, וזה נכון לכל דבר שאני לפחות נוגע אליו,

אדיר שוורץ:

שישארו חילוניים בירושלים,

אריה קינג:

אין, אין לי, אין לי שום עניין, אין לי שום עניין, אין לי שום עניין,

אדיר שוורץ:

זה מה שהוא לא מבין,

אריה קינג:

שנייה, אדיר, אין לי שום עניין, אין לי שום עניין, אין לי שום עניין, אין לי שום עניין, שאנחנו נעבור על עצמנו פה, כי בגלל זה גם ביקשתי את הכתב התחייבות של הפוד – טראקים, למה ביקשתי את זה? אני לא ידעתי מה כתוב, אני שמעתי מהתושבים, גם (לא ברור), שעוד פעם מה סיכמו איתם, הם הראו לי פרוטוקולים, סיכומים שסיכמו איתם, ואני גם קורא בסעיף 14, "הנני מודע לכך, ותיבחן האפשרות למתן היתרי והצבת עד 15, בתיאום עם נציגי המינהלים הקהילתיים", זה לא אני

כתבתי את זה, אני לא ידעתי עד שלשום, אתמול, כפיר שלח לי את זה, לא קיבלתי את זה. כתוב פה, אתם, לא אתם, העירייה הכינה את זה, והחתימה את הפוד - טראקים, כתוב,

יהודה פרוידגר:

אבל הוא אומר שזה בתיאום.

ענבר וייס:

אני כתבתי את זה,

יהודה פרוידגר:

הוא אומר שזה בתיאום,

אריה קינג:

אבל שנייה, שנייה, אבל זה לא בתיאום,

ענבר וייס:

מור גלר:

זה לא בתיאום.

אריה קינג:

זה לא בתיאום,

כפיר ניימן:

מה הטענה?

אריה קינג:

לכן אני אומר, שנייה, אני אומר,

אריאל בזיז:

אני אישית (לא ברור) נציגים של המינהל,

אריה קינג:

שנייה, שנייה, אתה, אני רוצה,

מור גלר:

זה לא בתיאום, שהכול יהיה בתיאום, אני אשמח להתייחס.

אריה קינג:

אריאל, אריאל חשוב לי להבין, כתוב פה,

אדיר שוורץ:

בתיאום ובשיח שוטף,

אריה קינג:

אבל בכללי, כן כתוב, אם כתוב שלכל,

אדיר שוורץ:

למה נפלתם למלכודת אתם קפצתם אליה,

אריה קינג:

אצלי כתוב - לכל היותר חמש שולחנות.

כפיר ניימן:

אבל אנחנו התייחסנו לזה,

אריה קינג:

שנייה,

כפיר ניימן:

לפני שאגף,

אריה קינג:

שנייה,

כפיר ניימן:

בחודש מרץ, פברואר.

אריה קינג:

שנייה,

כפיר ניימן:

אז מה לעשות? אמרתי לך.

אריה קינג:

אני אומר, אני אומר, אני לא מכיר,

כפיר ניימן:

לא, אתה מדבר על תוספת של שולחנות.

אריה קינג:

נכון,

כפיר ניימן:

אני לא דיברתי כרגע על תוספת של שולחנות, בטעות על שביל אופניים,

אריה קינג:

שנייה,

כפיר ניימן:

שגם אני נגד זה,

אריה קינג:

שנייה, לא, לא,

כפיר ניימן:

הנגד תוספת שולחנות.

אריה קינג:

אני,

כפיר ניימן:

לעסקים,

אריה קינג:

לא, אני,

כפיר ניימן:

זה מה שאומר,

אריה קינג:

לא, אני יודע, אני נגד תוספת של כל דבר, אם אתה כתבת בתיאום עם נציגי מינהלים קהילתיים, מה שהם יגידו מבחינתי, ראה וקדש. אבל,

כפיר ניימן:

זה לכל העיר,

אריה קינג:

אבל זה לא קשור.

כפיר ניימן:

זה לכל העיר,

אריה קינג:

אתה לא,

כפיר ניימן:

זה קשור,

אריה קינג:

לא, לא,

כפיר ניימן:

זה קשור,

אריה קינג:

לא, כי פה הם חתמו על משהו, שכתוב - עם נציגי מינהלים קהילתיים. אז או שאתה תמחק את זה, תהיה גבר, תגיד - אני לא מקשיב למינהלים הקהילתיים, אל תגיד לי שאתה מקשיב, ואתה לא מקשיב. יתרה מכך, כתוב פה,

ענבר וייס:

עשינו שיתוף ציבור.

כפיר ניימן:

אריה, אבל מה זה קשור לבטיחות?

אדיר שוורץ:

עשו שיתוף ציבור, נעשו סיורים.

כפיר ניימן:

אבל על זה ענינו מה זה? איך, השולחן הנוסף מפריע לך? הפוד - טראקים מפריעים לך? הפוד - טראקים מפריעים לך?

אריה קינג:

לא,

כפיר ניימן:

הפוד – טראק,

ענבר וייס:

אני אשמח להתייחס לזה,

כפיר ניימן:

לא הבטיחות, הפוד – טראקים,

אריה קינג:

לא,

כפיר ניימן:

מפריעים לך.

אריה קינג:

אני, אני רוצה לומר,

אדיר שוורץ:

תראה אם יש שיח שוטף כל היום,

כפיר ניימן:

בוא נסגור את הפוד – טראקים, יהיה יותר טוב.

אדיר שוורץ:

בשיח שוטף כל היום, אם השיח השוטף מעכשיו צריך להתקיים בוועדות, נתכנס בוועדות,

אריה קינג:

אדיר,

אדיר שוורץ:

את השיח השוטף ייגמר, אין בעיה.

אריה קינג:

אז למה הגעתי לפה? עם כל הכבוד אני לא הכרתי את הנושא הזה,

אדיר שוורץ:

אפשר להתכנס גם בוועדה, יהיה שיח שוטף.

כפיר ניימן:

מי פנה אליך?

ענבר וייס:

מי פנה אליך?

כפיר ניימן:

מי פנה אליך?

אריה קינג:

המינהל הקהילתי,

כפיר ניימן:

ובגלל זה, ובגלל זה לא היו"ר, ולא המנכ"ל לא יושבים פה, נכון?

ענבר וייס:

גלית ונטלי,

כפיר ניימן:

למה? גלית,

ענבר וייס:

(לא ברור) איתנו,

כפיר ניימן:

ואליאס שכולם באו, (לא ברור). יכול להיות שזה לא,

ענבר וייס:

למה הם לא פה?

אריה קינג:

המינהל הקהילתי, המינהל הקהילתי יש עובד, אוקי, שהוא המתכנן,

ענבר וייס:

וגם ההוא לא נמצא פה שהתחלת.

אריה קינג:

את יודעת מה הוא כותב לי?

ענבר וייס:

אליאס לא פה, אני לא רואה אותו.

אריה קינג:

למה הוא לא פה? הרי מי שסייר, בוא אני אגלה לכם סוד, כל הסיורים שעשיתי, כל הסיורים שעשיתי, כל הסיורים היו רק עם אליאס. ועם אנשים נוספים שהוא הביא.

אריאל בזיז:

שנייה, אבל אריה,

אריה קינג:

מעולם לא הזמנתי אף אחד.

אריאל בזיז:

אבל יש,

אריה קינג:

לא מבעלי עסקים,

אריאל בזיז:

יושב פה מינהל קהילתי יו"ר הוועדה ויש מנכ"ל מינהלים קהילתיים בסוף זה החלטות ש - , בטח
עמדות רשמיות של מינהל קהילתי, או צוות מטעם,

אריה קינג:

אתה חושב ש - , רכז הביטחון ואליאס לא מתואמים עם המינהל הקהילתי? זה מה שאתה אומר?

אריאל בזיז:

אני לא חושב, אני יודע שעמדת המינהל קבעה לצורך העניין, היא לא כמו שמוצגת כאן.

ענבר וייס:

נכון.

מור גלר:

אני יכולה לבקש?

אריה קינג:

בסדר גמור,

ענבר וייס:

זה אגב ממש מצער (לא ברור) משטרה, זה בעיות אכיפה שיש פה.

אריה קינג:

שנייה, שנייה, קודם כל, אני, אני לוקח על עצמי. מרדכי, אני, נכון,

ענבר וייס:

נותנים לאופנועים לנסוע.

אריה קינג:

שנייה, שנייה,

דובר לא מזוהה:

למה לא זימנת אותם? למה לא זימנת? למה לא באו?

אריה קינג:

שנייה, שנייה, אני רוצה, שנייה,

אדיר שוורץ:

אבל אריה זה בסדר, אם מינהל קהילתי קבעה רוצה לעבוד רק דרך וועדות, ולא בשיח שוטף של בני אדם, זה בסדר, נעבוד דרך וועדות,

דובר לא מזוהה:

מקום טוב,

אריה קינג:

אני במקרה, אני במקרה ישבתי איפה שאריאל יושב, בוועדה במקרה לפני שבוע, איפה שאתה יושב, אריאל ישב. בסדר?

אדיר שוורץ:

אנחנו אוהבים (לא ברור).

אריה קינג:

והדיון הזה, היה דיון שהיה פה, היה של קידום עסקים. ותתפלא, גם שמה באו והקשיבו, למי? אריאל, תגיד להם, למי? מי ישבו פה כל האזרחים שהיו פה? תשתף.

אריאל בזיז:

מה זאת אומרת? לא הבנתי.

אריה קינג:

מי היו האזרחים, לא העירייה, ביטחון, מי היו פה?

אריאל בזיז:

היה בעלי עסקים, היה קרן ירושלים,

אריה קינג:

יפה, היה פה מישהו מהמינהל הקהילתי?

אריאל בזיז:

לא זומן.

אריה קינג:

לא, לא, שנייה, אתה אומר לי, שנייה,

אריאל בזיז:

מה? מינהל קהילתי?

אריה קינג:

לא, לא, בשבוע שעבר,

אריאל בזיז:

מינהל קהילתי,

אריה קינג:

שבוע שעבר, שבוע שעבר בסדר, לא, אין לי בעיה. זה התפקיד שלנו כוועדה, שאדיר בא, אני מתפלא בכלל על אדיר, ש - , שפתאום בא יוצא נגד השיתוף ציבור. כי שומעים פה את הציבור, לא אותי,

ענבר וייס:

לא, שומעים את כל הציבור.

דוברת לא מזוהה:

מה זאת אומרת? אתם הזמנתם רק צד אחד,

אדיר שוורץ:

היה שיתוף ציבור,

דוברת לא מזוהה:

אז איפה הצד השני?

אדיר שוורץ:

היה ציבור, היה שיתוף ציבור לעילא ולעילא.

אריה קינג:

תגיד,

דוברת לא מזוהה:

איך יכול להיות מתנגדים, למה אין פה מישהו בעד?

אריה קינג:

דרך אגב אני,

אדיר שוורץ:

הציבור שאתה אומר בפוד – טראקים,

אריה קינג:

שנייה,

אריאל בזיז:

אריה, אריה,

רויטל כלימי:

אני רואה את המתנגדים הסדרתיים שמלווים אותנו מתחילת הפרויקט,

אריה קינג:

באמת.

רויטל כלימי:

זה מי שקיים פה.

אריה קינג:

לא, אני לא יודע,

רויטל כלימי:

זה מי שנמצא פה.

כפיר ניימן:

אריה, אתה יודע, זה לא פייר, זה לא פייר.

(מדברים ביחד)

אריה קינג:

אני מי שסייר איתי, בא ודיבר עם הנציגי העסקים,

רויטל כלימי:

כן,

אריה קינג:

כתבתי לו,

רויטל כלימי:

כן,

אריה קינג:

תאריך, כתבתי לו, שלחתי לו, אמרתי לו אני מבקש שבעלי עסקים תוודא שבעלי העסקים מגיעים
הם גם מוזמנים.

ענבר וייס:

אריה, אבל אפשר לחזור לפוד – טראק?

כפיר ניימן:

רגע, שנייה בלי שום קשר,

אריה קינג:

ויותר מזה,

כפיר ניימן:

אריה, אבל רגע בוא נעשה, אריה, בוא נדבר על בטיחות.

אריה קינג:

הבטיחות בדרכים,

ענבר וייס:

כן.

כפיר ניימן:

שנייה,

אריה קינג:

על בטיחות בדרכים,

כפיר ניימן:

זה לא וועדה, אנחנו לא מדברים על רישיונות, אנחנו לא מדברים על דברים אחרים. אז בוא נדבר תכלס.

אריה קינג:

כפיר,

כפיר ניימן:

האם השולחן נוסף כרגע הורג או לא הורג, אם זה בשביל אופניים, אני אמרתי לך, אני מתנגד לזה,

אריה קינג:

אז אני שואל אותך,

כפיר ניימן:

אכיפה, תביא לו את השיטור,

רויטל כלימי:

למה (לא ברור)?

כפיר ניימן:

מה אתם יודעים?

אריה קינג:

קודם כל אני רוצה לומר לכם, אין ספק לצערי הרב, אני אומר את זה כבר בכמה וועדות, וכמה, לא רק בוועדות שלי, יש לנו בעיה בעירייה, וחבל שהם לא פה,

כפיר ניימן:

עם העסקים,

אריה קינג:

לא עם עסקים יש לנו בעיה בעירייה עם הפיקוח,

דוברת לא מזוהה:

נכון,

כפיר ניימן:

אז תביא את כולם, מנהל אגף,

אריה קינג:

אבלך כשאני יודע, כשאני יודע שהפיקוח שלנו לא רק פה בפארק המסילה, גם ברחוב יפו, כמו שאדיר אמר, וגם מקומות חנייה, כשאני שהפיקוח שלנו הוא לא משהו, הוא לא אפקטיבי,

כפיר ניימן:

אבל זה לא קשור,

אריה קינג:

הוא לא מתריע,

כפיר ניימן:

תביא אותם.

ענבר וייס:

אתה משאיר אותנו,

אריה קינג:

שנייה, שנייה, לא, אז אני לא פותח עוד פתח, ועוד פתח ל - , עוד פתחת בחוק, או במסגרות שאנחנו נותנים להם, כשאני יודע שפורצים אותנו עוד ועוד ועוד, זה הבעיה שלנו. הרי אם היה פיקוח אף אחד לא היה חונה על המדרכה, אם היה פיקוח, אף אחד לא היה נוסע כמו שאדיר אומר,

ענבר וייס:

צריך (לא ברור).

אריה קינג:

עם הקורקינט החשמלי, ברחוב יפו, אם היה פיקוח לא היו שמים, כמו שצילם לי היום דן?

רובי כץ:

רובי,

אריה קינג:

מי צילם? אתה צילמת? היום כיסא שולחן ושתי כיסאות.

כפיר ניימן:

אבל הם מסכימים,

ענבר וייס :

אני תוהה בכלל,

סמדר ארליך :

מסכימים אבל,

ענבר וייס :

שהוא מצא כיסא כזה, זה מאוד נדיר, זה לא קורה,

אריה קינג :

זה נדיר?

כפיר ניימן :

אבל גם אם זה קורה, אנחנו מסכימים שזה, רגע, רגע, אבל אריה,

סמדר ארליך :

אריה, אני יכולה לענות לך על הכיסא.

כפיר ניימן :

רגע, אני אתן לך, אני אתן לך. אריה, אני אתן לך,

ענבר וייס :

שזה רק מצוין, לא צריך לעשות שם כביש בכלל, זה כביש ברוחב 3 מטר,

אריה קינג :

איפה? מה זה?

ענבר וייס :

שלא צריך אותו,

אריה קינג :

איפה?

ענבר וייס :

הכביש הזה לסגור אותו בכלל,

אריה קינג:

איפה?

ענבר וייס:

כל המרחב הזה,

כפיר ניימן:

לא צריך אותו,

ענבר וייס:

וגמרנו, וזה הכול, לא צריך אותו.

אריה קינג:

אני ענבר, מבחינתי,

ענבר וייס:

והחוק (לא ברור),

אריה קינג:

ענבר.

ענבר וייס:

ורכיבה,

אריה קינג:

מבחינתי, מבחינתי, ענבר, מבחינתי הכול, מבחינתי הכול אפשרי. אבל, אבל כמו שאמרתי, (לא ברור) בעצם לא לענייני, אני רוצה שאת תביני. אבל דבר אחד, מה שאמר מרדכי מבחינתי, זה המהות של הוועדה פה, זה לפני הכול, זה לפני הרוזמרין, זה לפני העסקים, וזה לפני האופניים, וזה לפני הכול. הבטיחות בשביל זה הוועדה הזאתי פה, מבחינתי.

כפיר ניימן:

אבל אנחנו כולנו איתך,

אריה קינג:

שנייה, שנייה,

ענבר וייס :

גם בעניין.

אריה קינג :

ולכן אני חושב, לא חושב ולכן אני אומר, (לא ברור) את הפגישה הזאתי כדי לראות איך אנחנו לא מורידים אף פוד – טראק,

ענבר וייס :

אי-אפשר להזיז אותם.

אריה קינג :

אבל גם, משפרים,

ענבר וייס :

בסדר,

אריה קינג :

את הבטיחות של הולכי הרגל, שנייה, שנייה מירי בבקשה.

עו"ד מירי וייס :

אני פה פעם ראשונה אני מרשה לעצמי לחפור לכם קצת, כי זה פעם ראשונה שלי פה בוועדה, נעים מאוד, מי שלא מכיר, עו"ד מירי וייס, ואני עובדת בחצי שנה האחרונה, אני בכירה במטה היועץ המשפטי, יחד עם חיים נרגסי, ובכובעי הקודם עבדתי באגף התביעה העירונית, הרבה מאוד שנים ליוויתי כיועצת משפטית את אגף קידום עסקים,

יהודה פרוידגר :

חברי המועצה,

עו"ד מירי וייס :

לגבי פארק המסילה, בסדר? אני מכירה מידי וואן עוד לפני שנולד המקום הזה, את הרעיון את המיזם ליוויתי אותו בעצמי, בפן המשפטי, כולל כתיבת חוות דעת ניירות, ליוויתי את הכול עם כל גורמי המקצוע, קידום עסקים, כל השותפים, תכנון, סגירות חורף, רמ"י, פרויקטים, רויטל, מהנדס העיר, כל גורם משותף, שפ"ע תחבורה, כל גורם רלוונטי היינו, הייתי בלופ הזה, מידי – וואן כמעט עד עכשיו. אני לא אוסיף וארחיב, מעבר לכל מה שנאמר פה, ע"י כפיר, אריאל, וכל השותפים המכובדים פה, על ה - , פריחה של המקום, בכמה שהמקום הפך להיות פעיל, וכמה שהוא תוסס. אני כן אגיד, ואני אצטרף למה שנאמר פה, שבטיחות כמובן היא מעל הכול, בסדר? אני אתכם, בסדר, גם

עם התושבים כולנו אתכם, בסדר? בסוף כולנו עובדי עירייה, כל אחד בתפקידו, לכולנו יש מחויבות כזו או אחרת, בסדר? לדאוג לרווחת התושבים, לביטחון התושבים. אבל מצד שני גם מה שכפיר אמר פה קודם, יש לנו גם עסקים בעיר, יש לנו גם תפקיד חשוב לדאוג לפיתוח שלהם, ולפרנסה שלהם, (לא ברור) שלהם. וזה בעצם קונפליקט שדיברו עליו פה, ולא צריך להרחיב עליו, מתח קבוע שיש בעיר, כל עיר בין עסקים ותושבים, ומסחר, זה פוגש אותנו בעוד מקומות ולא רק בפארק המסילה. בסדר?

מרדכי פדר :

אבל בטיחות צריך לגבור, סליחה גברתי.

עו"ד מירי וייס :

מה?

מרדכי פדר :

סליחה גברתי, הבטיחות חייבת לגבור.

עו"ד מירי וייס :

אני אמרתי אם לא שמעת, אמרתי,

אבי שמר :

זה המשפט הראשון שלה,

מרדכי פדר :

לא, עכשיו שזה (לא ברור) ועם איזונים וזה, לא מקובל עלי,

עו"ד מירי וייס :

מה לא מקובל? האיזון?

מרדכי פדר :

לא מקובל עלי,

אריאל בזיז :

לא, אבל מרדכי לשיטתך,

עו"ד מירי וייס :

שנייה, מה זה,

אריאל בזיז:

רגע אני חייב להעיר איזה, מרדכי,

אריה קינג:

ההערות שלך אליה, תרשום, אחרי זה תענה,

אריאל בזיז:

אני רק חייב להגיד, מרדכי, לשיטתך, זה מה שאתה אומר לי, אז בוא נוותר על השביל האופניים, כי זה מסכן את הולכי הרגל.

מרדכי, שביל האופניים,

אריה קינג:

כן, מירי, תמשיכי.

עו"ד מירי וייס:

שנייה מרדכי, מחילה, אולי לא הבנת אותי.

אדיר שוורץ:

ככה שלא יצא,

עו"ד מירי וייס:

בטיחות מעל הכול, בסדר? אמרתי שהאיזון הזה, בסדר, הקונפליקט הזה, יש מתח מובנה בכל העיר, גם אנחנו פוגשים את זה, וכל השותפים פה, וכל אחד בתחום שלו, פוגש את זה בעיר, כל הזמן. התפקיד שלנו לתת מענה לכל התחומים, שנייה אני רוצה, תרשום לך בצד, תשאל אותי, אפשר גם אחרי, בשמחה. בסדר? גם אנחנו, בסדר? כשניגשנו לאירוע הזה, של המיזם הפוד – טראקים, בפארק המסילה, שהוא זמני, כולם צריכים לזכור את זה, הוא נולד בגלל צורך עירוני, בגלל עבודות רכבת קלה לתת מענה ופתרונות לבעלי עסקים, בסדר? יש דגש גדול על הזמני. בסדר? גם אנחנו כשכתבנו את הניירת, וכשישבנו ביחד כל הזמן שמנו דגש על האיזון הזה, וזה גם רשום בניירת, וזה גם קורה במציאות. איך זה בא לידי ביטוי? גם במגבלות, באותו כתב התחייבות שאריה הפנה אליו, גם בחוות דעת אחרות, גם במגבלות שיש לבעלי עסקים, לבעלי הפוד - טראקים שם ברישיונות שלהם. מבחינת רעש, ולכלוך, ואכיפה וסגירות חורף, וכל ההיבטים. גם מבחינת היתרים של כיסאות ושולחנות, בסדר? אני אומר, ראיתי את התמונה המדוברת, אני מסכימה שזה לא מקום תקין שבו צריך להיות, אם מבחינת פרנסה, יעזור לאותו בעלי, לתת לעוד שולחן כמו שכפיר אמר, בשמחה רבה, רק במקום הנכון. פה באמת נכנס גם, המקום הזה של האכיפה. בסדר? אם בעל עסק הציב

משהו בניגוד לתנאי ההיתר שלו, בין אם זה רישיון עסק או מתקנים צריכה להיות אכיפה, אם יש רוכב על קורקינט שנוסע במקום לא חוקי, או אופניים, גם הוא צריך להיאכף, לא רק, לא רק שם, אלא בכל העיר, בעניין הזה אני רוצה אולי אחדש לכם, שב – 8 לפברואר 26, נכנס לתוקף חוק חדש, אריה אולי גם מכיר, חוק הפרת עבירות מינהלים, היה פה הנציג המשטרתי שלא נמצא פה. אבל גם הוא מכיר, יש שם גם חובה והרחבת סמכויות למשטרה בהיבט הזה, ניתנה לנו הרחבת סמכויות גם לעירייה, ואגף אכיפה ושיטור התחיל לאכוף את זה, קורקינטים חשמליים, בעצם יש חמישה, החוק חמישה כלים שאנחנו אוכפים אותם, ממונעים, לא ממונעים, אני לא ארחיב. ואכיפה החלה באפריל בעיק בתחום של מסילות הרכבת בעיר, בסדר? זה נעשה בהדרגה, דיברתי עם מורן רביבו, היא התובעת הראשית, הם נבחנו יחד עם אילן ששון, להרחיב את האכיפה גם לפארקים כולל את פארק המסילה, מקומות שנמצאים גם משפחות וילדים, וכל מה שאתם הזכרתם, לא דווקא מסילה, בסדר? פה אנחנו שומעים כרגע את התלונות אני מבינה, אני קשובה, כולנו קשובים כל אחד נותן את המענה בתחום שלו, אבל בהיבט אכיפה זה מה שאני יכולה לומר לכם, שאנחנו נגביר את האכיפה גם בפארק המסילה בכל ההיבטים, אם זה בהיבט רישוי עסקים, אם זה בהיבט חוקי עזר, לכלוך רעש, שולחנות, כיסאות, מפגעים, קורקינטים, אני בטוחה שיחד עם כל המענים וכל החברים פה והשותפים נתנו, אני בטוחה שזה ייתן מענה למקום הרבה יותר בטוח, וזה מבחינתי.

אריה קינג:

רצית לומר משהו? מרדכי, לשאול אותה.

מרדכי פדר:

מה?

אריה קינג:

רצית לומר משהו, נכון?

מרדכי פדר:

כן, אני רוצה לומר, עם כל הכבוד, (לא ברור), אין איזון, אין איזון. הפוד – טראקים, לא יכולים להיות על חשבון הבטיחות, נקודה.

עו"ד מירי וייס:

אני מסכימה איתך,

מרדכי פדר:

רגע אחד, אם יש לנו את הבעיה הזאת, מה שפסלה את הקודם, אוקי שאין שדה ראייה שם, אוקי, אם לא מוצאים פתרון אחר, צריכים להוריד את הפוד – טראקים. אין מנוס. אני מאוד מצטער, ושמתי את זה,

אריאל בזיז :

הטענה הזאת עלתה עכשיו אבל,

מרדכי פדר :

רגע, התנאי שזה לא יהווה מפגע בטיחותי. אוקי, אנחנו פה בשביל זה.

עו"ד מירי וייס :

מרדכי, אתה מדבר על התמונה שהוצגו,

אריאל בזיז :

זה עלה עכשיו,

מרדכי פדר :

להזיז את זה, אפשר לעשות, הבאתי תמונות, אבל אני אומר אם אנחנו מגיעים למצב, שאין פתרון אחר או שאנחנו (לא ברור) את הבטיחות, או שאנחנו משאירים את הפוד – טראק, הפוד – טראק חייב ללכת, וזה מה (לא ברור).

אריאל בזיז :

אבל הם אמרו, סליחה אני חייב לעצור, אני לא מבין למה הלכת לשם, הנושא הזה הוצג, הנושא הזה הוצג כאן, הנושא הזה הוצג כאן, וצריך לטפל.

כפיר ניימן :

אתה הולך לקיצור,

מרדכי פדר :

ללכת לקיצון,

אריאל בזיז :

אנחנו לא שם אפילו.

אדיר שוורץ :

נקודות שהעלית או מטופלות או יטופלו, גם זה יטופל, מה הבעיה?

אריה קינג :

אני כן, רק שנייה,

יהודה פרוידגר:

הכול יהיה התייחסות והכול יטופלו,

עו"ד מירי וייס:

יש מישהו,

אריה קינג:

מירי, עוד משהו?

יהודה פרוידגר:

על המאגר על ההחלטות.

אריה קינג:

שנייה. שנייה. צבי, בדקתי את זה, אבל זה לא חצי מטר, זה 3 מטר, זה החוק. עכשיו בדקתי עוד פעם.

צבי דקל:

2.5,

אריה קינג:

3 מטר, וזה פה,

ענבר וייס:

זה רוחב כביש,

אריה קינג:

ברור,

ענבר וייס:

שזה כמות הנסיעות.

אריה קינג:

זה נתיב,

כפיר ניימן:

נסיעה זה כמה מטרים.

ענבר וייס:

כל אחד,

אריה קינג:

כביש עירוני,

אדיר שוורץ:

אם צריך 3 מטר, אפשר לסגור את הפארק. אם זה 3 מטר, אפשר לסגור את הפארק.

צבי דקל:

אריה, הנתון של 3 מטרים זה, נתון שהתייחס שנמצאים במפרדה, בדרך של 70 קמ"ש. אם יש משהו שאני צריך ללמוד, אז אני אשמח,

אריה קינג:

בבקשה, שנייה,

יהודה פרוידגר:

אין משהו שהוא לא יודע,

מור גלר:

אני, יש כמה דברים שאני רוצה להתייחס אליהם, קודם כל אני מניחה כל מיני דברים גם על האופן שבו המינהל הקהילתי, אני יכולה לדבר רק בשם המינהל הקהילתי של בקעה, ולא של גינות העיר, היה בקשר עם אגף קידום עסקים, ובכלל עם כל גורמי המקצוע, אני אשמח להתייחס לנושא הזה. ואני רוצה גם להתייחס לאופן שבו הוצגה בכלל העמדה שלנו (לא ברור), כי אני מרגישה שצירה אותם בתור מתנגדים לדבר הזה, ואני פשוט חייבת לתקן את הדבר הזה לפרוטוקול. ולהגיד שנעשה פה פשוט (לא ברור), שהוא לחלוטין לא נכון, כי הוא ממש לא העמדה שלנו. כי באמת כמו שכפיר אמר, ואריאל אמר, ואדיר אמר, נכון היה שיתוף פעולה, עם אגף לקידום עסקים, ובכלל עם כל גורמי המקצוע של העירייה, מהרגע שהפריקט הזה נועד. עם זאת, זה שהיינו בישיבה, וזה שהעברנו חוות דעת וזה שהיינו בסיורים ובאמת, אני לא יכולה לספור את כמות הסיורים שעשינו יחד, זה לא אומר שאנחנו הסכמנו לכל דבר, ולקרא לדבר הזה שיתוף פעולה והכול נעשה בהסכמת המינהלים הקהילתיים, זה פשוט לא נכון,

כפיר ניימן:

מור,

מור גלר:

רגע, שנייה,

כפיר ניימן:

את לא המנהלת, אנחנו הסכמנו,

דובר לא מזוהה:

תן לה לדבר,

מור גלר:

כפיר בבקשה, כן, אני נתתי לכם לדבר, ואפילו שהאשמתם אותנו בכל מיני דברים שהם לחלוטין לא נכונים, גם נאמרו פה כל מיני דברים על הדיוטים שימושיים נגד הפוד – טראקים, זאת בכלל לא העמדה שלנו, ואנחנו לא מתנגדים לפוד – טראקים באופן קטגורי.

אדיר שוורץ:

לא, אני לא אמרתי שזה העמדה שלכם, אני אמרתי שהם נופלי בידי מלכודת,

מור גלר:

בכל אופן אבל,

אדיר שוורץ:

מה זה נופלים, קופצים ראש לתוך המלכודת,

מור גלר:

בסדר, אז אני כן רוצה לתקן,

אדיר שוורץ:

זו האמת.

מור גלר:

בסדר, אני רוצה לתקן, שאנחנו לא מתנגדים לפוד – טראקים, ואנחנו בעד, ואנחנו גם בעד עיניים על הרחוב, ושיפור הבטיחות והכול, אבל זה לא משנה את העובדה שאנחנו חושבים וחשבנו מהתחלה, וגם אמרנו את הדברים האלה, שמנסים לדחוף פה יותר מידי פוד - טראקים לתוך מרחב קטן. אנחנו לא מתנגדים קטגורית לפוד – טראקים, אנחנו חושבים שהיה אפשר להסתפק בפחות וזה היה מייצר תוצאה יותר טובה, ששומרת על האיזונים האלה, שאמרנו שנעלמו, כן? אני לא נגד שיהיה בפארק גוננים, אנחנו אפילו ביקשנו. שיהיו בפארק גונני, ושירווחו קצת את המה שיש עכשיו המקטע, יופי, אבל אני לא רוצה שאצלנו זה יישאר בצורה הזאתי שהיא פוגעת בהולכי רגל, והיא פוגעת במעברים

חופשיים, והיא פוגעת באופן שבו הפארק מרגיש ונחוזה על הרבה מאוד אנשים, זה מה שיש היום, שנייה רגע, שנייה רגע,

כפיר ניימן:

רגע אני רוצה להתייחס,

מור גלר:

בסדר גמור, אבל אני רוצה לסיים לדבר, כי אני דיברתי בהתחלה, אתם דיברתם המון המון דברים,

אריה קינג:

בבקשה תמשיכי.

מור גלר:

אז כל העמדה שלנו הוא מהתחלה, נגעה באמת לאיזון הזה, ואנחנו מרגישים שהאיזון הוא (לא ברור), אנחנו היינו רוצים ואנחנו גם אמרנו את זה, אני חושבת שאנחנו כתבנו את זה אפילו במכתב, היינו רוצים שבמקום להעמיס 10, 11 פוד - טראקים על המקטע הקטן והצר והלא נוח,

יהודה פרוידגר:

לרווח,

מור גלר:

של פארק, כן, של פארק המסילה בין צומת אורנים לדרך בית לחם,

יהודה פרוידגר:

למה אתם לא מרווחים את זה?

מור גלר:

ביקשנו שישימו פוד -טראק במקום, פארק המסילה, וישימו אותה בגינת סמטס. שיעשו אחד בגן הפעמון, שישימו חלק בפארק גוננים, לא,

יהודה פרוידגר:

זה עסק,

אריה קינג:

מה התשובה לזה, דרך אגב?

כפיר ניימן:

רגע, שנייה,

אריה קינג:

מה שהיא אומרת ש - , היא שואלת, מה עם, לרווח טיפה,

כפיר ניימן:

רגע שנייה אני רגע רוצה לשים,

מור גלר:

ביקשנו את זה לפני שהם הוצבו, לא, כי אנחנו נגד פוד – טראקים, אנחנו לא נגד פוד – טראקים, אנחנו לא נגד בעלי עסקים. הטענה שאנחנו נגד בעלי עסקים, זה בגלל שאנחנו מתקטנים על שולחנות פה ושם, זאת טענה שהיא מניפולטיבית. והיא פשוט לא נכונה,

כפיר ניימן:

אני יכול לענות?

עו"ד מירי וייס:

שנייה, היא מניפולטיבית, והיא לא נכונה, ואני חושבת שהיא גם לא מקבלת, כן? כי אנחנו רוצים לעבוד בשיתוף פעולה, ואנחנו מרגישים שבמקום זה, אנחנו מהווים חותמת גומי.

כפיר ניימן:

אז אני מצטער שאת מרגישה ככה, את לא אמורה להרגיש ככה, מעבר לזה כמו שאמרתי, יש גם מקבלי החלטות במינהלים הקהילתיים, בסדר? אז אנחנו גם עובדים איתם, זה נתחיל מזה.

אדיר שוורץ:

יש רק וואטסאפ אחד ששלחתם לגורם המקצועי שלנו לא, הודעת וואטסאפ אחת,

מור גלר:

אני לא טוענת שלא ענו לנו,

אריה קינג:

היא אמרה (לא ברור),

מור גלר:

יש הרבה מאוד בעיות,

אריה קינג:

היא אמרה שמקשיבים, אבל לא מיישמים כלום.

אדיר שוורץ:

לא צריך,

כפיר ניימן:

יש גם,

אריה קינג:

לא חייבים, בשביל זה יש עירייה, העירייה קובעת.

מור גלר:

יש לנו, זה לא עושים,

כפיר ניימן:

רגע, חבר'ה,

מור גלר:

רגע, אני רוצה לתקן זה לא שלא נעשה,

כפיר ניימן:

אני אתייחס, אני יכול? אריה, אני יכול לענות על זה? רגע, חבר'ה, אבל אני עונה, נכון? אבל אני עונה. כמו שאמרתי בהתחלת הפרויקט, אוקי, אתם מבחינתכם אני אגיד כמה פוד - טראקים אתם רוצים לשים שמה, רגע, נו אני מירי. אתם רציתם את הסגול, זה הכי טוב, רגע שנייה, אני, אני,

יהודה פרוידגר:

חבר'ה.

מור גלר:

נכון,

כפיר ניימן:

אני הייתי מהתחלה, ישבתי בדיונים, אתם מבחינתכם שלא יהיה שום דבר, כלום שלא יהיה שמה.

מור גלר:

אתה מדבר על התושבים או על המינהל הקהילתי?

כפיר ניימן:

רגע, אני נותן לך, מעבר לזה,

דובר לא מזוהה:

לפי ההיסטוריה,

כפיר ניימן:

אבל אני לא מדבר איתך על בטיחות,

אריה קינג:

מרדכי,

כפיר ניימן:

שנייה חבר'ה,

אריה קינג:

תצעק במועצה לא פה,

כפיר ניימן:

אני מבקש מכם דבר מאוד פשוט, שחררו את העניין של הבטיחות, כי אני אתכם, בסדר? אני אתכם, רגע, רגע,

אריה קינג:

שנייה,

כפיר ניימן:

רגע, מעבר לזה, אתה יודע כמה סרטים יש? כמה ביקוש יש? לא, כי אני מבחינתי, (לא ברור) הייתי שם לכם 100 פוד - טראקים, מצאנו את האיזון לשים 10,

מור גלר:

זה לא איזון,

כפיר ניימן:

בשבילך לא, אמרתי את לא חלק מהמקבלי החלטות, בואי נציג כאן את העניינים. אני מנהל האגף, בסדר, יש לי גם עובדים שמתיעצים איתי. אוקי, בוא נתחיל בזה, יש לך מנהלים, אני מאוד שמח שאת בוועדה הזאת, אבל גם לך יש מנהלים, אוקי.

מור גלר :

אז אתה בעצם טוען שכל מה שאני אומרת פה,

כפיר ניימן :

לא, את עובדת עם ההנהלה של המינהל שלך,

סמדר ארליך :

אני חושבת שאנחנו,

כפיר ניימן :

יופי, את גם מיעצת להם, בסדר, יש פה גם מנהלים שמקבלים החלטות,

אריה קינג :

שנייה, רק שנייה, אתה אומר כפיר, אני, שנייה רק שנייה, רק שנייה, אני שומע משהו כבר פעם שנייה שזה נאמר, ואני אבדוק את זה באופן אישי, כי אני שומע פה שמה שאני שומע מצד המינהל, ומצד התושבים,

יהודה פרוידגר :

מצד עובדי המינהל, (לא ברור) הנהלת המינהל,

אריה קינג :

זה תואם,

יהודה פרוידגר :

הם אומרים לך הנהלת המינהל מאשרת, מה שהיא אומרת שלא מאשרת.

אריאל בזיז :

יותר מזה, יותר מזה,

אריה קינג :

לדעת את האמת,

אריאל בזיז:

כל הנהלת המינהל הקהילתי מקובלים,

אריה קינג:

אולי זה רק אתם,

אריאל בזיז:

(לא ברור) של מינהל קהילתי,

אריה קינג:

אני אשאל את זה, אני אברר את זה,

אריאל בזיז:

אריה, אני רגע רוצה להתייחס ברשותכם, חברים,

אריה קינג:

כן, אריאל,

אריאל בזיז:

אני לפני שאני מתייחס, רק חייב להגיד, אני חייב ללכת אחרת שאני אשא את הדברים שלי,

יהודה פרוידגר:

כולנו,

אריאל בזיז:

אני כבר באיחור של,

יהודה פרוידגר:

כולנו, כולנו,

אריאל בזיז:

כן, אני יודע. קודם כל אני רוצה רגע להגיד משהו, פרויקט הפוד - טראקים כבר אושר, אושרה הרחבה שלו, בסדר? לאחר צומת אורנים, למה? כי מדובר בסיפור הצלחה, ואנחנו לא יכולים להתווכח עם זה. בסוף שאנחנו מדברים על עם מי אנחנו עובדים, ומה הקשר שלנו עם הציבור, ושיתוף ציבור וכל האלמנטים האלה, זה בסוף יש את השיטה שפותחה פה בירושלים, במינהלים הקהילתיים שהיו אמורים לתת את הטון של עמדת הציבור, אוקי, עמדת המינהל הקהילתי,

הרשמית אוקי, היא אמרה ש – יהיה שיתוף פעולה, אנחנו גם בדקנו את זה תוך כדי השיחה לוודא שאין פה פנדלים, וגם אם יש טענות לתושבים, אוקי שהם מקובלות, ומקבלות פה מענה, ונסתרים דברים בדרך, אין זה אומר שזאת עמדה, עמדת הקהל הרחב, יכול מאוד להיות שאנחנו מדברים פה, בסדר, והנה אריה, אני אומר את זה לך, כשאני יודע שעמדת המינהל הקהילתי היא שונה מהעמדה שהוצגה כאן, אוקי, אז סימן, אז יש, יש פה רגע גם אירוע נקודתי,

אריה קינג:

אין בעיה.

אריאל בזיז:

שצריך לטפל בו, וזה יטופל,

יהודה פרוידגר:

אבל,

אריאל בזיז:

אבל אי-אפשר לדבר פה במונחים כוללניים, בסוף עיריית ירושלים היא,

יהודה פרוידגר:

אבל אני חושב,

אריאל בזיז:

הריבון שעובד בשיתוף פעולה, עם מינהלים קהילתיים,

יהודה פרוידגר:

אני חושב,

אריאל בזיז:

צריך להתייחס לדברים האלה בצורה עניינית.

יהודה פרוידגר:

אני חושב כשועדה, כוועדה לבטיחות בדרכים בכלל סטינו, זה לא משנה,

גדעון אלבו:

אנחנו מדברים על הסכמים.

יהודה פרוידגר:

אם המינהל הסכים על 15, על 10, או 5, ככה כל מה שמוצף, חייב שיהיה בטיחותי. עלו פה נקודות שהם נראות בעיות מבחינה בטיחותית, הוסכם פה על כולם, שהבטיחות היא לפני הכול, אמרו שייתנו פתרון לכל מקום שתוצג בו בעיה בטיחותית להולכי רגל או לרוכבים או הכול מרוכבים, מרוכבים כאלה, מרוכבים כאלה, או משדה ראיה, ייפתר הכול. הויכוח אם אישרו 10 או 15, 12, 13, לא רלוונטי לוועדה הזאת,

אריאל בזיז:

צודק מיליון אחוז.

יהודה פרוידגר:

והאמת והשלום, אני מקווה שאף אחד לא נפגע פה.

אריאל בזיז:

צודק מאה אחוז.

יהודה פרוידגר:

והעיקר באמת שהנושאים הבטיחותיים ייפתרו, ויש פה הבטחה מכל הצוות המקצועי, באמת בדרג בכיר שנמצא פה, ואני באמת רוצה בהזדמנות הזאת, זה באמת להוקיר את זה, כי זה לא חזון נפרד, שאנשים בדרג שלכם, של מירי שלך, מגיעים ככה לוועדות ונמצאים ונותנים חוות דעת ומעורבים, ויודעים ורואים את השליטה בחומר, באמת כל הכבוד, ואני חושב שזה באמת הייתה וועדה טובה, ובעזרת השם שכל הבעיות שעלו ייפתרו נקודתית וכל הויכוח כמה פוד - טראקים וזה,

כפיר ניימן:

אמן, אמן,

יהודה פרוידגר:

יישאר למקום אחר.

אריה קינג:

אני, כן,

ישי חנוך:

תראו יש פה קונפליקטים שלעולם לא ייפתרו, במאה אחוז, ולכן אני אומר לכם,

יהודה פרוידגר:

בסדר,

ישי חנון:

אתם יכולים, יש פתרון אחד פתרון שישביע את הדעת של כל הצדדים, יש בין שני ארבעה פוד - טראקים שמהווים בעיה בטיחותית, שאין לה פתרון, זה לא יעזור מה תעשו, אין לה פתרון כמו שהם אומרים, להשקיע את הקצת כסף הנוסף, להעביר את הפוד – טראקים, את ה - , בסביבות בין 2 ל - 4, לא ספרתי בדיוק, להעביר אותם 20 מטר, 10 מטר הצידה, שיעמדו על הצד כמו שבבית קפה כפית, שהוא נפלא, הוא ממוקם, הוא לא מפריע לאף אחד, הוא מצליח יש לו מרחב ענק והוא לא חוסם, והוא לא מפריע, ואפשר לפתור את כל הבעיות הבטיחות מחר בבוקר,

יהודה פרוידגר:

אבל,

כפיר ניימן:

אני חושב שענבר אמרה,

יהודה פרוידגר:

אמרנו, אמרנו,

כפיר ניימן:

אני חושב נגעה בפתרונות האלה,

יהודה פרוידגר:

שכל נקודה, כל נקודה שעלתה,

כפיר ניימן:

רמת המדרכות ולהוריד צמחיה.

ישי חנון:

היא אמרה שהולכים להזיז פוד – טראקים,

יהודה פרוידגר:

אבל,

כפיר ניימן:

היא אמרה, אבל היא אמרה להרחיב את השביל הליכה.

ישי חנון:

להרחיב זה מצוין, אבל אני מציע משהו מעבר לזה, אתם עושים אירוע, כמו שאמרתם, הוא (לא ברור), כאן בשביל להישאר,

כפיר ניימן:

לא נכון, הוא פרויקט מוגדר, הוא פרויקט זמני.

ישי חנון:

אוקי כן. לא חשוב.

אריה קינג:

הערה נכונה, גם הסגירת חורף,

ישי חנון:

יש שניים או שלושה מקומות, והראו את התמונות שהם בלתי פתירים לבטיחות. תשקיעו את הקצת כסף, תזיזו אותם 10 מטר הצידה, תפנו את הרחבה,

יהודה פרוידגר:

אני אומר,

ישי חנון:

תתנו להם,

יהודה פרוידגר:

אני רוצה להגיד, אם,

אריה קינג:

יהודה, יהודה,

ישי חנון:

יש, יש אזורים של שיחי רוזמרין, שבאמת,

דוברת לא מזוהה:

אבל היא נגעה בזה.

ישי חנוך:

אפשר לשים עליהם (לא ברור), היא נגעה, אבל אני אומר תשימו שם (לא ברור) האלה עכשיו, ולא בעוד שנה, אחרי.

יהודה פרוידגר:

אני, אני אומר, אני יכול להיות דובר של ענבר, שאם בסוף אחרי כל הפתרונות שהיא חושבת שכן ימצאו פתרון, יתברר שזה לא הפתרון, והפתרון היחיד יהיה להזיז, וזה יהיה רק מה שייתן את ההבנה הבטיחותית, ושום פתרון אחר לא, בסוף גם יזיזו. הם יבחנו כל דבר, כל נקודה. וגם בסוף שזה לא, (לא ברור) עוד הפעם.

ישי חנוך:

אתם רואים שאין פתרון בטיחותי אחר.

יהודה פרוידגר:

אין, לא, אמרו לך שפה היא עושה התחייבות מהוועדה,

ישי חנוך:

נשמח לשמוע שעובדים עליה.

אריה קינג:

מירי.

יהודה פרוידגר:

כל הזמן בוחנים וכל הזמן בודקים.

אריה קינג:

מירי, אני רוצה לציין, אני רוצה כיוון שצבי הלך, שלחתי לו את זה בוואטסאפ, יש את רשימת ההנחיות ומפרטים טכניים לתכנון עודכן בינואר 26, של משרד התחבורה, זה נקרא הסדרה ירוקה, מכיר את זה?

אבי שמר:

זה ממש התפרסם לפני שבועיים,

אריה קינג:

אוקי, אני אומר, אמרתי את זה מקודם, מה שלא יתאים למה שכתוב שם, כי זה ההנחיות, מפורשות, של הממשלה, בסדר?

עו"ד מירי וייס:

שמעתי, אבל צבי אמר שהוא יבדוק,

אריה קינג:

בסדר גמור, אני רק אומר את זה,

עו"ד מירי וייס:

אוקי,

אריה קינג:

פה לפרוטוקול, בסדר? אני כיוון שבטיחות בדרכים זו, זו וועדה סטטוטורית, זה לא וועדה שמתאים או לא מתאים, מה שיתקבל פה מחייב את כל אגפי ומחלוקת ורשויות העירייה, בסדר? ולא צריך אותנו כי יש חוק למדינה, שכרגע אמרתי את השם, שם את הקובץ, שלחתי את זה לצבי. לא אריה, לא יהודה, לא ראש העיר משה ליאון, אף אחד פה לא יכול להחליט שמה שכתוב פה לא יתקיים. רוצים, לכו לכנסת תשנו את מה שהכנסת קבעה. ולכן אני אומר את זה פה, אני מבקש את, את, אני לא רוצה לקבל פה החלטה, כי זה החוק, אני רוצה לומר את זה בצורה מאוד ברורה. מה שלא, מה שכתוב שם, ואני מבחינתי הולך עם זה עד הסוף לא כי אני, ואדיר כמה שהוא יחזור על המנטרה המטופשת הזאתי, שאני נגד פוד – טראקים, אני לא נגד פוד – טראקים,

אדיר שוורץ:

האמת צריכה להיאמר, אריה,

אריה קינג:

נכון, לא,

אדיר שוורץ:

ואני ממשיך להגיד איתך,

עו"ד מירי וייס:

אני איתך.

אדיר שוורץ:

כל יום בחיי, וזה מה יש.

עו"ד מירי וייס:

אני כיועצת משפטית אומרת, ברור שכולם עובדים לפי החוק,

אריה קינג:

בסדר גמור,

עו"ד מירי וייס:

אבל אני גם אומרת, שגם צבי אמר קודם, שהוא שמע את זה וכולנו ראינו את התמונה כרגע לראשונה, בסדר? הוא אמר שהוא יבחן כגורם מקצועי,

אריה קינג:

בסדר גמור,

עו"ד מירי וייס:

והוא ישיב.

אריה קינג:

בסדר גמור, מעולה,

עו"ד מירי וייס:

זה מה שצריך לסכם.

אריה קינג:

בסדר גמור, אני רוצה לומר, אדיר, אני מבקש את ה - , היום, התאריך היום מה? 12? נכון?

יהודה פרוידגר:

12,

אריה קינג:

בוא נגיד ככה אני מבקש ממך כמחזיק התיק של קידום עסקים שזה כל האירוע הזה, קורה תחת החסום שלכם, באחריות שלכם. אני מבקש לקבוע ברשותך כמו שדיברנו, אני חושב על הסיפור של,

אדיר שוורץ:

(לא ברור).

אריה קינג:

לא, לא, של ה - , העסקים,

אדיר שוורץ:

עסקים ירוקים,

אריה קינג:

העסקים הירוקים, בסדר? שביקשנו שבוע שעבר, אני מבקש בפעולה משותפת, של קידום עסקים, יחד עם מטה בטיחות בדרכים, בעוד חודש, משהו כזה, עוד חודש, סיור משותף שבזמן הזה, אני לוקח על עצמי לבדוק אם ה - , עם המינהל הקהילתי, אתה בדקת, אני גם רוצה לבדוק, משום מה, אולי אלה שדיברו פה, דיברו פה בשם עצמם, ולא בשם אף אחד אחר, זה דבר אחד. דבר שני, עד אז חודש, חודש וחצי, לדעתי חודש זה מספיק, אבל,

יהודה פרוידגר:

הם יעשו בירורים,

אריה קינג:

אתם, כקידום עסקים יחד עם צבי סמדר, תראו מה, מה כן צריך, מה לקולא לעלמה, אין מחלוקת שצריך לשפר,

יהודה פרוידגר:

בסדר.

אריה קינג:

ובעוד חודש, נצא ביחד.

יהודה פרוידגר:

אני מבקש להזמין את כל, את חברי הוועדה,

אריה קינג:

איך?

יהודה פרוידגר:

שיזמינו גם את חברי הוועדה,

אריה קינג:

בסדר גמור.

אריאל בזיז:

אני אגיד גם שלפני הוועדה היום, אנחנו כבר התחלנו עשינו סיור מקדים, כדי לראות את הליקויים, כדי לבדוק מה קורה, וחלק מהדברים כבר בטיפול,

יהודה פרוידגר:

בסדר,

אריאל בזיז:

עד אז,

יהודה פרוידגר:

תודה רבה.

אריה קינג:

תודה רבה לכולם.

סיום הדיון