

אחד, ולמרות זאת המיזם הושק והמצב במקום השתפר פלאים. כלומר, על מנת להגיע לתוצאות המקוות, עיקר המאמץ מושקע בגיוס ההורים לרעיון והבאתם לידי שיתוף פעולה, כאשר כלל ברזל הוא שהחלטה תהיה דמוקרטית ולא בכפייה. חמושים במסקנה זו חיפשו אנשי העמותה גם דרכים להקל ככל האפשר על ההורים בעזרת שינויים תשתיתיים מינימליים וזולים ככל האפשר. מובן מאליו שקל יותר לרתום את אנשי הרשויות ליישום המיזם, כאשר ידוע מראש שהנטל התקציבי מינורי לעומת התועלות הרבות שמפיק המיזם, וכשאין נטל תקציבי ותכנוני, היישום מהיר מאוד. מומחיות זו תורגמה לחוברת המלצות לשינויי תשתיות שאותה מבקשת העמותה להפוך לקבוצת הנחיות (Cook book) למהנדס התנועה המתכנן את התשתיות בסביבת מוסדות החינוך. בשיתוף עם ארגון "בטרם" ומרכז השלטון המקומי, הנושא הובא לדיונים בכנסת ומתקיימים יוזמה ומאמץ חקיקתי להפוך הנחיות אלה להנחיות המחייבות את הרשויות. בדיון שמטרתו הייתה סקירת הערכות משרדי הממשלה לקראת שנת הלימודים תשע"ה, הדגיש מנכ"ל משרד התחבורה מר עוזי יצחקי, את חשיבות היערכות הרשויות המקומיות והממשל, בכל הקשור לבטיחות בסביבת מוסדות החינוך. יצחקי ביקש להיות מעורב בתהליך שעמותת "עיניים בדרכים", ארגון "בטרם" ומרכז השלטון המקומי החלו בו וראה בכך חשיבות רבה. מטרת העמותה להפוך מיזם זה למיזם לאומי מוביל שיתקיים במרבית בתי הספר בארץ, למעט בתי ספר בעלי מאפיינים שונים מבתי ספר עירוניים, כששם בעיית הבטיחות והגודש, שולית. העמותה נערכת בהתאם לנדרש ממנה ומאמינה שיהיה בכוחה להיענות לאתגר חשוב מאוד זה.

בדקות רמת הבטיחות ומצב התנועה בשטח, במצב אמיתי ועל פי הממצאים מתקבלות ההמלצות המופנות לגורמים ברשות האחראים על התשתיות. בתהליך של כשבועיים מתודרכים ההורים לגבי כללי ההתנהגות במהלך המשמרת. ההורים, לבושי אפודים בולטים, מקבלים את פני ההורים המסייעים והילדים המגיעים לאזור "נשק וסע" בזה אחר זה, מסייעים בידם לצאת מהרכב בבטיחות ובזריזות, מסייעים בהוצאת הציוד ומשלחים בבטחה את הילדים לבית הספר. שהות ממוצעת של רכב בנקודה זו היא כחמש שניות בלבד והשיפור בבטיחות ובזריזות התנועה במקום ניכרים מיד. הידע הרב שנצטבר אצל חברי העמותה מקורו באקדמיה, אך גם משעות שטח רבות מאוד שהצטברו בביקורים בבתי ספר רבים בארץ, משעות הבוקר המוקדמות ועד שעות הערב המאוחרות מאוד. ידע זה הפך למומחיות של ממש, שהעמותה חולקת עם ההורים והרשויות גם בשלבים בהם יש צורך באפיון צרכים תשתיתיים. כשההורים מעורבים בכל התהליך והשפעתם על העומד להתבצע היא משמעותית, רמת שיתוף הפעולה שלהם עולה מאוד, ומכאן גם השיפור המרשים ברמת הבטיחות וזריזות התנועה במקום. מדרך הטבע, כל איש רשות האחראי על הנושא ומתפקידו להביא לתוצאות אלה, חושש משום שהתקציב שברשותו מוגבל. הממונה על הבטיחות ברשות יקרא שורות אלה ויחשוש לשתף פעולה. עובדות אלה נלקחו בחשבון במהלך פיתוח המיזם, ואחת המסקנות הראשונות אליה הגיעו המפתחים הייתה, שעלויות המיזם חייבות להיות נמוכות ככל שרק ניתן. אל המסקנה הזו הגיעו המפתחים לאחר תצפיות שבהן היה ברור לחלוטין שעיקר הבעיה טמונה בהתנהגות ההורים המסייעים ולא דווקא בתשתית, מה גם שהיו מקרים בהם לא בוצע ולו שינוי תשתיתי



The Israeli Association for Intelligent Transportation Systems

האיגוד הישראלי למערכות תבניות לתחבורה



# קשתות של כו"ר

אור עמרי\*

אינן בהכרח ייחודיות למדינות "מפותחות" כפי שאנחנו אוהבים לקרוא ל"עולם המערבי", והן מוצאות את דרכן גם למדינות "מתפתחות". כך למשל בטיביליסי בירת גיאורגיה בה ביקרתי לאחרונה, בעוד התשתית התחבורתית נדרשת לשיפורים משמעותיים (סלילה ראויה, סימוני נתיבים וכניסות/יציאות לכיכרות, ועוד), לא ניתן שלא להבחין במוני זמן מאירי עיניים המורים לרכבים בצמתים מרומזרים כמה זמן נותר לאדם, לצהוב או לירוק בטרם יתחלף - ראו תמונות. בהלסינקי נערך לפני כחודשיים קונגרס ITS העשירי, בארגון של ארטיקו ואיגודי ITS אירופיים, אשר נכחו בו למעלה מ-2000 נציגים מיותר מ-50 מדינות, ונערכה תערוכה רחבת היקף. הנושא העיקרי של הקונגרס נקרא "ITS בכיסך - פתרונות ניהוג מוכחים למשתמש", וניתנו הרצאות במגוון רב של נושאים, כולל ניהול תנועה בזמן אמת, מידע לנוסע, בטיחות, ביג דאטה, הפחות זיהום, ועוד. בדטרויט, משיגן, שם התחילה תעשיית הרכב הקונבנציונאלית, ייסגר בחודש ספטמבר הקרוב מעין מעגל, עם עריכתו של קונגרס ITS העולמי בעיר זו, אשר יעסוק במגוון עצום של יישומים טכנולוגיים חדשים בעולם הרכב והתחבורה. קונגרס זה צפוי לארח למעלה מ-10,000 מבקרים,

ככל שנה ניכרת בתקופה זו התעוררות בפעילות ITS ברחבי העולם, אשר באה לידי ביטוי בסמינרים, בכנסים, ובהטמעות בפועל של יישומים רבים ומגוונים בארצות רבות. יצויין שהטמעות של טכנולוגיות ITS



\* יו"ר האיגוד הישראלי למערכות תבניות לתחבורה