

נושא הביקורת :

ועדת תנועה ותמרור ברשות

מהלכת התנועה

וועדת תנועה ותמרור ברשות

כללי

תאונות דרכים גורמות לפגיעה חמורה בחייהם, בגופם וברכושם של בני אדם. הנזק הישיר והעקיף מתאונות דרכים נאמד במאות מיליוני ש"ח בשנה. הסיבות העיקריות לתאונות דרכים הן בין השאר: התנהגות שגויה של נהגים ושל הולכי רגל, אי-תקינות כלי הרכב, תשתית תחבורתית בלתי נאותה ועוד. תפקידי ההסברה, האכיפה וסדרי התנועה בערים וברשויות המקומיות (באמצעות הוועדות העירוניות), הם חלק ממכלול כולל לצמצום תאונות הדרכים ולהסדרת התנועה בעיר.

מטרות הביקורת

מטרת הביקורת לבחון את התנהלות מחלקת התנועה ובין השאר את הנושאים הבאים:

- ❖ הפעילות השוטפת של הוועדה.
- ❖ מעקב ביצוע החלטות הוועדה הלכה למעשה.
- ❖ הניהול השוטף של מחלקת התנועה.
- ❖ יחסי הגומלין בין מחלקת התנועה, רשות החנייה והלשכה המשפטית.
- ❖ היבטים נורמטיביים וחוקיים על רקע הביצוע בפועל.

היקף הבדיקה

פגישות ושיחות עם מנהל מחלקת התנועה, הלשכה המשפטית, מנהל רשות החנייה ומהנדס העיר.

נתוני סקר תמרורים משנת 2006 (תוכנת רמזור)

סיכומי ועדות התנועה משנת 2006

ההיבט החוקי נורמטיבי לפעילות הוועדה:

- תקנות התעבורה תשכ"א - 1961
- חוק חנייה לנכים התשנ"ד-1993
- חוק העזר לראש העין (העמדת רכב וחנייתו) התשנ"ח 1998
- דו"ח תחבורה ראש העין-נתוני הלמ"ס

הדוח כולל שני חלקים:

חלק א- תמצית סיכום הממצאים וההמלצות.

חלק ב- דוח הביקורת המפורט.

תמצית הממצאים וההמלצות

בהתאם לנתוני הלמ"ס לשנים 2003 עד 2008 עולה, כי מצבת כלי הרכב נכון לשנת 2008 מהווה כ- 13,300 מתוכם כ- 1,900 משאיות מסוגים שונים. כמות כלי הרכב בעיר ביחס לשנת 2003 עלתה בכ- 18%. כמו"כ, כמות המורשים לנהוג מכלל תושבי העיר עפ"י נתוני הלשכה עלתה בכ- 17% בהתאמה ועומדת כיום על כ- 20,650 מורשים לנהוג. במקביל אוכלוסיית הישוב גדלה בשנים הנ"ל מעל 5% לערך. הפרמטרים הנ"ל מהווים לכאורה משתנים שליליים המשפיעים על קיבולת התנועה ורמת הבטיחות בה.

למרות זאת עפ"י נתוני הלמ"ס לשנים הנ"ל חלה ירידה בכ- 28% מכמות כלי הרכב המעורבים בתאונות דרכים ובאופן דומה חלה ירידה בכ- 26% מסך תאונות הדרכים שאירעו בעיר. כפועל יוצא מכך חלה ירידה של כ- 32% בכמות הנפגעים בדרכים. (להוציא שנת 2005 המהווה חריג). חשוב לציין, כי השנה האחרונה שבה נרשמו תאונות קטלניות בעיר הייתה בשנת 2000.

מסקנה

למרות הפרמטרים המכבידים שנמנו לעיל, המסקנה המתבקשת היא שרמת הבטיחות בדרכים בעיר עלתה ביחס לשנים קודמות, בד בבד ירידה משמעותית בכמות הנפגעים. **אכן נתונים מעודדים אשר ניתן לזקוף אותם בעיקר בשל ההשקעות בתשתית והסדרי התנועה ותמרור שנעשו בעיר בשנים הנ"ל בעלות כוללת בסך כ- 53 מיליון ₪ (עפ"י נתוני אגף ההנדסה- ראה פירוט בגוף הדו"ח)**

יחד עם זאת, בל נשכח כי המלחמה בתאונות הדרכים הינה פעילות מתמשכת ומשולבת. משום כך ראוי לציין מס' נקודות תורפה שנחשפו במהלך הביקורת ויש לתת עליהן את הדעת על מנת להגביר את רמת הבטיחות לטובת ציבור הנהגים והולכי הרגל כלהלן:

- העדר אכיפה נאותה מצד רשות החניה בשנים האחרונות הפכה לתופעת לא רצויה.
- בתוך כך ניתן לציין את העדר האכיפה במוקדים שונים בעיר כגון רח' שבזי ואחרים.
- סימונים דהויים במקומות חשובים כגון: מעברי חציה ופסי האטה לרבות העדר שילוט נאות.
- בחינת מדיניות הצבת פסי האטה ברחובות הראשיים (יהודה הלוי ו-יהושע בן נון) בהתחשב בעקרון הכלים השלובים לויסות עומסי תנועה ברחוב שבזי, המהווה מוקד בפני עצמו.
- רחוב שבזי במצבו הנוכחי מהווה מוקד לתאונות דרכים וסכנה להולכי הרגל בעיקר בשעות הערב והלילה בשל רמת התאורה.
- העדר מעקות בטיחות במתחם שבאזור חטיבות הביניים "גוונים" ו- "יובל"
- השלמת גדרות חציצה ברחוב יהודה הלוי (קיימים חלקים פרוצים לאורך הכביש)

רשות התמרור המקומית והמרכזית

ועדת התנועה הינה ועדה מקצועית הפועלת על-פי תקנות התעבורה ומהווה מסגרת לטיפול בנושאים מקצועיים בתחום התנועה והתחבורה בעיר. סמכויות רשות התמרור המרכזית והמקומית מפורטות בתקנות התעבורה התשכ"א – 1961 סעיפים 17 ו-18.

בוועדות התנועה המקומית/מרכזית עד שנת 2008, נפקד מקומם של הגורמים המקצועיים כגון: מנהל רשות החניה ונציג הלשכה המשפטית, הגם שהתבקשו בהכרח לצורכי תיאום שילובם בפן המעשי של ההחלטות ובפן המשפטי לעניין זה (ראה סעיף "יחסי גומלין"). החל משנת 2008 הגורמים הנ"ל נכללים בפורום דיוני הוועדה.

יועץ התנועה - ועדת התנועה מסתייעת ביועץ תנועה חיצוני מר בז'רנו אשר משתתף דרך קבע בוועדות התנועה. היועץ החל לתת את שירותיו בחודש מרס 2007 ומשמש כיועץ עד היום. בהתחשב בעובדה כי אין מדובר בשירות חד פעמי מזדמן. לנכח תקופת ההתקשרות בהיקף של כ- 114,000 ₪ בשנה תמוה הדבר שלא נערך עימו הסכם התקשרות כמתבקש עפ"י כללי מנהל תקין.

המלצות - על הרשות לעגן בהסכם את ההתקשרות ותנאיה עם יועץ התנועה.

אין לוועדה תשתית נהלים להתנהלותה ולפעילותה, לרבות הסדרת ישיבותיה באופן ממוסד. מתבקש עד לגיבוש נהלים לקבוע לפחות קווים מנחים בנושאים כגון: מועדי ישיבות, כמותן השנתית (במינימום), מועדי הוצאת סיכומים, עקרונות ונוהלי ערעור על החלטות הוועדה והנהגת דוחות מעקב מובנים-לבחינת ביצוע החלטות הוועדה.

דו"ח כמותי בגין החלטות ועדות התנועה המקומית והמרכזית לשנים 2006-2009

בשל העדר ניהול ומעקב אחר החלטות, לא ניתן היה לקבל ממנהל מחלקת התנועה ריכוז כמותי של ההלטות וכמות התמרורים שאושרה מעת לעת ובמצטבר. בנסיבות אלה הביקורת העלתה את הנתונים מתוך סיכומי הישיבות של הוועדות משנים 2006 ועד שנת 2009 על גיליון אלקטרוני ולהלן הממצאים. במהלך השנים 2006-2009 התקיימו 25 ישיבות וועדה מקומית ומרכזית שבהן התקבלו מעל כ- 300 החלטות על הצבת תמרורים וסימונים (ראה פירוט בגוף הדו"ח).

העדר מעקב אחר ביצוע החלטות הוועדה

ממצאי הביקורת מעלים כי אין מעקב אחר ביצוע החלטות ועדות התחבורה ולמעשה אין מתכונת ניהול בסיסית ממוחשבת (כגון גיליון אלקטרוני או אחר). עפ"י שיטת הניהול הקיימת כיום, לא ניתן לקבל נתונים עדכניים בדבר כמות החלטות שהתקבלו, ההחלטות שבוצעו הלכה למעשה ומועד ביצוען אם בכלל. ובאופן דומה וכתותן משלים, לא ניתן לדעת מהי כמות ההחלטות שלא בוצעו עדיין או המצויים בשלבי ביצוע שונים. מתכונת זו אינה מאפשרת פילוח ומיון עפ"י נושאים שישמשו הן את הוועדה והן לצורכי בקרה על ביצוע החלטותיה.

לדעת הביקורת הנושא הביצועי צריך להיות מרוכז בידי רשות החניה אשר ממילא כפופה לחכ"ל המשמשת בעצמה כזרוע ביצועית לעירייה. ראוי שהחלטות הוועדה ודווח ביצוע ומעקב יתנהלו באחריות רשות החנייה כפי שנהוג בערים רבות אחרות.

מנהל מחלקת התנועה

מנהל מחלקת התנועה, אדם חרוץ ונעים הליכות משמש בתפקידו משנת 91, אולם הוא חסר את הכלים הניהוליים הבסיסיים בענייני משרדו דבר המקבל ביטוי בדרך המעקב, השליטה ופיקוח בנושאים השונים שבתחום אחריותו. הדבר נובע בעיקר בשל חוסר נגישותו למחשב משום רתיעה מובנת של שנים רבות. מנגד יש לציין כי העובד מעולם לא הונחה ניהולית וממילא לא בוקר ע"י גורמים ברשות בענייני משרדו, דבר שהיה יכול לתרום ולעודד ניהול נאות יותר. העדר נהלים במחלקה על רקע האמור רק מחריפים את הסוגיה הניהולית. **הביקורת תמהה על כך שאין לו מזכירה שתסייע בעבודת הניירת הרבה במשרדו ובניהול ממוחשב.**

המלצות

מומלץ להניח תשתית נהלים כוללת בענייני ניהול המחלקה בהתחשב בכל הנושאים שבתחום אחריות המנהל תוך דגש על כלי שליטה ובקרה מובנים. כמו כן מומלץ לסייע לעובד בהיבט הניהולי הממוחשב באמצעות מזכירה מתוך האגף המצויה בתחום.

סקר תמרורים

לקראת הביקורת התבקש מנהל מחלקת התחבורה להציג נתונים כמותיים בדבר כמויות התמרורים לסוגיהן המוצבים בעיר ובכלל זה הסימונים והאסמכתאות לפי מיקומם בהתאמה לנובע מהחלטות ועדות התנועה לאורך השנים. נתונים אלה כפי שמתברר לא היו זמינים ברשותו ולא אצל אף גורם אחר ברשות. מיותר לציין כי הדבר דרוש הן לצרכים ניהוליים מובהקים והן לצרכים משפטיים אם וכאשר תתבקש אסמכתא.

בשנת 2006 נערך סקר תמרורים שהסתיים בתחילת שנת 2007, נתוני הסקר הועלו על תוכנת GIS כמודול נפרד לטובת שני משתמשים באגף ההנדסה בלבד (מהנדס העיר ומנהל תשתיות). בניגוד להסכם רק לשני הגורמים הנ"ל קיימת גישה לתוכנה, לדברי מנהל מחשוב הרשות, הספק דורש תשלום נוסף לכל עמדה.

בשל העדר עדכון שוטף, נמצא כי החלטות ועדת התנועה מהיום שהסתיים הסקר בתחילת 2007 ועד בכלל אינם כלולים בבסיס הנתונים הקיים ויש בכך פגם ניהולי. היתרון החשוב בניהול באמצעות בשכתב נתונים על GIS הינה ברמת עדכניותה ומכאן מה הטעם בבסיס נתונים חלקי.

עפ"י נתוני הסקר אותרו וסומנו כ- 8,400 תמרורים וסימונים על פני הדרך באורך של כ- 149 ק"מ. הסקר התבסס במידת האפשר תוך "קשירת" התמרורים ל סיכומי וועדות התנועה המתאימות אשר נמסרו לצורך זה במהלך הסקר. (ראה בגוף הדו"ח ריכוז הנתונים לפי סוג התמרור או הסימון) ראוי לציין, כי הסקר לא כלל ישיבות וועדות התנועה בגין שנים עברו שאחרונה בהם שנת 1994.

לנוכח האמור עולה, כי למעלה מ- 25% מכלל התמרורים, אין בגינם אסמכתא או אינם מאושרים. באופן דומה לכ- 62% מתמרורי ההוריה אין אסמכתא וכן הלאה. בנתונים הנ"ל כלולים גם כל פסי האטה (72 במספר עפ"י הסקר) בעיר באורך כולל של 540 מטר.

הערת הביקורת - רישום ותיעוד החלטות-כאסמכתא לבתי משפט

בתי המשפט נוהגים להפנות בקשות לאגף התשתיות לקבלת מידע בנוגע לתמרורים שהוצבו בעבר. מידע זה, חיוני עבור בתי המשפט כאשר מובאת בפניו סוגיה משפטית של אי ציות לתמרור. במצב הקיים יהיה קושי של ממש לבסס דו"ח עבירת תנועה בגין תמרורים או סימונים שאין בגינם אסמכתא.

תחנות מוניות בראש העין

הקצאת מקום לתחנת מוניות, לרבות סימון ותמרורים 58 ב' ו- ד' 21 הנה בסמכות רשות תמרור מרכזית וטעון אישור הרשות. בהתאם להוראות הדין, אין להקצות קרקע לשימוש מסחרי ככל שמדובר בקרקע ציבורית ולחלופין, כאשר הצורך מתבקש, ניתן לעשות זאת במתכונת של שכירות בגין השטח שבשימוש. שימוש בקרקע ציבורית לצורך הקמת תחנת מוניות בשל היותה שכזו, מתבקש מכרז, דבר שמתיישב בפן הציבורי, תוך עיקרון השוויון ותחרות פתוחה.

תחנת מוניות "גן השלום"

לפני עשרות שנים החלה לפעול תחנת מוניות ברח' צה"ל 12 גוש 4273 חלקה 47 כשעל החלקה הוקם בשנת 1987 מבנה (בוטקה) לשימוש התחנה בשטח של כ-22 מ"ר. היתר הבניה מס 1513 הונפק על שם המבקשת להלן עיריית ראש העין. בדיקה העלתה, כי המבנה מצוי על שטח ציבורי פתוח (שצ"פ). הבקשה המקורית להיתר בניה הוגשה בזמנו ע"י המועצה המקומית ראש-העין. ראוי לציין, כי בשנים 1988 ו- 1992 אישר מי שכיחן אז כמ"מ ראש המועצה, מר סעדיה גמליאל לקבוצת המשתמשים בתחנה בראשות נכה (מר דעוס) זכות שימוש במקרקעין, מעין חזקה על שטח התחנה למחזיקים בה. במלים אחרות, הרשות המקומית העניקה זכויות בשטח ציבורי לאנשים פרטיים ללא כל תמורה וללא סמכות חוקית.

לימים השתלטה על המקום ועל המבנה ומתחת לאפה של הרשות, חברת נסיעות בשם "גן השלום" בע"מ אשר מפעילה כיום את תחנת המוניות. החברה הגדילה לעשות כאשר ביקשה תוספת בניה למבנה הקיים. לנוכח בקשה זו, יועמ"ש הרשות התנגדה לבקשה הסבה את תשומת ליבו של ראש העיר דאז (מר יגאל יוסף) לסעיף 188 לפקודת העיריות לעניין זכות שימוש במקרקעין בבעלות העירייה.

המחזיקים השונים מעת לעת, לא נדרשו לתשלום אגרות או דמי שימוש ראויים, לא נעשתה התקשרות חוזית להגדרת יחסי הצדדים ובכך הרשות העצימה את התסבוכת הקיימת ממילא בכל הקשור למעמדה ולהסדרתה של תחנה זו בעתיד וזאת על רקע השיהוי הארוך בין עשרות השנים.

תחנת מוניות "הירקון"

תחנת מוניות הירקון ממוקמת בגוש 4273 חלקה 37 ברח' מרבד הקסמים שבאזור המסחרי. על החלקה קיים מבנה בגודל של כ-12 מ"ר (להלן בודקה) ומסביבו קיים שטח בלתי מסומן המשמש לחניה.

בשנת 1972 הרשות יזמה בקשה להיתר בניה למבנה הנ"ל כאשר בגוף הבקשה מופיע כמבקשת "המועצה המקומית ראש העין". מנגד הונפק היתר מס' 980116 על שם "תחנת מוניות הירקון" מבלי לציין את שם מקבל החזקה במקום (ישעיהו גודיס- תושב פ"ת). בשנת 1998 הוגשה מטעם "מוניות הירקון" בקשה להיתר בנייה שעניינה תוספת בניה על סך 2.2 מ"ר, ההיתר ניתן ע"י הרשות באותה שנה. כפי שניתן לראות ובדומה לתחנת "גן השלום", **הרשות המקומית נתנה הרשאת שימוש בשטח ציבורי ללא תמורה וללא הסכם. כמו כן מפעיל התחנה עושה שימוש במפרץ החניה הסמוך לתחנה בהיקף כ- 11 חניות, בחסות העירייה שסימנה את המקום כמקום חניה למוניות.**

יש לציין כי גם במקרה זה הרשות התעלמה מהוראות סעיף 188 לפקודת העיריות הנזכר לעיל היות ונתנה הרשאה שלא כדין לעשות שימוש בשטח ציבורי לגורם פרטי ללא מכרז, ללא הסכם וללא כל תמורה במשך עשרות בשנים.

אזור התחנה הנוכחי בעל אופי מסחרי וממילא קיימת מצוקת חניה למבקרים במקום. הביקורת מעלה ספק באשר להמשך הרשאת שימוש בהיקף החניות הנוכחי לטובת התחנה, ניתן להסתפק כפתרון ביניים ב-3 חניות בלבד מתוך ה-11 הקיימות בשטח הציבורי והיתרה לטובת הציבור הרחב.

מהי כמות המוניות הפועלות בעיר ?

כמות המוניות הפועלות בכל תחנות המוניות הקיימות בעיר מוערכת בין 40-50 מוניות או יותר. למעשה אין לרשות נתונים כלל וכלל על כמות המוניות ופרטי נהגיהן הפועלים בכל תחנה כמתבקש מתוקף חוק העזר לצורכי היתרי חנייה שנתיים. מיותר לציין כי בהעדר נתונים ובהעדר היתרים ממילא אין חידושים שנתיים. **לצד הפגם החוקי שבדבר יש גם אובדן הכנסות מאגרה שנתית לרשות במשך שנים רבות.**

סוף דבר- פרק מוניות

סוגיית הסדרת מעמדן וזכויות השימוש של תחנות המוניות הנ"ל בנסיבות אלה סבוכה ממילא, על רקע השיהוי בן עשרות השנים מצד הרשות כלפי המחזיקים. יחד עם זאת הדעת נותנת, כי המשך מצב הנוכחי בלתי נסבל ויש לכנס את הנוגעים בדבר להסדרת הנושא באופן שיתיישב עם הוראות החוק והסדר הציבורי תוך התחשבות בזכויות בסיסיות ככל שהתהוו למחזיקים הקיימים. יועמ"ש הוועדה לתכנון ובניה, תמים דעים להסדרה הנושא ויפה שעה אחת קודם.

מומלץ למסד נוהל מסודר בנושא אשר יגדיר את מדיניות הרשות, קריטריונים מאושרים, הליך אישור תחנת מוניות וטפסים נלווים, הסדרי תשלום דמי שימוש הוגנים (כאשר מדובר בשטח ציבורי), הסדרי גביית אגרת חניה שנתית וכו'. כדאי להיעזר בחומרים שהוכנו בשנת 2004 למטרה זו.

טיוטת הנוהל והקריטריונים שתגובש בהליך עבודת מטה, תשלח לכל חברי הוועדה, למנכ"ל וליועצת המשפטית ולאחר קבלת הערות והתייחסות לטיוטה, יגובש סופית הנוהל שעל פיו תפעל הוועדה.

פרק- חניות לנכים

בהתאם לתקנות התעבורה סמכויות ועדת התנועה המקומית לאשר מקומות חניה במקומות ציבוריים ובמקומות פרטיים בכפוף לעמידה בתנאים. הועדה במקרים אלה מאשרת לכל חניה שני תמרוכים: ד-16 ו-ג-43 שמשמעותם כלהלן: תמרוך ג-43 - מהווה סימון ל-חניה לרכב נכה משותק רגליים (בגודל 50/50 ס"מ) תמרוך ד-16 - משמעותו מקום אסור לחניה בתוך השטח המסומן על פני הכביש.

מנהל מחלקת התנועה לא יכל להציג לביקורת נתון כמותי ורשימת כלל חניות נכים שאושרה עד כה במשך השנים וממילא לא ניתן לקבל פרטים במתכונת רשומות כגון: שם הנכה, מספר הרכב, כתובת, מועד אישור הוועדה וכו'. לביקורת הוצגו שני תיקים עבי כרס המכילים חומרים ומסמכים (בתפוזרת) בגין חניות שאושרו והצטברו עד כה.

מובן כי מתכונת ניהול זו אינה מאפשרת שליטה או בקרה כוללת כמתבקש.

כך למשל פונה המבקש חניה שמורה לנכים להלן: "חניה אישית" בסמוך לביתו, אינו נדרש כלל למלא טפסים וכל מה שנדרש ממנו בעל פה להציג אישורים שונים שנועדו להוכיח אחוז נכות ותו נכה מטעם משרד התחבורה. מתוך סקירת הוועדות משנת 2006 וועדת התנועה אישרה מעל כ- 30 חניות לנכים במקומות פרטיים.

העדר נהלים - אין במחלקת התנועה נוהל "אישור חניות לנכים" אשר אמור לכלול: הליך האישור, פורמט טופס הבקשה, פרטים על הזכאות, טופסי הצהרה מתבקשים, הוראות שונות למעקב ולדווח תקופתי לממונים ועוד.

מתוך עיון בתיק הנכים המצוי אצל מנהל מחלקת התחבורה עולים הליקויים הבאים:

- ❖ בחלק מהמקרים, לא נמצא מכתב בקשה וכאמור לא קיימים טופסי בקשה מובנים.
- ❖ במקרים מסוימים אושרו חניות לנכים במקומות ציבוריים שלא בהתאם לקריטריונים מנימוקים שונים של התחשבות ספציפית שאינם תואמים להגדרת נכה עפ"י תקנות התעבורה.
- ❖ חלק מהמסמכים שנמצאו בתיקים, אינם מקוריים ולפעמים הפרטים אינם ברורים. כמו כן לא נהוג להתנות את ההיתר בכפוף לכך שאין למבקש חניה פרטית.
- ❖ בחלק מהבקשות קיימת אי התאמה בין מספרי הרכב המבוקש לבין מס' הרכב המצוין ברישיון הרכב.
- ❖ לא נהוג ככלל להוציא תשובות מסודרת בכתב לפונה לאחר אישור ועדת התנועה בעניינו, הידיעה על כך נמסרת לפונה בדרך כלל טלפונית.
- ❖ בשל העדר תיעוד נאות, קיים קושי באיתור כלל החניות הנכים שאושרו במקומות ציבוריים לשימוש פרטי ליד מקומות מגוריהם.
- ❖ חלק מהאישורים הקיימים ניתנו לפני שנים לא מעטות אם לא רבות. בהעדר נוהג חידוש כמתבקש אין לרשות בקרה באיזה מידה עדיין קיים הצורך באישור זה.
- ❖ אין ברשות החניה פרטים של כל אישורי החניות שניתנו לנכים כחניות נכים וזאת לצורכי אכיפה ובקרה בכתובות השונות לעניין מהות השימוש הלכה למעשה.

עפ"י סקר התמרורים משנת 2006, אותרו 137 סימונים על הכביש (להלן תמרור ד-16). כל הסימונים אינם ברי תוקף, שכן לא אושרו מעולם בוועדת התנועה וכל תכליתם כדברי מנהל מחלקת התנועה, נועד בעיקר על מנת למנוע חניה במקומות גישה ליד מוסדות ציבור, או מרכזים מסחריים. עוד הוסיף, כי בזמנו הוחלט כמדיניות בלתי כתובה לאפשר סימונים כאמור.

הסימונים אינם חוקיים וממילא לא ניתן לאכוף בגין סימון זה, קל וחומר כאשר תושב יערער בגין דוח שקיבל. מאחר וועדת התנועה לא אישרה את הסימונים הנ"ל ואין ברשותה אפילו רישומי עזר מלאים שיוכיחו את הסימון הבלתי פורמאלי, ויקשה על הרשות לדעת, האם הסימון הקיים בשטח מקורו ביוזמת הרשות, או ביוזמה פרטית שבנסיבות אלה ואפשר שזו בלתי נמנעת.

עפ"י נתוני הסקר, אותרו 25 תמרורים מסוג ג-43 אשר נועדו לסימון חניה לנכים בעלי מוגבלות רגליים במקומות ציבוריים. נתון דומה קיים גם ברשות החניה. עפ"י נתוני הסקר, 14 תמרורים מתוכם לא אושרו בוועדת התנועה ולחלופין במידה ואושרו, לא נמצאה אסמכתא כך. שמבחינה זו בשני המקרים התוצאה זהה, היות שלא ניתן לאכוף במקומות אלה.

העדר נגישות לנכים קשים

ממצאי הביקורת מצביעים על כל כי במרבית המקומות הציבוריים לרבות במבנה העירייה, קיימת בעיית נגישות לנכים קשים פגועי רגליים. אומנם קיימת חניה סדורה לנכים אך הנגישות בהמשך חסומה בפניהם. חובתנו כחברה לעשות מאמצים לשיפור המצב הקיים.

המלצות הביקורת

על מנת לעשות סדר בנושא אישורי חניות לסוגיהן, מומלץ בשלב ראשון לדרוש חידוש מיידי של האישורים הקיימים (לקצוב בזמן) לבחינת הרלוונטיות של האישורים הקיימים ועל מנת לקבל תמונה עדכנית מדויקת לצורכי מעקב ובקרה. בהמשך מומלץ להנהיג חידוש אחת לשנתיים.

כמו כן מתבקש בסדר קדימות גבוהה- להכין נוהל מסודר בנושא חניות לנכים, שיכלול: פירוט הליך אישור הבקשות לסוגיהן, עמידה בתנאים, אמצעי בקרה תקופתיים, כללים לחידוש הבקשות, מדיניות אכיפה טופסי בקשה, טופסי חידוש, הצהרה ועוד.

מומלץ כי נכים שלהם מקומות חניה בלעדיים - אחת לשנתיים יישלחו אליהם טפסים לחידוש הזכאות וזאת על מנת להבטיח שהנכה אכן משתמש במקום הבלעדי ולמנוע שימוש לרעה, הטפסים החתומים, כולל המסמכים, יוחזרו לרשות החניה/ועדת התנועה תוך 30 יום מיום הפצתם. נכה אשר לא יחזיר את החומר תוך 30 יום מתום התקופה הרשומה לעיל, זכאותו תישלל ומקום החניה יבוטל. **מומלץ** שמחלקת התנועה תבצע, אחת לחצי שנה, מדגם לאימות זכאותם של נכים להם הוקצה בעבר מקום חניה שמור.

יחסי הגומלין בין ועדת התנועה לרשות החניה

לא הוגדרו ברשות יחסי גומלין בין ועדת התנועה לרשות החניה למרות שהם שלובים זה בזה ומתבקשים בהכרח ולא הונחה תשתית נהלים נאותה בעניין זה. עד לאחרונה (2008) כמעט ולא היה קשר וסנכרון בין ועדת התנועה לרשות החניה, להוציא נקודות ההשקה בענייני ערעורים בגין דוחות חניה. כמו"כ, בישיבות ועדת התנועה, רשות החניה לא הוזמנה לישיבות אלה הגם שמטבע הדברים רשות החניה כגורם ביצועי ומקצועי נחוצה בוועדה.

משום כך רשות החנייה לא הייתה מודעת להחלטות ועדת התנועה בנושאי תמרור או שינויים בסדרי התנועה, אלא אם כן הוטל על החכ"ל לבצע עבודות תמרור או סימון. לראשונה החל משנת 2008 משתתף דרך קבע נציג מטעם רשות החניה בוועדה ומהניסיון המצטבר הדבר הוכח כצעד נכון ומועיל.

תפיסת תפקידיה של רשות החניה

בהעדר הגדרה ברורה באשר לתפקידי רשות החניה, זו נתפסת גם בעיני מפעיליה בתפקיד הפעלה ואכיפת נושא החניה במקומות המסומנים כחול לבן בלבד. **רשות החניה כפי שעולה מהביקורת, אינה אוכפת את סדרי התנועה שבתחום סמכותה בכל חלקי העיר בכל הקשור לחניה באדום לבן, חניה על מדרכות, חניית נכים ועוד. כמו כן פעילותה מסתיימת בדרך כלל בשעה 17:00 ומכאן שבשעות הקריטיות נפקד מקומה של הרשות במוקדים שונים והראשון בהם רח' שבז (רחוב ראשי חשוב) ורח' שילה (רח' ראשי צר יחסית). כתוצאה מכך ההיבט הבטיחותי עליו ממונה וועדת התנועה נפגם לצד זניחת הסדר הציבורי.**

יחסי הגומלין בין הלשכה המשפטית לבין ועדת התנועה ורשות החניה לא תאמה את המתבקש מאליו, לפחות עד שנת 2008. כך למשל הלשכה המשפטית לא הוזמנה עד שנה זו לישיבות ועדת התנועה ובאופן דומה גם רשות החניה כגורם מבצע לא הוזמן. מאידך רמת התיאום בין הלשכה המשפטית ורשות החניה בשנים האחרונות עלתה על פסים נאותים. לאחר שהובן הצורך בסנכרון צולב בין הגורמים הנ"ל, החל משנת 2008 החלו גורמים אלה להשתתף בוועדת התנועה דרך קבע והניסיון המצטבר אכן מוכיח את עצמו.

לסיכום

פעילות ועדת התנועה ברשות עוסקת במכלול נושאי התחבורה, הבטיחות והסדר הציבורי כנובע מכך. האכיפה מהווה נידבך חשוב במכלול זה ושילובה מתבקש בכל שלב ובעיקר במקומות מועדים כגון רח' שבזי. יש לציין כי הסדרי תנועה וחניה טובים ככל שיהיו, אינם מספיקים בהעדר אכיפה בצידם. התושבים מצפים כי רשות החניה בשילוב עם ועדת התנועה והלשכה המשפטית, תטפל בכל נושאי החניה והאכיפה בעיר - תגדיר ותסמן מקומות אסורים או מותרים לחניה (בכפוף להחלטות ועדת התנועה), תיזום פיתוח של מקומות חניה נוספים, תפנה רכבים נטושים התופסים מקומות חניה, תאכוף את איסור החניה על העוברים על חוקי העזר - קרי מתן דוחות לחוננים במקומות אסורים (המשטרה, כמדיניות, אינה מטפלת בעבירות חניה להוציא מקרים חריגים). התיאום והשילוב בין כל הגורמים הנ"ל יצור בהכרח סינרגיה ראויה.

המלצות:

מומלץ למסד את יחסי הגומלין בין הגורמים השונים בדרך של הנחת תשתית נהלים ראוייה ומפורטת. מומלץ לקבוע מדיניות אכיפה ראוייה, בנקודות הקריטיות ובמקומות המועדים בהם מתבקש הסדר הציבורי והבטיחותי בדגש לשעות הערב, במתכונת תוכניות עבודה והפעלה של רשות החניה.

פסי האטה ("במפרים")

בישראל, בשונה ממדינות אירופה למשל, אין תקן המסדיר את מידות פס ההאטה ועל כן כל עירייה או גוף האחראי על קטע דרך מסוים יכול להקים לכאורה פסי האטה בגדלים כראות עיניו. לא אחת אנו נתקלים בפסי האטה מאוד גבוהים הגורמים לשפשוף תחתית הרכב ופוגעים בו ומסכנים את הנוסעים. לצד היתרונות הקיימים, נלוות מספר תופעות שליליות הקשורות ב- פסי האטה ובעיקר אלה שאינם תקינים ובלתי מסומנים עפ"י המלצות משרד התחבורה וחשוב להיות מודעים אליהן: פסי האטה עלולים במקרים מסוימים לגרום לאובדן שליטה ברכב ולתאונות

לסיכום ניתן לקבוע כי פסי האטה אינם בהכרח דבר שלילי אולם אינם מתאימים לכל קטע כביש כי אם למקומות מאוד ספציפיים ויש להשתמש בהם בחוכמה בכדי למנוע מפגעים קשים אחרים

כמות פסי האטה הפזורה ברחבי העיר בסמטאות וברחובות ראשיים מוערכת בכ- 100 יחידות לפחות ואפשר אף יותר. אין לרשות נתונים עדכניים באשר לכמות פסי האטה הקיימים, להוציא נתונים היסטוריים עפ"י סקר תמרורים משנת 2006 (74 יחידות באורך כולל של 540 מ'). התקנת פסי האטה בעיר נקבעת כמקובל בוועדת התנועה ומתוקף סמכותה. החלטות להתקנת פסי האטה אינן בהכרח כנובע מתכנון וראייה גלובלית בתפיסת התנועה בעיר. שכן במרבית המקרים הרשות באמצעות ועדת התנועה נענית לבקשת תושבים להתקנת פסי האטה במקומות שונים בעיר.

ממצאי הביקורת בנושא מצביעים על כך, כי קיימת שונות רבה בין פס אחד למשנהו (לעניין מידותיו והמרחקים שביניהם) ולא בהכרח תואמים את כוונת החלטות ועדת התנועה. כמו"כ, התקנת פסי האטה ברחובות ראשיים מחייבת חשיבה מעמיקה וראייה גלובלית בתפיסת התנהלות התנועה ברחובות אלה. כך למשל, אם בכוונת ועדת התנועה להגביל מהירות באמצעות פסי האטה ל- 30 קמ"ש כמשל, חזקה עליה להגדיר בתמרור ובנוסף את כל קטע הכביש בהגבלת המהירות כאמור.

סימונים ותמרור פסי האטה - ממצאי הביקורת בנושא סימון ותמרור פסי האטה בעיר מעלים, כי חלק ניכר מפסי האטה בעיר לא מסומן כלל ובמקום שקיים סימון זה אינו תואם את המלצות משרד התחבורה, חלקם דהויים ובלתי נראים לעין. כמו כן, תמרורי האזהרה אינם מבהירים דים את אורך קטע הכביש שבו מותקנים פסי האטה ולא את המהירות המומלצת לנסיעה.

לפיכך, מן הראוי לצמצם את אי הוודאות של הנהגים, לגבי המהירות המבוקשת בקטע ולגבי אורכו, כדי שיוכלו לתכנן את ההאטה בצורה סדירה ואחידה יותר. לדרישת "האט" אין משמעות זהה אצל נהגים שונים בעוד שלמהירות מסוימת יש אותה משמעות. ידיעה מראש לגבי אורך הקטע והמהירות הרצויה לתנועה, עשויה לצמצם את הנטייה להאיץ בין הפסים, או קבוצות הפסים.

עומס תנועה כפונקציה של כמות פסי האטה

ברחובות הראשיים, יהושע בן נון (החוצה את העיר מצד צפון ממערב למזרח) ויהודה הלוי בהמשך באורך כולל של כ-3.5 ק"מ, מותקנים פסי האטה בכמות לא מבוטלת ובשונות גבוהה. לאחרונה ניכרים בשטח תיקונים והתאמות בחלק מפסי ההאטה כנובע מביצוע לא נאות בעת התקנתן. בהתחשב בעובדה שרחוב זה מהווה דרך אלטרנטיבי לחציית העיר ממערב למזרח לבאים מהכניסה המערבית, הדבר יוצר בהכרח הסטת התנועה לכיוון הרחוב הראשי המקביל (רח' שבזי) בשל ההימנעות "מתלאות" פסי האטה שברח' יהושע בן נון.

עקרון הכלים השלובים במקרה זה יוצר עומס נוסף על רח' שבזי העמוס ממילא ובעייתי באופן מיוחד. סוגית האיזון במכלול השיקולים לכמות ואיכות פסי האטה בקטעים הנ"ל ראויה להבחן מעת לעת.

המלצות כלליות

מומלץ לרשות לקבוע לאחר התייעצות עם מומחי תעבורה, מדיניות סדורה לרבות סקירת המצב הקיים, בקביעת פסי האטה ברחובות הראשיים באשר לכמות והמבנה הפיזי המתבקש. הבחנה לעניין זה צריכה להיעשות בהתייחס לסמטאות לכבישים ראשיים.

מומלץ לקבוע סימון אחיד ותיקני עפ"י המלצות משרד התחבורה ולוודא צביעה מעת לעת באופן שיראה לנהגים ובעיקר לשעות הלילה החשוכות.

מומלץ לקבוע בתמרור אזהרה לעניין פסי האטה באופן הברור ביותר, תוך פירוט אורך הקטע המדובר במידה ולא תומרר כל פס האטה בפני עצמו.

מומלץ למחלקת התנועה לפתוח תיק מעקב (ככלי בקרה) בגין כל פסי האטה שמאושרים בוועדה. התיק יכלול פרטים טכניים כגון, סקיצה, מידות אורך רוחה וגובה הפס, מטרת ההתקנה והנימוקים לקביעה זו, צירוף טופס מובנה לבקרה ואימות ביצוע החלטת הוועדה הלכה למעשה.

רח' שבזי

רח' שבזי הינו רחובה הראשי והעיקרי של עיריית ראש-העין באורך כ-2.5 ק"מ, החוצה את העיר מצד דרום ממערב ממזרח. הרחוב מאופיין בצפיפות בתי עסק לצד אי הסדרה של הרחוב מבחינת הסדרי התנועה בו. כמו"כ, למרות העובדה כי מדובר ברח' ראשי וסואן יחסית לכלל העיר, **רמת התאורה שבו נמוכה עפ"י כל סטנדרט ולמעשה במבט כללי הרחוב חשוך והנסיעה בו לא נעימה בלשון המעטה.**

שילוב הפרמטרים הנ"ל מהווים מוקד סכנה להולכי רגל החוצים את הכביש לכל אורך הרחוב ובעיקר בשעות הערב אינם נראים בשל החשיכה. מתוך פרסומים שונים צוין, כי לדברי גורמים במשטרה המקומית הציר המרכזי של תאונות הדרכים בראש-העין מתמקד ברחובה הראשי ברח' שבזי. אם לא די בכך, הרי שרמת האכיפה העירונית המתבקשת בנסיבות אלה, כמעט ולא קיימת וככל שמדובר באכיפה משטרתית זו מעטה מאוד אם בכלל בשל סדרי עדיפות של המשטרה.

מאגף ההנדסה מחלקת התנועה נמסר, כי קיימות תוכניות מאושרות זה מס' שנים אולם, מסיבות לא ברורות של עיתוי מתאים ותקציב, רח' זה לא מצוי בתכנון מעשי בעתיד הנראה לעין.

לסיכום:

לנוכח כל האמור, אין ספק כי המוקד העיקרי מהווה מפגע תעבורתי הינו רח' שבזי בעיקר בקטע המתחיל מהרמזור לכיוון השכונות החדשות. המצב הקיים גובל בסכנה לציבור הולכי הרגל אלא אם כן יעשה מעשה לשדרוג הרחוב באופן מהותי עפ"י התוכניות הקיימות.

מעקות בטיחות

ככלל נמצא, כי במרבית המוסדות הרשות התקינה מעת לעת מעקות בטיחות באזורי בתי הספר ובסמוך למעברי חציה. יחד עם זאת, אחד המוקדים החשובים שנותר ללא מענה הינו באזור חטיבות הביניים "גוונים" ו-"יובל" עד סמוך לבית ספר "צורים".

מצפייה אקראית בקטע הכביש הגובל עם מוסדות הנ"ל עולה, כי בהעדר מעקות בטיחות תלמידים רבים נוהגים לחצות את הכביש בעת הגעתם או לאחר סיום הפעילות, לאורך כל קטע הכביש שבין החטיבות ועד ב"ס "צורים". הקטע מהווה לכאורה מוקד לחציית תלמידים באופן שמסכן אותם. **על מנת לצמצם את החצייה הפרועה של מאות תלמידי חטיבות הביניים, על הרשות לתת את דעתה לסוגיה ולתכנן מעקות בטיחות בהתאמה למקומות מעברי חציה הרצויים.**

תמרור ז 15 – סימון אדום לבן

עפ"י נתוני סקר תמרור שנערך בשנת 2006, קיימים כ-2,000 קטעים שונים באורך כולל של כ-39.5 ק"מ המסומנים באדום לבן. מרבית הקטעים אינם נאכפים ע"י רשות החניה להוציא אכיפה משטרית פה ושם. מצב זה עלול לפגוע בבטיחותם של התושבים בקטעים אלה. על הרשות לקבוע מדיניות סדורה לאכיפה באדום לבן, שכן סימון זה בהגדרתו נובע משיקולי בטיחות ולהסדרת התנועה. הבעיה חריפה יותר בעיקר בשכונות בהם קיימת מצוקת חנייה והתופעה דומה ברחוב הראשי "שבזי" שהוזכר לעיל.

חניית משאיות - עפ"י נתוני הלשכה לסטטיסטיקה לשנת 2008 בעיר ראש העין רשומים כ-1,800 משאיות מסוגים שונים. חניית משאיות בתוך העיר וסמטאותיה אינה מעוגנת וזאת בשל העדר חניון יעודי לחניית משאיות בכניסות לעיר. (לביקורת נמסר כי קיים תכנון לכך) מאידך אין שום הגבלה או התייחסות לחניית משאיות ברחובות העיר בשל ההיבט הבטיחותית הגם שישנם מקומות הראויים להגבלת חניית משאיות.

רחוב שילה

רחוב שילה הינו דו סטרי (לא רחב) ומהווה ציר מרכזי למעבר משכונות הגבעות למרכז העיר, לבי"ס תיכון "בגין" ועוד. תושבים התלוננו עד לא מכבר והביעו מורת רוח מהסדרי החניה והתנועה ברח' שילה-מצפה אפק במיוחד בשל העומס בשעות הבוקר, דבר המקשה על זרימת התנועה לצד ההיבט הבטיחותי הנלווה לכך. בשעות שונות של היום ובמיוחד בשעות הערב קיימת מצוקת חניה משום שכלי רכב לרבות כלי רכב גדולים עם עגלות רתומות, משאיות ועוד חונים על מדרכות, בעיקולי הכביש, ובכל מקום אפשרי גם בניגוד לכיוון התנועה.

מעבר לצפיפות ולתרומה השלילית לאיכות חיים, האמור מהווה **מפגע בטיחותי קשה** הן למכוניות שמבקשות לצאת מהרחובות הנושקים לרח' שילה, והן להולכי רגל ובמיוחד לילדים שהמכוניות החונות על המדרכות מפריעות לשדה הראייה **ומסכנות את חייהם**.

על רקע האמור הרשות השקיעה בשנת 2009 משאבים בסלילה שני מגרשי חניה על מצע כורכר, כמו כן הוקמה כיכר בצומת הרחובות שילה וראשי. ועדת התנועה אישרה בזמנו חניה על מדרכות במקומות המסומנים לכך, אולם בהעדר אכיפה **רק** חלק קטן מדיירי הרחוב הפנים את העניין וחלק ממשיך לחנות על מדרכות באופן שחוסם את זכות המעבר להולכי רגל וכן הפרעה לשדה הראייה.

הביקורת לא שוכנעה באשר לסמכות חניה על מדרכות בשל פירוש המונח "תחום העירייה" שבחוק העזר בצורה כה רחבה לעניין מדרכות. התיקון המוצע לחוק ראוי בהחלט, הן לעניין הגדרת סמכות הרשות והן בשל ההתניה למעבר "סביר" להולכי רגל כלשון ההצעה כאקט מאזן. אם כי לא מומלץ להסתפק במונח זה (הנתון לפרשנות) יש מקום לתחום במפורש במטרים מרווח מוגדר להולכי רגל שלא יפחת ממס' הנקוב במטרים.

לנוכח התיקון המוצע בחוק העזר (הוספת סעיף 2א המוזכר לעיל) ניתן להסיק כי החלטת ועדת התנועה להיתר חניה על המדרכה ברח' שילה, נעשתה לכאורה בהעדר סמכות.

במספר מקומות ברחוב, תושבים יצקו לתוך הכביש שיפועי בטון לצורכי גישה לחנייתם הפרטית. מובן שיציקות אלה מהוות מפגע תעבורתי קל וחומר כאשר מדובר בכביש שאינו רחב ידיים במיוחד. הרשות מצידה התעלמה ולא עשתה חובתה לסילוק המפגע ואו התקנת שפת מדרכה מונמכת כמתבקש. כמו כן החניה על קטעי מדרכה במקומות המסומנים אינה מתוחמת בשילוט מתאים אשר יגדיר את קטעי הרחוב המותר לחניה על המדרכה.

לסיכום, הרשות אומנם פעלה והשקיעה משאבים לא מעטים ברחוב זה. אלא שכדי להשלים את המלאכה יש- לאכוף את הסדרי החניה החדשים שמוצעים לדיירי הרחוב ע"י שלטי אזהרה, הסברה או לנקוט בדרך הקשה ע"י פקחים שיאכפו את החוק באמצעות דוחות וקנסות מה שלא קיים היום.

המלצות

בהתחשב בנתוני הדרך, צורכי התושבים הגרים ברחוב וצורכי התנועה, מתבקשת אכיפה סדורה וחשיבה מחודשת לצמצום החניה על מדרכות. האמור לנוכח העובדה שבינתיים שנסללו שני מגרשי חניה כאמור. הנגישה במדרכות לצורכי חנית כלי רכב, משולה לנגיסה בבטיחותם של הולכי הרגל.

תגובת מהנדס הרשות- ראה עמוד 188

הדוח המפורט**דו"ח תחבורה – לראש העין (הלמ"ס)**

להלן תמצית הנתונים מתוך דו"ח תחבורה – לראש העין לשנים 2003-2008 (מטעם הלמ"ס)

נתון/ שנה	2003	2004	2005	2006	2007	2008
סה"כ מצבת כלי רכב רשומים בעיר	11,244	11,405	11,801	12,021	12,465	13,278
מצבת רכב פרטי	8,806	8,991	9,304	9,501	9,931	10,580
מצבת משאיות-סה"כ	1,731	1,772	1,836	1,830	1,813	1,878

כלי רכב מעורבים בתאונות דרכים - סה"כ	145	134	166	150	114	104
סה"כ -תאונות דרכים מתוכם תאונות דרכים קלות	74	68	92	78	59	55
	73	67	92	73	57	54

נפגעים בתאונות דרכים-סה"כ	133	128	153	114	99	91
מתוכם פצועים קל בתאונות דרכים כמפורט:	132	127	153	109	97	90
סה"כ הולכי רגל שנפגעו בתאונות דרכים	5	5	15	8	10	6
סה"כ נהגים שנפגעו בתאונות דרכים	90	72	90	74	63	57
נוסעים שנפגעו בתאונות דרכים	37	49	45	32	23	25
סה"כ רוכבי אופניים שנפגעו בתאונות דרכים	1	2	3	-	3	3

סה"כ אוכלוסיה קבועה	36,000	36,300	36,900	37,500	37,900	37,900
מורשים לנהוג ברכב-סה"כ	17,710	18,164	18,709	19,385	19,979	20,650

בהתאם לנתוני הלמ"ס לשנים 2003 עד 2008 עולה, כי מצבת כלי הרכב נכון לשנת 2008 מהווה כ- 13,300 מתוכם כ- 1,900 משאיות מסוגים שונים. כמות כלי הרכב בעיר ביחס לשנת 2003 עלתה בכ- 18%. כמו"כ, כמות המורשים לנהוג מכלל תושבי העיר עפ"י נתוני הלשכה עלתה בכ- 17% בהתאמה ועומדת כיום על כ- 20,650 מורשים לנהוג. במקביל אוכלוסיית הישוב גדלה בשנים הנ"ל מעל 5% לערך.

הפרמטרים הנ"ל מהווים לכאורה משתנים שליליים המשפיעים על קיבולת התנועה ורמת הבטיחות בה למרות זאת עפ"י נתוני הלמ"ס לשנים הנ"ל חלה ירידה בכ- 28% מכמות כלי הרכב המעורבים בתאונות דרכים ובאופן דומה חלה ירידה בכ- 26% מסך תאונות הדרכים שאירעו בעיר. כפועל יוצא מכך חלה ירידה של כ- 32% בכמות הנפגעים בדרכים. (להוציא שנת 2005 המהווה חריג). חשוב לציין, כי השנה האחרונה שבה נרשמו תאונות קטלניות בעיר הייתה בשנת 2000.

מסקנה

למרות הפרמטרים המכבידים שנמנו לעיל, המסקנה המתבקשת היא שרמת הבטיחות בדרכים בעיר עלתה ביחס לשנים קודמות, בד בבד ירידה משמעותית בכמות הנפגעים. **אכן נתונים מעודדים אשר ניתן לזקוף אותם בעיקר בשל ההשקעות בתשתית והסדרי התנועה ותמרור שנעשו בעיר בשנים הנ"ל בעלות כוללת בסך כ- 53 מליון ₪ (עפ"י נתוני אגף ההנדסה) כמפורט להלן:**

- 1) הוקמו ונבנו 24 מעגלי תנועה בעיר בעלות כוללת של כ- 14.5 מליון ₪.
- 2) שופצו והורחבו כבישים קיימים, כולל מפרצי חניה, ריבוד כבישים והוספת מסלולי נסיעה בעלות כוללת בסך כ- 28 מליון ₪.
- 3) הסדרי תנועה בצמתים (כולל התאמות איי תנועה וכו') בעלות כוללת של כ- 10 מליון ₪.
- 4) פעילות ועדת התנועה ושילובה בטיפול בנושאי הסדרי התנועה ותמרור ברחובות העיר.

יחד עם זאת, בל נשכח כי המלחמה בתאונות הדרכים הינה פעילות מתמשכת ומשולבת. משום כך ראוי לציין מס' נקודות תורפה שנחשפו במהלך הביקורת שיש לתת עליהן את הדעת על מנת להגביר את רמת הבטיחות לטובת ציבור הנהגים והולכי הרגל כלהלן:

- העדר אכיפה נאותה מצד רשות החניה בשנים האחרונות הפכה לתופעת לא רצויה.
- בתוך כך ניתן לציין את העדר האכיפה במוקדים שונים בעיר כגון רח' שבזי ואחרים.
- סימונים דהויים במקומות חשובים כגון: מעברי חציה ופסי האטה לרבות העדר שילוט נאות.
- בחינת מדיניות הצבת פסי האטה ברחובות הראשיים (יהודה הלוי ו-יהושע בן נון) בהתחשב בעקרון הכלים השלובים לויסות עומסי תנועה ברחוב שבזי, המהווה מוקד בפני עצמו.
- רחוב שבזי במצבו הנוכחי מהווה מוקד לתאונות דרכים וסכנה להולכי הרגל בעיקר בשעות הערב והלילה בשל רמת התאורה.
- העדר מעקות בטיחות במתחם שבאזור חטיבות הביניים "גוונים" ו- "יובל"
- השלמת גדרות חציצה ברחוב יהודה הלוי (קיימים חלקים פרוצים לאורך הכביש)

רשות התמרור המקומית והמרכזית – ההיבט הנורמטיבי

ועדת התנועה הינה ועדה מקצועית הפועלת על-פי תקנות התעבורה ומהווה מסגרת לטיפול בנושאים מקצועיים בתחום התנועה והתחבורה בעיר. בוועדת התנועה נכללים נציגי הגורמים המטפלים בנושאים המצויים בתחום עיסוקה ואישורה של רשות התמרור המרכזית ובתחום הנושאים של רשות התמרור המקומית.

סמכויות רשות התמרור המרכזית והמקומית מפורטות בתקנות התעבורה התשכ"א – 1961 סעיפים 17 ו-18, כדלקמן:

סעיף 17 - רשות תמרור מרכזית:

(א) רשות תימרור מרכזית רשאית להורות לרשות תימרור מקומית על קביעת הסדר תנועה שינוי ביטולו ודרך אחזקתו.

(ב) ניתנת הוראה כאמור בתקנת משנה (א) ורשות התימרור המקומית לא פעלה על פיה, רשאית רשות התימרור המרכזית לקבוע את הסדר התנועה ויראו אותו כאילו הוצב סומן, הופעל או סולק בידי רשות התימרור המקומית.

סעיף 18 – רשות תמרור מקומית

בסעיפים (א-ד) לתקנות (סמכויות רשות תמרור מקומית) נקבע כי:

(א) זולת אם הורתה רשות התמרור המרכזית אחרת, רשאית רשות תמרור מקומית, לאחר התייעצות עם קצין משטרה, להציב, לסמן או לסלק מכל דרך שבתחומה -

(1) תמרורי אזהרה, למעט תמרור א – 43 שמשמעותו הוראה.

(2) תמרורי מודיעין, למעט תמרורים ג – 2 ו – ג – 7.

(3) סימנים על פני הדרך למעט סימנים ד – 4, ד – 6, ד – 8, ד – 9, ד – 11, ד – 15,

ד – 17 ו – ד – 18, ב – 37 (תמרור עצור, השיך לסמכות הועדה המרכזית)

(4) סימני עזר בדרך.

(ב) בתחום שנקבע לה בידי רשות התמרור המרכזית בהודעה בכתב, רשאית רשות תמרור

מקומית, לאחר התייעצות עם קצין משטרה, לקבוע הסדר תנועה, למעט קביעת תמרורים ב – 20 עד

ב – 25, ב – 35, ב – 37, ב – 56 עד ב – 59, ד – 9, ד – 17, ד – 18, ו – ה – 1 עד ה – 12.

(ג) רשות תמרור מקומית רשאית בהסכמת רשות תמרור מרכזית ובהתייעצות עם קצין משטרה,

לקבוע כל הסדר תנועה שלגביו לא ניתנו הוראות על פי תקנות משנה (א) ו – (ב).

(ד) רשות תמרור מקומית תהיה אחראית להצבתו, התקנתו, הפעלתו, סימונו, רישומו ואחזקתו

של כל הסדר תנועה שבתחומה".

ועדת התנועה המרכזית

מורכבת מנציגים רשמיים (א-ג) ויועצים כלהלן:

א. נציג משרד התחבורה.

ב. ראש העירייה או נציג מטעמו/ה.

ג. קצין משטרה.

יועצים ונציגים מאגפי העירייה, אשר מייעצים ליו"ר בנושאים הרלוונטיים. החלטות ועדת התנועה המרכזית מתקבלות פה אחד בהסכמת שלושת הצדדים. הבקשות הנדונות בוועדה המרכזית, מובאות בדרך כלל בשם הרשות המקומית לרבות אלה המוגשות ע"י התושבים.

ועדת תנועה מקומית

ועדת התנועה המקומית מורכבת משני גורמים מרכזיים: ראש העירייה או נציג מטעמו/ה המשמש גם כיו"ר (להלן מר אמיר פוריאן ובנוסף שני חברי מועצה), וקצין משטרה.

כל נציגי העירייה המייעצים ליו"ר בוועדת התנועה המרכזית כגון: יועץ תנועה, יועצת משפטית ואחרים עפ"י העניין, יושבים גם בוועדת התנועה המקומית לאותה תכלית, ליעץ ליו"ר הוועדה. ההחלטות מתקבלות בהסכמת שני הנציגים העיקריים בלבד. (חייבת להיות הסכמה משותפת).

סמכות הוועדה המקומית כללה עד תחילת שנת 2009 את שטח השיפוט של העיר, מלבד שני אזורים: א. שכונת נווה אפק ב. אזור התעשייה פארק אפק. בתחילת שנת 2009 אזורים אלה הוכללו עפ"י אישור משרד התחבורה לסמכות המקומית. עד מועד זה החלטות בגין אזורים אלה בעניינים נדונו רק בוועדה המרכזית.

בוועדות התנועה המקומית\מרכזית עד שנת 2008, נפקד מקומם של הגורמים המקצועיים כגון: מנהל רשות החניה ונציג הלשכה המשפטית, הגם שהתבקשו בהכרח לצורכי תיאום שילובם בפן המעשי של ההחלטות ובפן המשפטי לעניין זה (ראה סעיף "יחסי גומלין"). החל משנת 2008 הגורמים הנ"ל נכללים בפורום דיוני הוועדה.

יועץ התנועה

ועדת התנועה מסתייעת ביועץ תנועה חיצוני מר בזירנו אשר משתתף דרך קבע בוועדות התנועה. החלטות הוועדה מתקבלות בעצה אחת ולאור חוות הדעת יועץ התנועה בדרך כלל לאחר סיור במקום הנדון בלווי מנהל מח' התנועה. כמו כן שירותי היועץ כפי שמתברר ניתנים גם במישור התכנוני לאגף ההנדסה.

היועץ החל לתת את שירותיו בחודש מרס 2007 ומשמש כיועץ עד היום. בהתחשב בעובדה כי אין מדובר בשירות חד פעמי מזדמן ולנוכח תקופת ההתקשרות בהיקף של כ- 114,000 ₪ בשנה בממוצע, תמונה הדבר שלא נערך עימו הסכם התקשרות כמתבקש עפ"י כללי מנהל תקין.

שכ"ט בפועל משולם על בסיס תעריף של כ-250 ש"ח לשעה (כולל מע"מ). היועץ מגיש מעת לעת חשבון שכ"ט ובו פירוט מועדים ושעות הפעילות. מהנדס התשתיות בוחן את החשבון ומאשר רק לאחר שהניח את דעתו על כמות השעות המדווחת.

להלן היקף ההתקשרות במונחים כספיים לשנים 2007-2009 כפי שעולה מנתוני הנח"ש:

פרטים	2007	2008	2009
יעוץ שוטף לוועדת תנועה	48,067	50,755	37,851
יעוץ בתכנון לאגף ההנדסה	55,406	78,645	39,697
בשריון			32,566
סה"כ	103,473	129,400	110,114

המלצות

על הרשות לעגן בהסכם את ההתקשרות ותנאיה עם יועץ התנועה.

נושאים ייחודיים בסמכות ועדת התנועה המקומית.

- בבקשות נכים להקצאת מקום חניה פרטי לנכה, בכפוף לתנאים מיוחדים.
- בסמכות הועדה לדון במקומות חנייה לנכים במקומות ציבוריים, בעיקר ליד מוסדות ציבוריים, בנקים, קופות חולים וכדומה.
- היתר או איסור חניית משאיות ברחובות המרכזיים של העיר, בכפוף לאילוצים בטיחותיים או תחבורתיים.
- החלטה על הצבת פסי האטה ע"פ הנחיות משרד התחבורה.
- אישור תחנות מוניות חדשות.
- סימון מעברי חציה בכפוף לכללי הזהירות והבטיחות בדרכים.
- החלטה להצבה או הסרת תמרורים וסימונים שבתחום סמכותה.

התנהלות הוועדה-פרוטוקולים

מתוך סקירה משנת 2006 ועד בכלל הוועדה מתכנסת בין 5 ל- 6 פעמים בשנה לכל היותר. תיאום זימון הוועדה נעשה באמצעות מנהל מח' תחבורה. משיחה עם מנהל מח' תחבורה, אכן העלה את הקושי בזימון הוועדה בשל האמור לעיל ומשום כך ישיבות הוועד וכמות הנושאים הנדונה בה אינה מאוזנת.

מטבע הדברים תיאום מועד ישיבת הוועדה בהתחשב בלוח זמנים של שבעה אנשים לפחות הנה מלאכה לא קלה, שכן קשה לרצות את כל הנכבדים למועד המבוקש. זאת עולה בהעדר נהלים שאם לא כן היה מקום לקבוע מועדים קבועים דו חודשיים ליום קבוע לישיבות מן המניין בלבד (בנוסף לישיבות אד-הוק שיתבקשו מעת לעת במקרים דחופים).

בתום כל ישיבת ועדה מופץ פרוטוקול המכיל את הפרוט הבא:

- | | |
|----|---------------------------|
| א. | מ. סידורי . |
| ב. | מ. סעיף הוועדה. |
| ג. | הנושא. |
| ד. | נימוקים והחלטות. |
| ה. | הצבה וסימון תמרור, כתובת. |
| ו. | הסרה ומחיקת תמרור, כתובת. |

הביקורת מציינת, כי יו"ר הוועדה אינו חתום על סיכום דיוניה של הוועדה שהוא עומד בראשה, וזאת מאחר שהחוק אינו מחייב אותו לכך. יש להדגיש, כי גם בעבר לא חתמו יו"ר הוועדות על פרוטוקולים של הוועדה. לדעת הביקורת, פרוטוקול סיכום ישיבות וועדת התנועה צריך לכלול מטבע הדברים גם את חתימתו של יו"ר הוועדה .

אין לוועדה תשתית נהלים להתנהלותה ולפעילותה, לרבות הסדרת ישיבותיה באופן ממוסד.

מתבקש עד לגיבוש נהלים לקבוע לפחות קווים מנחים בנושאים כגון :

- ❖ מועדי ישיבות וכמותן השנתית (במינימום) ומועדי הוצאת סיכומים.
- ❖ עקרונות ונוהלי ערעור על החלטות הוועדה.
- ❖ הנהגת דוחות מעקב מובנים-לבחינת ביצוע החלטות הוועדה.

להלן דו"ח כמותי בגין החלטות ועדות התנועה המקומית והמרכזית לשנים 2006-2009

בשל העדר ניהול ומעקב אחר החלטות, לא ניתן היה לקבל ממנהל מחלקת התנועה ריכוז כמותי של החלטות וכמות התמרורים שאושרה מעת לעת ובמצטבר. בנסיבות אלה הביקורת העלתה את הנתונים מתוך סיכומי הישיבות של הוועדות משנים 2006 ועד שנת 2009 על גיליון אלקטרוני ולהלן הממצאים.

במהלך השנים 2006-2009 התקיימו 25 ישיבות וועדה מקומית ומרכזית שבהן התקבלו מעל כ- 300 החלטות על הצבת תמרורים וסימונים כמפורט להלן :

שנה	סה"כ ישיבות	תמרורי אזהרה	תמרורי הוריה	תמרורי מודיעין	סימונים על הכביש	סה"כ
2009	6	45	4	2	41	92
2008	6	6	33	3	37	79
2007	4	6	24	18	8	56
2006	5	8	17	21	17	63
סה"כ	21	65	78	44	103	290

מרכזית- 2009	4	2	12	1	8	23
-----------------	---	---	----	---	---	----

העדר מעקב אחר ביצוע החלטות הוועדה

ממצאי הביקורת מעלים כי אין מעקב אחר ביצוע החלטות ועדות התחבורה ולמעשה אין מתכונת ניהול בסיסית ממוחשבת (כגון גיליון אלקטרוני או אחר). עפ"י שיטת הניהול הקיימת כיום, לא ניתן לקבל נתונים עדכניים בדבר כמות החלטות שהתקבלו, ההחלטות שבוצעו הלכה למעשה ומועד ביצוען אם בכלל. ובאופן דומה וכנתון משלים, לא ניתן לדעת מהי כמות ההחלטות שלא בוצעו עדיין או המצויים בשלבי ביצוע שונים. מתכונת זו אינה מאפשרת פילוח ומיון עפ"י נושאים שישמשו הן את הוועדה והן לצורכי בקרה על ביצוע החלטותיה.

הגורם המבצע

הגורם הביצועי של החלטות הוועדה הינו אגף שפ"ע בדרך כלל. חלק מההחלטות הוועדה כגון סימון וצביעה מועבר לביצוע דרך החברה הכלכלית. כמו כן התברר לביקורת כי בין גורמי הביצוע מעת לעת (הצבת תמרורים בד"כ) נעשה משום מה מנהל מחלקת התחבורה בעצמו וזאת בנוסף על תפקידיו. הביקורת מעירה כי אין זה מתפקידו של גורם מטה לשמש כגורם ביצוע בשטח שכן תפקידו בהקשר זה לכל היותר בתיאום ופיקוח על הביצוע.

חלק מההחלטות לא ניתן לעמוד על אי ביצוע ובמידה שבוצעו לא נהוג לעשות היזון חוזר מטעם הגורם המבצע לבחינת התאמת הביצוע להחלטה לרבות פרק הזמן עד הביצוע. מנהל המחלקה לא ידע להצביע על סעיפים שבוצעו או לא בוצעו מעבר לטווח הזיכרון בלבד.

לדעת הביקורת הנושא הביצועי צריך להיות מרוכז בידי רשות החניה אשר ממילא כפופה לחכ"ל המשמשת בעצמה כזרוע ביצועית לעירייה. ראוי שהחלטות הוועדה ודווח ביצוע ומעקב יתנהלו באחריות רשות החנייה כפי שנהוג בערים רבות אחרות .

מנהל מחלקת התנועה

מחלקת התנועה כוללת למעשה רק אדם אחד, (מנהל המחלקה) אשר באחריותו ריכוז עבודת ועדת התנועה, הכנת חומרים לישיבות הוועדה, ניהול ביצוע שוטף של החלטות הוועדה, מענה לפניות תושבים בענייני תנועה ותמרור ועוד. בנוסף לאמור לא אחת מהווה כאמור גם כגורם ביצועי בהצבת תמרורים בשטח בעצמו. **הביקורת תמחה על כך שאין לו מזכירה שתסייע בעבודת הניירת הרבה במשרדו ובניהול ממוחשב.**

מנהל מחלקת התנועה, אדם חרוץ ונעים הליכות משמש בתפקידו משנת 91, אולם הוא חסר את הכלים הניהוליים הבסיסיים בענייני משרדו דבר המקבל ביטוי בדרך המעקב, השליטה ופיקוח בנושאים השונים שבתחום אחריותו. הדבר נובע בעיקר בשל חוסר נגישותו למחשב משום רתיעה מובנת של שנים רבות. מנגד יש לציין כי העובד מעולם לא הונחה ניהולית וממילא לא בוקר ע"י גורמים ברשות בענייני משרדו, דבר שהיה יכול לתרום ולעודד ניהול נאות יותר. העדר נהלים במחלקה על רקע האמור רק מחריפים את הסוגיה הניהולית.

המלצות

מומלץ להניח תשתית נהלים כוללת בענייני ניהול המחלקה בהתחשב בכל הנושאים שבתחום אחריות המנהל תוך דגש על כלי שליטה ובקרה מובנים. **כמו כן מומלץ** לסייע לעובד בהיבט הניהולי הממוחשב באמצעות מזכירה מתוך האגף המצויה בתחום.

תמרורים וסימונים -היקפים כמותיים

לקראת הביקורת התבקש מנהל מחלקת התחבורה להציג נתונים כמותיים בדבר כמויות התמרורים לסוגיהן המוצבים בעיר ובכלל זה הסימונים והאסמכתאות לפי מיקומם בהתאמה כנובע מהחלטות ועדות התנועה לאורך השנים. נתונים אלה כפי שמתברר לא היו זמינים ברשותו ולא אצל אף גורם אחר ברשות. מיותר לציין כי הדבר דרוש הן לצרכים ניהוליים מובהקים והן לצרכים משפטיים אם וכאשר תתבקש אסמכתא. מנהל המחלקה מסר בתגובה כי נעשה סקר תמרורים בשנת 2006 במודול GIS המצוי אצל מהנדס התשתיות ומהנדס העיר.

סקר תמרורים

בשנת 2006, בוצע סקר תמרורים בעיריית ראש-העין ע"י חב' "אורהייטק". הסקר הוזמן באמצעות החברה הכלכלית לראש-העין במטרה למפות ולהעלות מצב הקיים של כל הנתונים בשטח כולל : תמרורים, סימונים על הכביש בכל שטח השיפוט של הרשות וקישור גיאוגרפי של הנתונים בהתבסס על קבצי המפה הפוטוגרמטרית הקיימת המערכת ה-GIS.

במסגרת זו יסומנו גרפית ויאספו כל סוגי התמרורים כולל ציון סוג התמרור ובהם תמרורי עמוד, תמרורי שלט, תמרורי כבישים או תמרורים גיאומטריים כמו אבני שפה, אבן מונמכת לנכים, חציות וכיו"ב. כמו כן אפשרות להפקה ויצירת דוחות, תמיכה ומעקב ברישוי תמרורים, ניהול ועדות התנועה וניהול פרוטוקולים. כל האמור על מנת להקנות לרשות יכולת להשתמש במידע הנאסף ברמה הגרפית והגיאוגרפית, כשכבה נוספת במערכת GIS הקיימת.

בהתאם להזמנת העבודה סוכם בתוך כך, כי הנתונים שיאספו ינוהלו כחלק ממערכת GIS של העיר במודל הפעיל על כל עמדת - GIS קיימת. מתוקף מכתב הזמנת העבודה התבקשה למעשה הוספת שכבת נתונים במסגרת מערכת ה-GIS הקיימת ברשות באופן שלכל העמדות תהיה גישה חופשית וללא תוספת תשלום.

ממצאים

הסקר כאמור בוצע והסתיים בתחילת שנת 2007, נתוני הסקר הועלו על תוכנת GIS כמודול נפרד לטובת שני משתמשים באגף ההנדסה (מהנדס העיר ומנהל תשתיות). חרף הסיכום רק לשני הגורמים הנ"ל קיימת גישה לתוכנה, שכן מבירור הנושא במהלך הביקורת התברר לדברי מנהל מחשוב הרשות, כי הספק דרש תשלום נוסף לכל עמדה.

בשל העדר עדכון שוטף, נמצא כי החלטות ועדת התנועה מיום שהסתיים הסקר בתחילת 2007 ועד בכלל אינם כלולים בבסיס הנתונים הקיים ויש בכך פגם ניהולי. היתרון החשוב בניהול באמצעות

בשכבת נתונים על GIS הינה ברמת עדכניותה ומכאן מה הטעם בבסיס נתונים חלקי.

טיב המערכת שהוזמנה

עם גמר העבודה, לא בוצעה ברשות בקרת איכות על הסקר המצוי במסגרת תוכנת ה-GIS כמו"כ, לא נבחנו בהתאמה אפשרויות השימוש ליישום מעשי ולהפקת דוחות שונים. יתר על כן, המודול שנמסר לרשות, לא אפשר עדכון נתונים במידה והתבקשו מעת לעת כגון : עדכון או הוספת תמרור חדש במקומות מסוימים עפ"י החלטות ועדת התנועה. כמו כן נתגלו קשיים יישומיים הקשורים לפרוטוקולים של הוועדות במערכת, כך למשל לא ניתן לבצע יישומים וחיתוכים שונים כנובע מהחלטות ועדת התנועה לאורך זמן מוגדר ועוד.

בעקבות הביקורת החברה הוזמנה בשנת 2009 (כ-שנתיים לאחר הסקר) לבצע עדכונים שונים, פתיחת הרשאות והשלמות נוספות אשר יאפשרו למשתמש להרחיב את היישומים לרבות הפקת דוחות ועוד. ראוי לציין, כי בהזדמנות זו הביקורת הפיקה דוחות נתונים שעד כה לא היו זמינים למשתמש ומנהל התשתיות התוודע אליהם לראשונה.

רמת המחשוב והחומרה

אצל מנהל התשתיות כאמור הותקנה תוכנת רמזור אולם, בשל החומרה המיושנת שברשותו (להלן המחשב האישי) הוא מתקשה בשל כך לתפעל את התוכנות ההנדסיות שבשימוש ובכלל זה גם תוכנת רמזור. אם כך תוהה הביקורת לשם מה נועדה תוכנת ניהול בסיס נתונים (תמרורים) אם לא ניתן להפיק ממנה תועלת. **יצוין כי חרף פניותיו כדבריו, הרשות לא נענתה להחליף או לשדרג את המחשב המיושן משנת 1991 שברשותו.**

נתונים מהסקר

הביקורת הפיקה דוחות שונים מסקר התמרור הנכונים למועד סיום הסקר בתחילת שנת 2007. עפ"י נתוני הסקר אותרו וסומנו כ- 8,400 תמרורים וסימונים על פני הדרך באורך של כ- 149 ק"מ. הסקר התבסס במידת האפשר תוך "קשירת" התמרורים ל סיכומי וועדות התנועה המתאימות אשר שנמסרו לצורך זה במהלך הסקר. להלן ריכוז הנתונים לפי סוג התמרור או הסימון:

אורך במ' במטר	קבוצה	סוג	סימן	מספר תמרורים עפ"י הסקר	לא מאושר או אין אסמכתא	
					כמות	שיעור
	תמרורי אזהרה	נקודתי	א 1 עד א 47	396	293	74%
	תמרורי הוריה	נקודתי	ב 1 עד ב 68	1,405	877	62%
	תמרורי מודיעין	נקודתי	ג 1 עד ג 53	408	239	59%
148,871	סימון על-פני הדרך	גיאומטרי	ד 1 עד ד 21	6,066	730	12%
	רמזורים\תמרור	נקודתי	ה 1 עד ה 15	119	0	0%
	סה"כ			8394	2139	25%

ראוי לציין, כי לא נמסרו לסוקר ישיבות וועדות התנועה בגין שנים עברו שאחרונה בהם שנת 1994. לנוכח האמור עולה, כי למעלה מ- 25% מכלל התמרורים, אין בגינם אסמכתא או אינם מאושרים (בהעדר סיכומי וועדות). בתוך כך, לכ- 74% מתמרורי אזהרה אין בגינם אסמכתא או אישור ובאופן דומה לכ- 62% מתמרורי ההוריה אין אסמכתא וכן הלאה. בנתונים הנ"ל כלולים גם כל פסי האטה (72 במספר עפ"י הסקר) בעיר באורך כולל של 540 מטר.

הערת הביקורתרישום ותיעוד החלטות-כאסמכתא לבתי משפט

בתי המשפט נוהגים להפנות בקשות לאגף התשתיות לקבלת מידע בנוגע לתמרורים שהוצבו בעבר. מידע זה, חיוני עבור בתי המשפט כאשר מובאת בפניו סוגיה משפטית של אי ציות לתמרור. הצגת הנתונים בפני בית המשפט חיונית במיוחד כאשר האזרח אשר "נתפס", בגין עבירה על אי ציות לתמרור, יטען כי כאשר עבר את העבירה לא היה מוצב תמרור במקום או לחילופין יבקש אסמכתא לתוקף התמרור. במקרה כזה נוהג בית המשפט לבקש את פרוטוקול הישיבה שבה נדונה הצבת התמרור, מועד הצבת התמרור בפועל וכו'.

לביקורת נמסר כי במקרים לא מעטים לא ניתן להיענות לבקשת בית המשפט, כיון שלא הצליחו לאתר את מועד הישיבה ותוכנה שבה אושר התמרור או הסימון נשוא התלונה. במצב זה, אין להתפלא כי באם תמרורים יעקרו ע"י גורמים שונים אשר אינם מעוניינים בהם. ככל שחולף הזמן קשה יותר לאתר את העובדה כי במקום הוצב בעבר תמרור, והיום הוא איננו עוד. (לביקורת נמסר כי נעשו באחרונה השלמות עדכון בתוכנת רמזור יחד עם זאת מודעים לעובדת העדר אסמכתאות בשיעור לא מבוטל).

בתגובה נמסר לביקורת ע"י מהנדס העיר, כי על מנת לפתור סוגיה מהותית זו, (העדר אסמכתאות לכאורה), בכוונת הרשות להגיש למשרד התחבורה לאשרור מחדש באופן כולל וגורף את כל התמרורים עפ"י מצב קיים בעיר. יחד עם זאת, ציין כי תוכנית זו כרוכה בהכנות רבות, הגשת מפות, תוכניות וכו' מכאן שלדעתו הדרך ארוכה עדיין.

תחנות מוניות בראש העין

הליך רישוי לתחנת מוניות כרוך ב- שלושה חוקים שונים כלהלן:

- ❖ פקודת התעבורה נוסח חדש תשכ"א-1961, תקנות התעבורה תשכ"א - 1961, (להלן "תקנות התעבורה")
- ❖ חוק רישוי עסקים תשכ"ח, 1968 - צו רישוי עסקים (עסקים טעוני רישוי) תשנ"ה - 1995 פריט מס' 8.4 ג'. (להלן "צו רישוי עסקים")
- ❖ חוק עזר לראש העין (העמדת רכב וחנייתו) **התשנ"ח – 1998** ("להלן חוק העזר")

בסעיף 8.4 סעיף קטן א' ו - ג' לצו רישוי עסקים (עסקים טעוני רישוי), (תוספת) נקבע כי עסקי הסעת נוסעים ותחנות מוניות טעונים רישוי. מהצו עולה כי מטרת הרישוי של סעיף זה הם הבטחת איכות נאותה של הסביבה, מניעת מפגעים ומטרדים, מניעת סכנות לשלום הציבור והבטחה מפני שוד והתפרצויות.

הקצאת מקום לתחנת מוניות, לרבות סימון ותמרורים 58 ב' ו- ד' 21 הנה בסמכות רשות תמרור מרכזית וטעון אישור הרשות.

בהתאם להוראות הדין, אין להקצות קרקע לשימוש מסחרי ככל שמדובר בקרקע ציבורית ולחלופין, כאשר הצורך מתבקש, ניתן לעשות זאת במתכונת של שכירות בגין השטח שבשימוש.

שימוש בקרקע ציבורית לצורך הקמת תחנת מוניות בשל היותה שכזו, מתבקש מכרז, דבר שמתיישב בפן הציבורי, תוך עיקרון השוויון ותחרות פתוחה.

בחוק עזר לראש העין (העמדת רכב וחנייתו), התשנ"ח – 1998, -סעיף 8 –מוניות נקבע:

- (א) לא יחנה אדם ולא ירשה למי שפועל מעמו להחנות מונית ברחוב לזמן העולה על הזמן הדרוש העלאת נוסעים או הורדתם, למעט המתנת מונית לנוסע, אלא במקום חניה ועל פי היתר מאת ראש העירייה (להלן-היתר) ובהתאם לתנאי ההיתר.
- (ב) בקשה למתן היתר תוגש לראש העירייה והוא רשאי לתיתו או לסרב לתיתו, לבטלו או להתלותו לתקופה וכן לקבוע בו תנאים, להוסיף עליהם, לגרוע מהם, לשנותם או לבטלם.
- (ג) ההיתר ייערך בהסכמת המפקח על התעבורה בטופס שקבע ראש העירייה.
- (ד) תוקפו של ההיתר יפוג ביום 31 בדצמבר שלאחר נתינתו.
- (ה) בעד היתר ישלם המבקש לעירייה אגרה כמפורט בתוספת הראשונה. (130 ש"ח)
- (ו) נהג מונית שלגביה ניתן היתר, יחזיק את ההיתר במונית ויצגו בפני שוטר או פקח לפי דרישתו.
- (ז) נוהג במונית רשאי לעצור לאיסוף נוסע או הורדתו בקטע דרך עירונית אף אם הוצב בו תמרור האוסר עצירה ב-29 או ד-15.

ממצאים**בראש-העין קימות 3 תחנות מוניות הממוקמות כלהלן:****תחנת מוניות "גן השלום"**

לפני עשרות שנים החלה לפעול תחנת מוניות ברח' צה"ל 12 גוש 4273 חלקה 47 כשעל החלקה הוקם בשנת 1987 מבנה (בוטקה) לשימוש התחנה בשטח של כ-22 מ"ר. היתר הבניה מס 1513 הונפק על שם המבקשת להלן עיריית ראש העין.

בדיקה העלתה, כי המבנה מצוי על שטח ציבורי פתוח (שצ"פ). הבקשה המקורית להיתר בניה הוגשה בזמנו ע"י המועצה המקומית ראש-העין. ראוי לציין, כי בשנים 1988 ו-1992 אישר מי שכיחן אז כמ"מ ראש המועצה, מר סעדיה גמליאל לקבוצת המשתמשים בתחנה בראשות נכה (מר דעוס) זכות שימוש במקרקעין, מעין חזקה על שטח התחנה למחזיקים בה. במלים אחרות, הרשות המקומית העניקה זכויות בשטח ציבורי לאנשים פרטיים ללא כל תמורה וללא סמכות חוקית.

לימים השתלטה על המקום ועל המבנה ומתחת לאפה של הרשות, חברת נסיעות בשם "גן השלום" בע"מ אשר מפעילה כיום את תחנת המוניות. החברה הגדילה לעשות כאשר ביקשה תוספת בניה למבנה הקיים. לנוכח בקשה זו, יועמ"ש הרשות התנגדה לבקשה הסבה את תשומת ליבו של ראש העיר דאז (מר יגאל יוסף) לעובדה כי:

עפ"י סעיף 188 לפקודת העיריות מתן זכות שימוש במקרקעין בבעלות העירייה לתקופה העולה על חמש שנים טעונה אישור מועצת העיר ברוב חבריה ואישור השר. כמו"כ, התבקש לקיים הליך של מכרז מאחר שמדובר בשטח ציבורי השייך לעירייה.

במהלך הביקורת מנהל מחלקת התנועה התבקש להציג אישורים פורמאליים לאישור הקמת התחנה כגון: אישור ועדת התנועה ואישור משרד התחבורה כמתבקש עפ"י חוק, אולם באופן לא מפתיע לא נמצאו אישורים כאמור ואפשר שהפעלת תחנה זו בזמנו נעשתה בהליך פנימי בלתי מובן. המחזיקים השונים מעת לעת לא נדרשו לתשלום אגרות או דמי שימוש ראויים, לא נעשתה התקשרות חוזית להגדרת יחסי הצדדים ובכך הרשות העצימה את התסבוכת הקיימת ממילא בכל הקשור למעמדה ולהסדרתה של תחנה זו בעתיד וזאת על רקע השיהוי הארוך בין עשרות השנים.

לתחנה קיים רישיון עסק רק משנת 2002 למרות שהחלה לפעול שנים רבות קודם לכן. לא מצוין בגוף הרישיון פרטים מזהים על בעל העסק. (נרשם "מוניות הגן")

תחנת מוניות "הירקון"

תחנת מוניות הירקון ממוקמת בגוש 4273 חלקה 37 ברח' מרבד הקסמים שבאזור המסחרי. על החלקה קיים מבנה בגודל של כ-12 מ"ר (להלן בודקה) ומסביבו קיים שטח בלתי מסומן המשמש לחניה. בשנת 1972 הרשות יזמה בקשה להיתר בניה למבנה הנ"ל כאשר בגוף הבקשה מופיע כמבקשת "מועצה המקומית ראש העין". מנגד הונפק היתר מס' 980116 על שם "תחנת מוניות הירקון" מבלי לציין את שם מקבל החזקה במקום (ישעיהו גודיס- תושב פ"ת). בשנת 1998 הוגשה מטעם "מוניות הירקון" בקשה להיתר בנייה שעניינה תוספת בניה על סך 2.2 מ"ר, ההיתר ניתן ע"י הרשות באותה שנה.

לתחנה קיים רישיון עסק רק משנת 2001 למרות שהחלה לפעול בשנת 1972. לא מצוין בגוף הרישיון פרטים מזהים על בעל העסק. (נרשם: "מוניות הירקון")

כפי שניתן לראות ובדומה לתחנת "גן השלום", הרשות המקומית נתנה הרשאת שימוש בשטח ציבורי ללא תמורה וללא הסכם. כמו כן מפעיל התחנה עושה שימוש במפרץ החניה הסמוך לתחנה בהיקף כ-11 חניות, בחסות העירייה שסימנה את המקום כמקום חניה למוניות.

יש לציין כי גם במקרה זה הרשות התעלמה מהוראות סעיף 188 לפקודת העיריות הנזכר לעיל היות ונתנה הרשאה שלא כדין לעשות שימוש בשטח ציבורי לגורם פרטי ללא מכרז, ללא הסכם וללא כל תמורה במשך עשרות בשנים.

אזור התחנה הנוכחי בעל אופי מסחרי וממילא קיימת מצוקת חניה למבקרים במקום. הביקורת מעלה ספק באשר להמשך הרשאת שימוש בהיקף החניות הנוכחי לטובת התחנה, ניתן להסתפק כפתרון ביניים ב-3 חניות בלבד מתוך ה-11 הקיימות בשטח הציבורי והיתרה לטובת הציבור הרחב.

תחנת מוניות "סופר אפק" בע"מ

תחנת המוניות "סופר אפק" בע"מ, אושרה ע"י ועדת התנועה ומשרד התחבורה לפני כ-10 שנים. התחנה ממוקמת במתחם הסופר מרקט שבמקום. לא אושר לתחנה מבנה (בודקה) וזאת כמדיניות העירייה. לתחנה קיים רישוי עסק על שם חפץ מיכאל משנת 2009 למרות שהתחנה פועלת כ-10 שנים. לא ברור כמה מוניות פועלות בתחנה שכן לא הונפקו אישורי חנייה. אפשר ומקומות החנייה הקיימים מצויים בשטח השייך ל-מגה ואפשר שהמיקום בשטח הציבורי. הבחנה זו מתבקשת לעניין הנפקת היתרי חניה ככל שמדובר בשטח ציבורי והוועדה לא נתנה דעתה על כך.

כמה מוניות הפועלות בעיר

כמות המוניות הפועלות בכל תחנות המוניות הקיימות בעיר מוערכת בין 40-50 מוניות או יותר. למעשה אין לרשות נתונים כלל וכלל על כמות המוניות ופרטי נהגיהן הפועלים בכל תחנה כמתבקש מתוקף חוק העזר לצורכי היתרי חנייה שנתיים. מיותר לציין כי בהעדר נתונים ובהעדר היתרים ממילא אין חידושים שנתיים. לצד הפגם החוקי שבדבר יש גם אובדן הכנסות מאגרה שנתית לרשות במשך שנים רבות.

קריטריונים ומדיניות הרשות לתחנות מוניות בראש העין

מדיניות הרשות לעניין תחנות מוניות עם כל המשתמע מכך, התבקשה זה מכבר ואולם חרף ניסיונות שונים בעבר לא גובשה עדיין מדיניות סדורה בנוהל. בחודש ינואר 2002 התקיים דיון אצל סגן ראש העיר ויו"ר אגף ההנדסה לקביעת מדיניות תחנות מוניות בעיר. בתוך כך, סוכמו מס' עקרונות כהמלצות להחלטות ראש העיר כלהלן:

1. המדיניות לא להקצות שטחים ציבוריים לתחנות מוניות.
2. מפעילי התחנות ישכרו משרד להפעלה בכפוף להוראות רישוי עסקים וכמו"כ השימוש מקומות חניה יעשה בדרך של שכירות.
3. באשר לשתי התחנות הקיימות מזה שנים רבות, הומלץ לחייבם באגרה, או לחלופין לחייבם בדמי שימוש ראויים.

מכל האמור, ההמלצות הנ"ל נותרו ללא מענה ויש בכך משום החמצה בעיקר ביחס לשתי התחנות הקיימות העושות שימוש בשטח ציבורי ללא תמורה וללא הסדרה כחוק.

מתוך מזכר פנימי מטעם יועמ"ש הרשות משנת 2005 המופנה למנכ"לית העירייה הנושא עלה שוב לתודעה. המזכר מציין, כי בהמשך לשיבה עם ראש העיר, הוחלט שלא לאשר הקמת תחנות מוניות בשטח ציבורי ובעתיד היתרים יינתנו רק עפ"י קריטריונים (צורפו למזכר)

עיון בתיק מוניות שברשות יועצת המשפטית נמצאו מסמכים שונים משנת 2004 ובכלל זה עמוד הנושא בכותרתו: "קריטריונים למתן היתר חניה למוניות" אין במסמך זה פרטים מזהים כגון: תאריך, כותב המסמך, מועד אישורו, לוגו של הרשות וכו' יתר על כן המסמך אינו קשור בשום צורה לסיכום דיון, או להחלטת הרשות. מבלי להיכנס לתוכן המסמך למרות שבחלקו קיימים קריטריונים ראויים, יש טעם למסד מסמך זה במסגרת אוגדן הנהלים. כמו כן נמצאו דוגמאות של טפסים, טיוטת הסכם התקשרות עם מפעיל תחנות מוניות יחסי הגומלין ועוד. החומרים הנ"ל יש להניח קובצו בזמנו לצורך גיבוש מדיניות ונהלים לעניין הגדרת המדיניות והליך אישור בקשות להפעלת תחנות מוניות בעתיד.

אלא שיוזמה זו לא באה לידי ביטוי מעשי בהמשך ונראה שהליך מיסוד הנושא נקטע משום מה ולא התגבש לכדי נוהל מסודר. יחד עם זאת יש לציין כי המודעות עלתה וקיבלה ביטוי לראשונה בשנת 2009. בשנה זו, אושרו בוועדת התנועה ומשרד התחבורה שתי תחנות מוניות נוספות. מאחר והמבקשים דרשו הקמת מבנה (בודקה), הרשות דחתה דרישה זו כלקח מהעבר. ולנוכח הסירוב המבקשים חזרו בהם בסופו של דבר. האישורים החדשים לשתי התחנות הנ"ל מהווים אישורים פוטנציאליים למבקשים בעתיד באם יעמדו בקריטריונים ובדרישות הרשות.

לסיכום פרק זה

סוגיית הסדרת מעמדן וזכויות השימוש של תחנות המוניות הנ"ל בנסיבות אלה סבוכה ממילא, על רקע השיהוי בן עשרות השנים מצד הרשות כלפי המחזיקים. יחד עם זאת הדעת נותנת, כי המשך מצב הנוכחי בלתי נסבל ויש לכנס את הנוגעים בדבר להסדרת הנושא באופן שיתיישב עם הוראות החוק והסדר הציבורי תוך התחשבות בזכויות בסיסיות ככל שהתהוו למחזיקים הקיימים. יועמ"ש הוועדה לתכנון ובניה, תמים דעים להסדרה הנושא ויפה שעה אחת קודם.

מומלץ למסד נוהל מסודר בנושא אשר יגדיר את מדיניות הרשות, קריטריונים מאושרים, הליך אישור תחנת מוניות וטפסים נלווים, הסדרי תשלום דמי שימוש הוגנים (כאשר מדובר בשטח ציבורי), הסדרי גביית אגרת חניה שנתית וכו'. כדאי להיעזר בחומרים שהוכנו בשנת 2004 למטרה זו. טיוטת הנוהל והקריטריונים שתגובש בהליך עבודת מטה, תשלח לכל חברי הוועדה, למנכ"ל וליועצת המשפטית ולאחר קבלת הערות והתייחסות לטיוטה, יגובש סופית הנוהל שעל פיו תפעל הוועדה.

פרק- חניות לנכים

בהתאם לתקנות התעבורה סמכויות ועדת התנועה המקומית לאשר מקומות חניה במקומות ציבוריים ובמקומות פרטיים בכפוף לעמידה בתנאים. הועדה במקרים אלה מאשרת לכל חניה שני תמרורים: ד-16 ו-ג-43 שמשמעותם כלהלן:

תמרור ג-43 - מהווה סימון ל-**חניה לרכב נכה משותק רגליים** (בגודל 50/50 ס"מ)
תמרור ד-16 - משמעותו מקום **אסור לחניה בתוך השטח המסומן** על פני הכביש.

הגדרת "נכה" עפ"י תקנות התעבורה

בהתאם לתקנות התעבורה "נכה" מוגדר כלהלן:

(א) אדם שרופא ממשלתי או רופא מוסמך ראשי שנתמנה בהתאם לתקנה 2(א) לתקנות הנכים (טיפול רפואי), תשי"ד-1954, או רופא מוסמך ראשי שנתמנה בהתאם לתקנה 2(א) לתקנות נכי המלחמה בנאצים (טיפול רפואי), תשט"ו-1955, אישר לגביו בכתב אחד משני אלה:

(1) שהוא נכה הזקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות;

(2) שדרגת נכותו מגיעה ל-60% לפחות ותנועתו בדרכים בלי הרכב האמור עלולה

לערער את מצב בריאותו; ואם לא יכול היה לקבל אישור מאחד הרופאים

האמורים – רופא שהסמיכה לכך רשות הרישוי אישר לגביו בכתב כי מתקיים בו

האמור בפסקאות משנה (1) או (2);

(ב) "עיוור" - מי שהוא נזקק מחמת עיוורון כאמור בתקנה 4 לתקנות שירותי הסעד (מבחני

נזקקות), התש"ל-1970;

(ג) גם שרופא מוסמך קבע שהוא מוגבל בהליכה וזקוק לכסא גלגלים לנכה.

בסמכות ועדת התנועה, להקצות מקומות חניה בלעדיים בשטח ציבורי בכפוף לכך שהנכה עומד בתנאי הגדרת נכה: נכים בעלי תו נכה (משולש או כסא גלגלים) שנכותם 60% ומעלה הנוהגים בעצמם או נכים בעלי תו נכה שנכותם 70% ומעלה שאינם נוהגים בעצמם והנוהג עבורם מתגורר עימם זכאים למקום חניה שמור לנכה ליד מקום המגורים.

הוועדה צריכה לוודא כי מקומות החניה הבלעדיים בשטחים ציבוריים יינתנו אך ורק למי שאין לו מקום חניה פרטי בחצר ביתו או פתרון אחר לחניה. כמו כן בטרם הצבת התמרור הנכה יידרש למלא טופס הצהרתי שבו מובא לידיעת המבקש כי הצבת התמרור וסימון המשבצת, אינם מקנים לו זכויות קניין על המקום שהוקצה לחניה עבור רכבו והעירייה רשאית לשנות את מקומו, או לבטלו לפי שיקול דעתה. כמו כן יצוין כי התמרור שיוצב בשטח תקף כל עוד ה נכה זקוק לו ולא ישמש איש מלבדו.

בטרם הנפקת ההיתר, על המבקש להתחייב לדווח על כל שינוי שיחול בפרטי הבקשה להקצאת מקום החניה הבלעדי לנכה (כגון: החלפת רכב, שינוי במצב הבריאותי וכו'), ויש להודיע מיידית למחלקת התנועה/רשות החניה.

ממצאים

מנהל מחלקת התנועה לא יכל להציג לביקורת נתון כמותי ורשימת כלל חניות נכים שאושרה עד כה במשך השנים וממילא לא ניתן לקבל פרטים במתכונת רשומות כגון : שם הנכה, מספר הרכב, כתובת, מועד אישור הוועדה וכו'. לביקורת הוצגו שני תיקים עבי כרס המכילים חומרים ומסמכים (בתפזורת) בגין חניות שאושרו והצטברו עד כה. מובן כי מתכונת ניהול זו אינה מאפשרת שליטה או בקרה כוללת כמתבקש .

פונה המבקש לאפשר לו חניה שמורה לנכים להלן : "חניה אישית" בסמוך לביתנו, אינו נדרש כלל למלא טפסים וכל מה שנדרש ממנו בעל פה להציג אישורים שונים שנועדו להוכיח אחוז נכות ותו נכה מטעם משרד התחבורה. מתוך סקירת הוועדות משנת 2006 וועדת התנועה אישרה מעל כ- 30 חניות לנכים במקומות פרטיים.

העדר נהלים

אין במחלקת התנועה נוהל "אישור חניות לנכים" אשר אמור לכלול : הליך האישור, פורמט טופס הבקשה, פרטים על הזכאות, טופסי הצהרה מתבקשים, הוראות שונות למעקב ולדווח תקופתי לממונים ועוד.

מתוך עיון בתיק הנכים המצוי אצל מנהל מחלקת התחבורה עולים הליקויים הבאים :

- ❖ בחלק מהמקרים, לא נמצא מכתב בקשה וכאמור לא קיימים טופסי בקשה מובנים.
- ❖ במקרים מסוימים אושרו חניות לנכים במקומות ציבוריים שלא בהתאם לקריטריונים מנימוקים שונים של התחשבות ספציפית שאינם תואמים להגדרת נכה עפ"י תקנות התעבורה .
- ❖ חלק מהמסמכים שנמצאו בתיקים, אינם מקוריים ולפעמים הפרטים אינם ברורים. כמו כן לא נהוג להתנות את ההיתר בכפוף לכך שאין למבקש חניה פרטית.
- ❖ בחלק מהבקשות קיימת אי התאמה בין מספרי הרכב המבוקש לבין מס' הרכב המצוין ברישיון הרכב.
- ❖ לא נהוג ככלל להוציא תשובות מסודרת בכתב לפונה לאחר אישור ועדת התנועה בעניינו, הידיעה על כך נמסרת לפונה בדרך כלל טלפונית.
- ❖ בשל העדר תיעוד נאות, קיים קושי באיתור כלל החניות הנכים שאושרו במקומות ציבוריים לשימוש פרטי ליד מקומות מגוריהם.
- ❖ חלק מהאישורים הקיימים ניתנו לפני שנים לא מעטות אם לא רבות. בהעדר נוהג חידוש כמתבקש אין לרשות בקרה באיזה מידה עדיין קיים הצורך באישור זה ולחלופין אפשר שבחלוף הזמן נעשה שימוש אחר במקומות חניה אלה.
- ❖ אין לרשות החניה פרטים של כל אישורי החניות שניתנו לנכים כחניות נכים וזאת לצורכי אכיפה ובקרה בכתובות השונות לעניין מהות השימוש הלכה למעשה.

סימונים שאינם ברי תוקף

עפ"י סקר התמרורים משנת 2006, אותרו 137 סימונים על הכביש (להלן תמרור ד-16). כל הסימונים אינם ברי תוקף, שכן לא אושרו מעולם בוועדת התנועה וכל תכליתם כדברי מנהל מחלקת התנועה, נועד בעיקר על מנת למנוע חניה במקומות גישה ליד מוסדות ציבור, או מרכזים מסחריים. עוד הוסיף, כי בזמנו הוחלט כמדיניות בלתי כתובה לאפשר סימונים כאמור.

הסימונים אינם חוקיים וממילא לא ניתן לאכוף בגין סימון זה, קל וחומר כאשר תושב יערער בגין דוח שקיבל. מאחר וועדת התנועה לא אישרה את הסימונים הנ"ל ואין ברשותה אפילו רישומי עזר מלאים שיוכיחו את הסימון הבלתי פורמאלי, ויקשה על הרשות לדעת, האם הסימון הקיים בשטח מקורו ביוזמת הרשות, או ביוזמה פרטית שבנסיבות אלה ואפשר שזו בלתי נמנעת.

עפ"י נתוני הסקר, אותרו 25 תמרורים מסוג ג-43 אשר נועדו לסימון חניה לנכים בעלי מוגבלות רגליים במקומות ציבוריים. נתון דומה קיים גם ברשות החניה. עפ"י נתוני הסקר, 14 תמרורים מתוכם לא אושרו בוועדת התנועה ולחלופין במידה ואושרו, לא נמצאה אסמכתא כך. שמבחינה זו בשני המקרים התוצאה זהה, היות שלא ניתן לאכוף במקומות אלה.

אכיפה במקומות חניה לנכים במקומות ציבוריים

שני תווי חניה לנכים, נכים בעלי תו נכה (משולש או כסא גלגלים) תו סימון כסא גלגלים נועד לנכים מוגבלים ברגליים. ככלל, תושבים נוהגים לכבד את הסימונים המיועדים לנכים. יחד עם זאת, בחלק מהמקרים עדיין ניתן למצוא חניית כלי רכב שאינם נושאים תווי נכה מסוג כסא גלגלים, או לחלופין חונים במקומות אלה נכים מהסוג השני כאמור לעיל, שאינם פגועי גפיים. עפ"י החוק גם הם אינם רשאים לחנות במקומות אלה ולמעשה, אין אכיפה נאותה להוציא מקרים בודדים שהמשטרה אוכפת.

בהתחשב במוגבלות הנכים הקשים הראויים לגישה חופשית לחניה בהתאם, על רשות החניה לאכוף נושא זה בשל חשיבותו.

בשולי הדברים יצוין, כי עפ"י חוק חניה לנכים התשנ"ד-1993, נכה רשאי לחנות את רכבו הנושא תג נכה במקום שאין חניה מותרת בו בכפוף לתנאים מסוימים המחויב בהם כגון: בתוך צומת, מעבר חציה ועוד, בהם אסורה עליו החניה במקום. החוק מונה שבעה סייגים לחניית נכים הראויים לאכיפה כלפי נכים אלה.

העדר נגישות לנכים קשים

ממצאי הביקורת מצביעים על כל כי במרבית המקומות הציבוריים לרבות במבנה העירייה, קיימת בעיית נגישות לנכים קשים פגועי רגליים. אומנם קיימת חניה סדורה לנכים אך הנגישות בהמשך חסומה בפניהם. חובתנו כחברה לעשות מאמצים לשיפור המצב הקיים.

המלצות הביקורת

על מנת לעשות סדר בנושא אישורי חניות לסוגיהן, מומלץ בשלב ראשון לדרוש חידוש מיידי של האישורים הקיימים (לקצוב בזמן) לבחינת הרלוונטיות של האישורים הקיימים ועל מנת לקבל תמונה עדכנית מדויקת לצורכי מעקב ובקרה. בהמשך מומלץ להנהיג חידוש אחת לשנתיים.

כמו כן מתבקש בסדר קדימות גבוהה- להכין נוהל מסודר בנושא חניות לנכים, שיכלול: פירוט הליך אישור הבקשות לסוגיהן, עמידה בתנאים, אמצעי בקרה תקופתיים, כללים לחידוש הבקשות, מדיניות אכיפה טופסי בקשה, טופסי חידוש, הצהרה ועוד.

לנושא: הקצאת מקומות חניה בלעדיים בשטח ציבורי (ליד מקום המגורים)

מקומות החניה הבלעדיים בשטח הציבורי ניתנים אך ורק למי שאין לו מקום חניה פרטי בחצר ביתו או פתרון אחר לחניה. על מנת להציב תמרור בלעדי על המבקש למלא את הטופס המתאים ולחתום על ההצהרה שמשמעותה הצהרה על נכונות הפרטים והכתובת שמסר וכן התחייבות לדווח על כל שינוי שיחול בפרטי הבקשה להקצאת מקום החניה הבלעדי לנכה (כגון: החלפת רכב, שינוי במצב הבריאות וכו'), אני מתחייב/ת להודיע מיידי לרשות החניה העירונית/מחלקת התנועה בעירייה..

לנושא: בקשה להקצאת מקום חניה בלעדי לנכה ליד מקום העבודה

מקומות חניה בלעדיים בשטח ציבורי זכאי למקום חניה שמור ליד מקום העבודה בעלי תו נכה שנכותם בין 80% ל- 100% והינם נכי גפיים תחתונות (מוגבלים בניידות) בעלי רישיון נהיגה הנוהגים בעצמם. על מנת להציב תמרור בלעדי יידרש למלא טופס מתאים והצהרת המבקש כי אין לו מקום חניה ליד מקום עבודתו וכי, המקום הנ"ל ישמש אותו בלבד (מספר רכב). כמו כן יתחייבו להודיע על כל שינוי בשימוש המקום שיוקצה לו (החלפת רכב, שינוי מקום עבודה, שינוי שעות העבודה, ימי עבודה, שינוי במצב בריאותי וכו').

חידוש זכאות חניה לנכים

מומלץ כי נכים שלהם מקומות חניה בלעדיים - אחת לשנתיים יישלחו אליהם טפסים לחידוש הזכאות וזאת על מנת להבטיח שהנכה אכן משתמש במקום הבלעדי ולמנוע שימוש לרעה, הטפסים החתומים, כולל המסמכים, יוחזרו לרשות החניה/ועדת התנועה תוך 30 יום מיום הפצתם. נכה אשר לא יחזיר את החומר תוך 30 יום מתום התקופה הרשומה לעיל, זכאותו תישלל ומקום החניה יבוטל.

מומלץ שמחלקת התנועה תבצע, אחת לחצי שנה, מדגם לאימות זכאותם של נכים להם הוקצה בעבר מקום חניה שמור.

יחסי הגומלין שבין הלשכה המשפטית, וועדת התנועה ורשות החניה**רשות החניה**

בשלהי שנת 2000, החליטה מועצת העיר על הקמת רשות החניה שמתפקידה לטפל, להסדיר ולאכוף את כל נושא החניה בעיר. רשות החניה החלה את פעילותה בשנת 2002, תחילה בהפעלת חניון בפארק סיבל ובהמשך הרחיבה את פעילותה בשנת 2004 בנושא חניה באמצעות מדחנים באזור זה. בשנים האחרונות אזור התעשייה הישן סומן הוסדרה בו חניה בתשלום (כחול לבן).

בדו"ח מבקר העירייה משנת 2005, בנושא רשות החניה הומלץ בין היתר, שיש להסדיר תשתית נהלים לדרך פעילותה של רשות החניה. בדוחות מעקב תיקון ליקויים הביקורת חזרה על ההערה מסי שנים עוקבות והאחרונה בשנת 2008, אולם הנושא טרם הופנם. כמו כן ובשל הצורך בשמירה על הסדר הציבורי הביקורת המליצה להרחבת האכיפה ברחבי העיר כגון: אדום לבן, חניה על מדרכות וכו' אולם גם המלצה זו אינה מיושמת בדרך כלל.

יחסי הגומלין בין ועדת התנועה לרשות החניה

לא הוגדרו ברשות יחסי גומלין בין ועדת התנועה לרשות החניה למרות שהם שלובים זה בזה ומתבקשים בהכרח ולא הונחה תשתית נהלים נאותה בעניין זה. עד לאחרונה (2008) כמעט ולא היה קשר וסנכרון בין ועדת התנועה לרשות החניה, להוציא נקודות ההשקה בענייני ערעורים בגין דוחות חניה. כמו"כ, בישיבות ועדת התנועה, רשות החניה לא הוזמנה לישיבות אלה הגם שמטבע הדברים רשות החניה כגורם ביצועי ומקצועי נחוצה בוועדה.

משום כך רשות החנייה לא הייתה מודעת להחלטות ועדת התנועה בנושאי תמרור או שינויים בסדרי התנועה, אלא אם כן הוטל על החכ"ל לבצע עבודות תמרור או סימון. לראשונה החל משנת 2008 משתתף דרך קבע נציג מטעם רשות החניה בוועדה ומהניסיון המצטבר הדבר הוכח כצעד נכון ומועיל.

תפיסת תפקידה של רשות החניה

בהעדר הגדרה ברורה באשר לתפקידי רשות החניה, זו נתפסת גם בעיני מפעיליה בתפקיד הפעלה ואכיפת נושא החניה במקומות כחול לבן בלבד. **רשות החניה כפי שעולה מהביקורת, אינה אוכפת את סדרי התנועה שבתחום סמכותה בכל חלקי העיר בכל הקשור לחניה באדום לבן, חניה על מדרכות, חנית נכים ועוד. כמו כן פעילותה מסתיימת בדרך כלל בשעה 17:00 ומכאן שבשעות הקריטיות נפקד מקומה של הרשות במקדים שונים והראשון בהם רח' שבז (רחוב ראשי חשוב) ורח' שילה (רח' ראשי ער יחסית). כתוצאה מכך ההיבט הבטיחותי עליו ממונה וועדת התנועה נפגם לצד זניחת הסדר הציבורי.**

יחסי הגומלין בין הלשכה המשפטית לבין ועדת התנועה ורשות החניה לא תאמה את המתבקש מאליו, לפחות עד שנת 2008. כך למשל הלשכה המשפטית לא הוזמנה עד שנה זו לשיבות ועדת התנועה ובאופן דומה גם רשות החניה כגורם מבצע לא הוזמן. מאידך רמת התיאום בין הלשכה המשפטית ורשות החניה בשנים האחרונות עלתה על פסים נאותים. לאחר שהובן הצורך בסנכרון צולב בין הגורמים הנ"ל, החל משנת 2008 החלו גורמים אלה להשתתף בוועדת התנועה דרך קבע והניסיון המצטבר אכן מוכיח את עצמו.

לסיכום

פעילות ועדת התנועה ברשות עוסקת במכלול נושאי התחבורה, הבטיחות והסדר הציבורי כנובע מכך. האכיפה מהווה נידבך חשוב במכלול זה ושילובה מתבקש בכל שלב ובעיקר במקומות מועדים כגון רח' שבזי. יש לציין כי הסדרי תנועה וחניה טובים ככל שיהיו, אינם מספיקים בהעדר אכיפה בצידם.

התושבים מצפים כי רשות החניה בשילוב עם ועדת התנועה והלשכה המשפטית, תטפל בכל נושאי החניה והאכיפה בעיר - תגדיר ותסמן מקומות אסורים או מותרים לחניה (בכפוף להחלטות ועדת התנועה), תיזום פיתוח של מקומות חניה נוספים, תפנה רכבים נטושים התופסים מקומות חניה, תאכוף את איסור החניה על העוברים על חוקי העזר - קרי מתן דוחות לחונים במקומות אסורים (המשטרה, כמדיניות, אינה מטפלת בעבירות חניה להוציא מקרים חריגים). התיאום והשילוב בין כל הגורמים הנ"ל יצור בהכרח סינרגיה ראויה.

המלצות:

- א. מומלץ למסד את יחסי הגומלין בין הגורמים השונים בדרך של הנחת תשתית נהלים ראויה ומפורטת.
- ב. מומלץ לקבוע מדיניות אכיפה ראויה, בנקודות הקריטיות ובמקומות המועדים בהם מתבקש הסדר הציבורי והבטיחותי בדגש לשעות הערב, במתכונת תוכניות עבודה והפעלה של רשות החניה.

פסי האטה ("במפרים") - רקע כללי

פסי האטה (speed humps) הינם אזורים מוגבהים מעל המיסעה, המותקנים לרוחב הדרך ומהווים אמצעי גיאומטרי להורדת מהירות הנסיעה בדרך. בשנים האחרונות חל שינוי בתפיסת העולם התנועתית לפיה ניתנת עדיפות לאיכות החיים ולבטיחות בדרכים גם במקרים בהם הדבר בא על חשבון פגיעה בזרימת התנועה ובנוחותה.

ההצדקה הבסיסית להתקנת פסי האטה כפי שמובא בהנחיות הינה להורדת מהירות נסיעה גבוהה בהתאם להיררכיית הרחוב, כאשר גורמים נוספים כגון: תאונות דרכים, מספר אוטובוסים ונפח התנועה ברחוב, מהווים שיקולים מנחים בלבד. אומנם גישה זו נראית נכונה ותואמת את רוח הדברים כפי שהם מוצגים במסמכים דומים של מדינות אחרות בעולם. יחד עם זאת רשות מקומית צריכה לקבל החלטות על מיקום פסי האטה על בסיס נרחב יותר של קריטריונים ספציפיים וכמותיים.

מחקרים רבים בעולם וביניהם גם בישראל, התברר ברמת מובהקות גבוהה, כי פסי האטה מורידים את מהירות הנסיעה ואם הם מותקנים **ביחס נכון** של בין 7.5 ל 10 ס"מ גובה ו 3.7 עד 4 מ' רוחב ובמרחק שלא יעלה על 100 מ' בין הפסים, עשוי הדבר להוריד את מהירות הנסיעה עד כדי 30-40 קמ"ש. עוד התברר כי התאוצה האנכיים גורמת לחוסר נוחות לנהג ולנוסעים והיא הגורם המביא לריסון ומיתון מהירות הנסיעה.

בישראל, בשונה ממדינות אירופה למשל, **אין תקן** המסדיר את מידות פס ההאטה ועל כן כל עירייה או גוף האחראי על קטע דרך מסוים יכול להקים לכאורה פסי האטה בגדלים כראות עיניו. לא אחת אנו נתקלים בפסי האטה מאוד גבוהים הגורמים לשפשוף תחתית הרכב ופוגעים בו ומסכנים את הנוסעים.

הנחיות משרד התחבורה להתקנת פסי האטה שתוקפן יפה להיום, הינן הנחיות שפורסמו בשנת 1991, לינק (1991) עם מהדורה מעודכנת בשנת 2002, הקרט (2002) אשר כהגדרתן מהוות טיוטא ואינן מחייבות. הנחיות אלה הן ליבראליות יותר בדרישותיהן מההנחיות הקודמות שפורסמו בשנת 1983, כי על פיהן רשות מקומית בעלת ידע מתאים, רשאית להתקין פסי האטה בתחומה ללא צורך באישור המפקח על התעבורה.

ההיבט השלילי בפסי האטה

לצד היתרונות הקיימים, נלוות מספר תופעות שליליות הקשורות ב- פסי האטה ובעיקר אלה שאינם תקינים ובלתי מסומנים עפ"י המלצות משרד התחבורה וחשוב להיות מודעים אליהן: **פסי האטה עלולים במקרים מסוימים לגרום לאובדן שליטה ברכב ולתאונות**: במקרה שפס ההאטה אינו בולט לעין עלול הרכב לעלות עליו במהירות גבוהה ולאבד את אחיזת הצמיגים בכביש. במידה והנהג מזהה באיחור כי לפניו פס האטה הוא יבצע בלימת חירום אשר ביחד עם אובדן האחיזה יכולה לגרום לאובדן שליטה ברכב ולתאונה. גם פסי האטה הממוקמים בתוך סיבוב עלולים לגרום לכלי רכב העוברים במקום לאובדן שליטה וסטייה מהכביש אשר עלולה להסתיים בפגיעה בגוף וברכוש.

כל האמור לעיל חמור שבעתיים בתנאי רטיבות וגשם. בתנאים אלה האחיזה נמוכה עוד יותר והסיכוי לאובדן אחיזה ואובדן שליטה עקב כך גדלים. עלינו לזכור כי בנוסף למכוניות אנו חולקים את הכביש גם עם כלי רכב דו גלגליים ממונעים: אופנועים וקטנועים למיניהם. במפגש במהירות גבוהה בין קטנוע קטן גלגלים ופס האטה גבוה התוצאה ידועה מראש: הקטנוע יינזק וגם קיים סיכון לאובדן שליטה ופגיעה חמורה בגוף.

שילוב של תנאי רטיבות, פסי האטה וקטנוע קטן גלגלים הנו מסוכן במיוחד מבחינה פיסיקאלית. אם נצטרף לכך את העובדה כי רוכבי קטנועים אלו הנם בדרך כלל נערים ונערות צעירים חסרי ניסיון ברכיבה, ניתן להבין בנקל את המשמעות המסוכנת של הדברים.

לסיכום ניתן לקבוע כי פסי האטה אינם בהכרח דבר שלילי אולם אינם מתאימים לכל קטע כביש כי אם למקומות מאוד ספציפיים ויש להשתמש בהם בחוכמה בכדי למנוע מפגעים קשים אחרים

ממצאי הביקורת

כמות פסי האטה הפזורה ברחבי העיר בסמטאות וברחובות ראשיים מוערכת בכ- 100 יחידות לפחות ואפשר אף יותר. אין לרשות נתונים עדכניים באשר לכמות פסי האטה הקיימים, להוציא נתונים היסטוריים עפ"י סקר תמרורים משנת 2006 (74 יחידות באורך כולל של 540 מ').

התקנת פסי האטה בעיר נקבעת כמקובל בוועדת התנועה ומתוקף סמכותה. החלטות להתקנת פסי האטה אינן בהכרח כנובע מתכנון ראייה גלובלית בתפיסת התנועה בעיר. שכן במרבית המקרים הרשות באמצעות ועדת התנועה נענית לבקשת תושבים להתקנת פסי האטה במקומות שונים בעיר.

פסי האטה כאמור, נועדו במהותם להפחית את מהירות הנסיעה בקטע המסוים, אולם במקרים לא מעטים התקנת פסי האטה הלכה למעשה, אינה תואמת את המהירות המבוקשת במקור בקטע דרך זה. הדבר נובע בשל העדר הגדרה מראש של מפרט פס ההאטה או לחילופין במקום שהייתה הגדרה, הביצוע אינו תואם את המבוקש. במלים אחרות, על הוועדה לעמוד בשיקוליה באשר למטרת אישור התקנת פסי האטה בהתחשב במכלול השיקולים הרלוונטיים לרבות המהירות המבוקשת, עומס התנועה, נוחות וכו' שתוצאתה הגדרה ספציפית על מידות פס ההאטה ומטרותיו.

במהלך הביקורת התבקש מנהל מחלקת התחבורה להציג להמחשה החלטות מול ביצוע להתקנת פסי האטה ובאיזו מידה ההליך מתבצע. מתשובותיו הובן כי, את החלטות לביצוע מועברים בדרך כלל לחברה הכלכלית וזו לא בהכרח פועלת בהתאם לסקיצה ומידות מדויקות לביצוע.

ממצאי הביקורת בנושא מצביעים על כך, כי קיימת שונות רבה בין פס אחד למשנהו (לעניין מידותיו והמרחקים שביניהם) ולא בהכרח תואמים את כוונת החלטות ועדת התנועה. כמו"כ, התקנת פסי האטה ברחובות ראשיים מחייבת חשיבה מעמיקה וראייה גלובלית בתפיסת התנהלות התנועה ברחובות אלה. כך למשל, אם בכוונת ועדת התנועה להגביל מהירות באמצעות פסי האטה ל- 30 קמ"ש כמשל, חזקה עליה להגדיר בתמרור ובנוסף את כל קטע הכביש בהגבלת המהירות כאמור.

סימונים ותמרור פסי האטה

מתוך עיון במחקרים השונים ניתן לראות כי קיימת חשיבות רבה לכך שהנהג יוכל להבחין בפס. התברר שצביעתם בצבע צהוב, תרמה להאטה מסוימת עוד לפני שהרכב עלה עליהם, אם הנהג היה יכול להבחין בהם בתחילת הרחוב, היה הדבר מסייע לו להפחית את המהירות עוד לפני המפגש עם פס ההאטה.

במחקר שבוצע ע"י הקרט, זיידל ובר זין (ספטמבר 1985) בנוגע לשילוט וצביעת פסי האטה מציינים החוקרים כי מתוך מדידות אקראיות והתרשמות בשטח עולה שמיד לאחר התקנת הפסים נהגים רבים האטו במידה מוגזמת וחלקם האיטו והאטו בין פס לפס, כך שהנסיעה הייתה מאד לא רצופה. במשך הזמן למדו הנהגים להיכנס לכל קטע במהירות נמוכה ולהמשיך לנסוע באופן רציף למדי. יש להניח שנהגים זרים למקום, חוזרים על דפוס ההתנהגות הראשון.

גם בהנחיות הישראליות מפורט מערך הסימון והתמרור האמור לספק לנהג: אזהרה מפני קיומו של פס האטה, מידע על המרחק עד לפס הראשון ו/או על אורך הקטע שבו מותקנים הפסים, מידע על המהירות המומלצת למעבר מעל לפסים וסדרה של תמרורי הוריה ואינפורמציה במטרה למנוע מהנהג והנוסעים מצב של חוסר נוחות (הקרט, שלום ואחרים, 1985).

עפ"י המלצות משרד התחבורה סימון הפסי יהיה בצבע צהוב והצבע שיהיה מעורב בחומר מחזיר אור
לשיפור הראות בלילה. לא יסומן כל פס האטה, אלה רק חזיתו, באמצעות פס צבע באורך 50 ס"מ לרוחב הדרך, ובנוסף ע"י חץ בצורת משולש. הנחיות אלו נועדו להכין את הנהג לקראת מעבר על הפסים במטרה לצמצם את חוסר הנוחות אך עם זאת להביא לירידה הרצויה במהירות.

ממצאי הביקורת בנושא סימון ותמרור פסי האטה בעיר מעלים, את הליקויים הבאים:

1. חלק ניכר מפסי האטה בעיר לא מסומן כלל.
2. במקום שקיים סימון זה אינו תואם את המלצות משרד התחבורה חלקם דהויים ובלתי נראים לעין.
3. תמרורי האזהרה בקטעים שבהם קיימים פסי האטה, אינם מבהירים דים את אורך קטע הכביש שבו מותקנים פסי האטה ולא את המהירות המומלצת לנסיעה.

לכאורה, הדבר הטוב ביותר שמתבקש הוא להציב לפני כל פסי האטה תמרור אזהרה, או לחילופין כעדיפות שנייה, ניתן להסתפק **לפני כל קטע מוגדר** בתמרור אזהרה אחד ברור ובתנאי שיפורט בו אורך הקטע בו מותקנים פסי האטה ו/או כמותם, מהירות נסיעה מומלצת וכו'. כל זאת על מנת שהנהגים ובעיקר הצעירים שאינם מן הישוב לא יופתעו ולא יגרמו לתאונות.

לפיכך, מן הראוי לצמצם את אי הוודאות של הנהגים, לגבי המהירות המבוקשת בקטע ולגבי אורכו, כדי שיוכלו לתכנן את ההאטה בצורה סדירה ואחידה יותר. לדרישת "האט" אין משמעות זהה אצל נהגים שונים בעוד שלמהירות מסוימת יש אותה משמעות. ידיעה מראש לגבי אורך הקטע והמהירות הרצויה לתנועה, עשויה לצמצם את הנטייה להאיץ בין הפסים, או קבוצות הפסים.

עומס תנועה כפונקציה של כמות פסי האטה

ברחובות הראשיים, יהושע בן נון (החוצה את העיר מצד צפון ממערב למזרח) ויהודה הלוי בהמשך באורך כולל של כ-3.5 ק"מ, מותקנים פסי האטה בכמות לא מבוטלת ובשונות גבוהה. לאחרונה ניכרים בשטח תיקונים והתאמות בחלק מפסי ההאטה כנובע מביצוע לא נאות בעת התקנתן. הביקורת מביאה לתשומת לב הרשות בעניין זה, כי בהתחשב בעובדה שרחוב זה מהווה דרך אלטרנטיבי לחציית העיר ממערב למזרח לבאים מהכניסה המערבית, הדבר יוצר בהכרח הסטת התנועה לכיוון הרחוב הראשי המקביל (רח' שבזי) במטרה להימנע "מתלאות" פסי האטה שברח' יהושע בן נון. עקרון הכלים השלובים במקרה זה יוצר עומס נוסף על רח' שבזי העמוס ממילא ובעייתי באופן מיוחד. סוגית האיזון במכלול השיקולים לכמות ואיכות פסי האטה בקטעים הנ"ל ראוייה להבחן מעת לעת.

המלצות כלליות

מומלץ לרשות לקבוע לאחר התייעצות עם מומחי תעבורה, מדיניות סדורה לרבות סקירת המצב הקיים, בקביעת פסי האטה ברחובות הראשיים באשר לכמות והמבנה הפיזי המתבקש. הבחנה לעניין זה צריכה להיעשות בהתייחס לסמטאות לכבישים ראשיים.

מומלץ לקבוע סימון אחיד ותיקני עפ"י המלצות משרד התחבורה ולוודא צביעה מעת לעת באופן שיראה לנהגים ובעיקר לשעות הלילה החשוכות.

מומלץ לקבוע בתמרור אזהרה לעניין פסי האטה באופן הברור ביותר, תוך פירוט אורך הקטע המדובר במידה ולא תומרר כל פס האטה בפני עצמו.

מומלץ למחלקת התנועה לפתוח תיק מעקב (ככלי בקרה) בגין כל פסי האטה שמאושרים בוועדה. התיק יכלול פרטים טכניים כגון, סקיצה, מידות אורך רוחה וגובה הפס, מטרת ההתקנה והנימוקים לקביעה זו, צירוף טופס מובנה לבקרה ואימות ביצוע החלטת הוועדה הלכה למעשה.

רח' שבזי

רח' שבזי הינו רחובה הראשי והעיקרי של עיריית ראש-העין באורך כ-2.5 ק"מ, החוצה את העיר מצד דרום ממערב ממזרח. הרחוב מאופיין בצפיפות בתי עסק לצד אי הסדרה של הרחוב מבחינת הסדרי התנועה בו. כמו"כ, למרות העובדה כי מדובר ברח' ראשי וסואן יחסית לכלל העיר, **רמת התאורה שבו נמוכה עפ"י כל סטנדרט ולמעשה במבט כללי הרחוב חשוך והנסיעה בו לא נעימה בלשון המעטה.**

שילוב הפרמטרים הנ"ל מהווים מוקד סכנה להולכי רגל החוצים את הכביש לכל אורך הרחוב ובעיקר בשעות הערב אינם נראים בשל החשיכה. מתוך פרסומים שונים צוין, כי לדברי גורמים במשטרה המקומית הציר המרכזי של תאונות הדרכים בראש-העין מתמקד ברחובה הראשי ברח' שבזי.

אם לא די בכך, הרי שרמת האכיפה העירונית המתבקשת בנסיבות אלה, כמעט ולא קימת וככל שמדובר באכיפה משטרתית זו מעטה מאוד אם בכלל בשל סדרי עדיפות של המשטרה.

מאגף ההנדסה מחלקת התנועה נמסר, כי קיימות תוכניות מאושרות זה מס' שנים אולם, מסיבות לא ברורות של עיתוי מתאים ותקציב, רח' זה לא מצוי בתכנון מעשי בעתיד הנראה לעין.

לסיכום:

לנוכח כל האמור, אין ספק כי המוקד העיקרי מהווה מפגע תעבורתי הינו רח' שבזי בעיקר בקטע המתחיל מהרמזור לכיוון השכונות החדשות. המצב הקיים גובל בסכנה לציבור הולכי הרגל אלא אם כן יעשה מעשה לשדרוג הרחוב באופן מהותי עפ"י התוכניות הקיימות.

מעקות בטיחות

מעקות בטיחות תורמים להפחתת שיעור התאונות ככל שאלה ניצבים במקומות הנכונים. מסקנה נוספת כנובע ממחקרים בנושא מעלה כי מעקוב בטיחות מונעים חציה בקטעים הפחות בטוחים. אחד מהמוקדים המחייבים מעקות בטיחות הנו במתחם הגישה לבתי הספר בעיר. ככלל נמצא, כי במרבית המוסדות הרשות התקינה מעת לעת מעקות בטיחות באזורי בתי הספר ובסמוך למעברי חציה. יחד עם זאת, אחד המוקדים החשובים שנותר ללא מענה הינו באזור חטיבות הביניים "גוונים" ו-"יובל" עד סמוך לבית ספר "צורים".

מצפייה אקראית בקטע הכביש הגובל עם מוסדות הנ"ל עולה, כי בהעדר מעקות בטיחות תלמידים רבים נוהגים לחצות את הכביש בעת הגעתם או לאחר סיום הפעילות, לאורך כל קטע הכביש שבין החטיבות ועד ב"ס "צורים". הקטע מהווה לכאורה מוקד לחציית תלמידים באופן שמסכן אותם. **על מנת לצמצם את החצייה הפרועה של מאות תלמידי חטיבות הביניים, על הרשות לתת את דעתה לסוגיה ולתכנן מעקות בטיחות בהתאמה למקומות מעברי חציה הרצויים.**

תמרור ד 15 – סימון אדום לבן

עפ"י נתוני סקר תמרור שנערך בשנת 2006, קיימים כ-2,000 קטעים שונים באורך כולל של כ-39.5 ק"מ המסומנים באדום לבן. אולם, מרבית הקטעים אינם נאכפים ע"י רשות החניה להוציא אכיפה משטרתית פה ושם. מצב זה עלול לפגוע בבטיחותם של התושבים בקטעים אלה.

על הרשות לקבוע מדיניות סדורה לאכיפה באדום לבן, שכן סימון זה בהגדרתו נובע משיקולי בטיחות ולהסדרת התנועה. הבעיה חריפה יותר בעיקר בתוך השכונות בהם קיימת מצוקת חנייה והתופעה דומה ברחוב הראשי "שבזי" שהוזכר לעיל.

חניית משאיות

עפ"י נתוני הלשכה לסטטיסטיקה לשנת 2008 בעיר ראש העין רשומים כ-1,800 משאיות מסוגים שונים. חניית משאיות בתוך העיר וסמטאותיה אינה מעוגנת וזאת בשל העדר חניון יעודי לחניית משאיות בכניסות לעיר. *(לביקורת נמסר כי קיים תכנון לכך)* מאידך אין שום הגבלה או התייחסות לחניית משאיות ברחובות העיר בשל ההיבט הבטיחותי הגם שישנם מקומות הראויים להגבלת חניית משאיות.

רחוב שילה

רחוב שילה הינו דו סטרי (לא רחב) ומהווה ציר מרכזי למעבר משכונות הגבעות למרכז העיר, לבי"ס תיכון "בגין" ועוד. תושבים התלוננו עד לא מכבר הביעו מורת רוח מהסדרי החניה והתנועה ברח' שילה-מצפה אפק. במיוחד בשל העומס בשעות הבוקר, דבר המקשה על זרימת כלי הרכב לצד ההיבט הבטיחותי הנלווה לכך. בשעות שונות של היום ובמיוחד בשעות הערב קיימת מצוקת חניה משום שכלי רכב לרבות כלי רכב גדולים עם עגלות רתומות, משאיות ועוד חונים על מדרכות, בעיקולי הכביש, ובכל מקום אפשרי גם בניגוד לכוון התנועה.

מעבר לצפיפות ולתרומה השלילית לאיכות חיים, האמור מהווה **מפגע בטיחותי קשה** הן למכוניות שמבקשות לצאת מהרחובות הנושקים לרח' שילה, והן להולכי רגל ובמיוחד לילדים שהמכוניות החונות על המדרכות מפריעות לשדה הראייה **ומסכנות את חייהם**.

על רקע האמור הרשות השקיעה בשנת 2009 משאבים בסלילה שני מגרשי חניה על מצע כורכר, כמו כן הוקמה כיכר בצומת הרחובות שילה וראשי. ועדת התנועה אישרה בזמנו חניה על מדרכות במקומות המסומנים לכך, אולם בהעדר אכיפה **רק** חלק קטן מדיירי הרחוב הפנים את העניין וחלק ממשיך לחנות על מדרכות באופן שחוסם את זכות המעבר להולכי רגל וכן הפרעה לשדה הראייה.

מקור הסמכות לחניה על מדרכות

הסמכות להסדרת חניה על מדרכה אינה מעוגנת במפורש בחוק העזר הקיים ומשום כך קיים ספק באשר לחוקיות ההחלטה. מהלשכה המשפטית נמסר בתגובה כי עפ"י סעיף 2 לחוק העזר הקיים מאפשר בניסוח לאסור או להתיר חניה "בכל אזור". יחד עם זאת לנוכח חוקי עזר ברשויות אחרות נמצא לנכון לעגן במפורש את הנושא במסגרת תיקון חוק העזר המצוי בשלבי אישורו בעתיד.

נוסח התיקון המוצע כלהלן:

א2. לאחר התייעצות עם קצין המשטרה, רשאי ראש העירייה לקבוע חלק ממדרכה כמיועד לחניה לרכב ובלבד שינתן באותה מדרכה מעבר סביר להולכי רגל; המקום שנקבע לכך יסומן בתמרור, ומשנקבע כך, לא יחול על חניה בחלק האמור איסור חניה לפי חוק עזר, ובלבד שהחניה היא בתאם לכל הוראה שבתמרור.

הביקורת לא שוכנעה באשר לסמכות חניה על מדרכות בשל פירוש המונח "תחום העירייה" שבחוק העזר בצורה כה רחבה לעניין מדרכות. התיקון המוצע לחוק ראוי בהחלט, הן לעניין הגדרת סמכות הרשות והן בשל ההתניה למעבר "סביר" להולכי רגל כלשון ההצעה כאקט מאזן. אם כי לא מומלץ להסתפק במונח זה (הנתון לפרשנות) יש מקום לתחום במפורש מרווח מוגדר להולכי רגל שלא יפחת ממס הנקוב במטרים.

לנוכח התיקון המוצע בחוק העזר (הוספת סעיף א2 המוזכר לעיל) ניתן להסיק כי החלטת ועדת התנועה להיתר חניה על המדרכה ברח' שילה, נעשתה לכאורה בהעדר סמכות.

במספר מקומות ברחוב, תושבים יצקו לתוך הכביש שיפועי בטון לצורכי גישה לחנייתם הפרטית. מובן שיציקות אלה מהוות מפגע תעבורתי קל וחומר כאשר מדובר בכביש שאינו רחב ידיים במיוחד. הרשות מצידה התעלמה ולא עשתה חובתה לסילוק המפגע ולא התקנת שפת מדרכה מונמכת כמתבקש. כמו כן החניה על קטעי מדרכה במקומות המסומנים אינה מתוחמת בשילוט מתאים אשר יגדיר את קטעי הרחוב המותר לחניה על המדרכה.

לסיכום, הרשות אומנם פעלה והשקיעה משאבים לא מעטים ברחוב זה. אלא שכדי להשלים את המלאכה יש- לאכוף את הסדרי החניה החדשים שמוצעים לדיירי הרחוב ע"י שלטי אזהרה, הסברה או לנקוט בדרך הקשה ע"י פקחים שיאכפו את החוק באמצעות דוחות וקנסות מה שלא קיים היום.

המלצות

בהתחשב בנתוני הדרך, צורכי התושבים הגרים ברחוב ולצורכי התנועה, מתבקשת אכיפה סדורה וחשיבה מחודשת לצמצום החניה על מדרכות. האמור לנוכח העובדה שבינתיים שנסללו שני מגרשי חניה כאמור. הנגישה במדרכות להולכי רגל לצורכי חנית כלי רכב, כמוה כנגיסה בבטיחותם של הולכי הרגל.

תפיסות ועמדות הורים בנושא עיר בטוחה – מתוך סקר

במסגרת פעילות "ארגון בטרם" לקידום בטיחות הילדים בדרכים, נבחנו בשנת 2007 תפיסות ועמדות של הורים בנושא: "עיר בטוחה לילדים". המחקר נעשה באמצעות סקר מייצג של אוכלוסיית הערים בישראל בשאלות שונות ולהלן 2 מהמסקנות החשובות שהסקר הניב.

תפיסת אחריות העירייה במניעת היפגעות ילדים

המרואיינים התבקשו לציין האם ובאיזו מידה חשוב שהעירייה תפעל למניעת תאונות דרכים שבהן מעורבים ילדים, ולמניעת פציעות של ילדים במתחם העירוני 71%. מהמרואיינים סבורים כי העירייה אחראית למניעת תאונות בהם מעורבים ילדים, ו 82%-סבורים כי באחריותה למנוע פציעות ילדים במתחם העירוני) ציינו: "במידה רבה" או "במידה רבה מאוד".

מאפייני העיר הבטוחה לילדים מפני תאונות דרכים.

המרואיינים התבקשו לציין, באופן בלתי נעזר, מה חשוב שיהיה בעיר או ביישוב המגורים שיהפוך אותו למקום מגורים בטוח לילדים מפני תאונות דרכים. 57% מהמרואיינים התייחסו בתשובותיהם לדרכים בטוחות, ובין התשובות הבולטות: מעברי חציה, (26% רמזורים (17%) פסי האטה (16%) ושילוט מתחזק (16%)

35% מהמרואיינים תיארו מרחבים בטוחים: פארקים מגודרים, (16%) כיכרות ושטחים פתוחים (12%) ומרחבי משחק מרוחקים מכבישים. (11%) שיעור גבוה יחסית של הורים לילדים עד גיל 3 התייחסו לנושא המרחבים הבטוחים (42%) מהמרואיינים התייחסו בתשובותיהם לאכיפה ופיקוח ו-7% התייחסו להסברה.

אומנם הסקר משקף דעות ותפיסות יחד עם זאת לא ניתן להתעלם ממגמות אלה שיש בהן בסבירות גבוהה גם קורטוב של אמת ויש לקחתן בחשבון.

תגובת מהנדס העירייה

אגף תכנון והנדסה

י' באדר תש"ע
24 בפברואר 2010

לכבוד
משה כהן
מבקר העירייה
אדון נכבד,

הנדון: ועדת תנועה ותמרור – טיוטת דו"ח
מתאריך 2.2.10

1. ראשית, הערכתי נתונה על עבודתך על העומק והתכנים.
2. לגבי עדכון סקר התמרורים – ניתן לבצע גיבוי ועדכון ע"י תומך חיצוני.
3. לגבי מחשב למנהל תשתיות, הוזמן.
4. לגבי החלטות ועדות תנועה מהעבר, מומלץ מאוד לבצע יישור קו על כל מלאי התמרורים הקיימים. מהלך זה הוא מסורבל ומורכב, וחשוב לבצע באמצעות גוף חיצוני שיכין החומר ויגישו לוועדה (משרדי יועצי תנועה וכו').
5. **חניות נכים:** יבדקו הליכי אשור התמרור (נוהל) ויערך סקר מצאי תמרורים ביחס לאישורים ובעיקר התאמת מספרי רכב בתמרור לרכב.
6. **פסי האטה:** בעבר היה אישור פסי האטה בסמכות תמרור של המחוז, מזה שנים רשאים ועדת תמרור מקומית לאשרם ברחובות שאינם עורקי תנועה. יתרוונות הפסים מוכרים, כמו כן החסרונות. בוצעו תיקוני שיפועים לפסים לא תקינים וכל המבוצעים כיום הם עפ"י ההנחיות כנדרש. ניתנה הנחיה לסמן את פסי האטה במסגרת חידוש צבע בעיר.
7. **רח' שבזי:** יש תוכנית תנועתית חדשה מאושרת, יש פנייה לקבלת תקציב בשלב התקציב הבא של משהב"ש. מדובר בשדרוג כולל.
8. **חניות משאיות:** במסגרת תב"ע אזור התעשייה הישן נמצא מקום לחניון מרכזי בשטח של כ-30 דונם. החניון האמור ישרת את באי אזור התעשייה הישן, ישמש כחניון לנוסעים ברכבת לאחר בניית גשר להולכי רגל מעל כבישים 6, ו-444, וכן ישמש חניון לילה העירוני למשאיות. כפתרון ביניים מסדירה העירייה חניון מול השוק העירוני.
9. אין ספק כי כמות המטלות על מנהל מחלקת התנועה הולכת וגוברת, ויש לחזק את המחלקה באנשי מקצוע ותגבור אדמיניסטרטיבי.

בכבוד רב

אריה גלברג
מהנדס העיר

העתק:

אירית נתן- מנכ"לית העירייה
יעקב סעיד – מנהל מח' תחבורה ובטיחות בדרכים

הערות ראש העיר לדו"ח מבקר העירייה

וועדת תנועה ותמרור ברשות

ככלל, יודגש כי מאז השינויים שנערכו ברשות החניה חלה תפנית ניכרת ברמה המקצועית, נקבעו סדרי עדיפות לסימוני כבישים שיצבעו מספר פעמים בשנה, מהלך שחשוב לביטחון התושבים ולסדר הציבורי, החלו הזנות ישירות של ועדת התנועה ו-G.I.S כמו גם רכישה של תוכנה לתמרור כל העיר, לאחר שנאשר את כל התמרורים במוסדות הרשות.

תוספת מהנדס תחבורה ופקידה הם נגזרת של התקציב העירוני, יש חשיבות רבה בהרחבת כ"א מקצועי בתחום זה שהוא קריטי לכל הדעות. הנושא יבחן פעם נוספת בשנת התקציב הבאה.