

# מעקב אחרי התקנה



## **מעקב אחרי השלכות ההתקנה** .7

להערכה של השפעת פסי האטה על מאפייני התנועה ברחוב, מומלץ לבצע מעקב אחרי השלכות ההתקנה. מעקב אחרי השלכות ההתקנה מתייחס לשני מצבים: התקנה רגילה או התקנה של מוצר חדש.

### **התקנה רגילה** 7.1

*התקנה רגילה* פירושה התקנה של פסי האטה בהתאם לסוגי הפסים ולמאפייני התקנה כמוצג במסמך זה. במקרים אלה, ההחלטה לגבי הצורך במעקב נתונה לשיקול דעת של הרשות המקומית אשר גם אחראית על ביצוע המעקב במידה והוחלט לבצעו. במקרה כזה, מומלץ לבצע מעקב בהרכב חובה אשר כולל שתי פעולות והנן:

1. בחינת מהירויות הנסיעה ליד פסי האטה ולאורך הרחוב, כולל השוואה "אחרי" לעומת "לפני". מדידת המהירות, הן ליד ההתקן והן בין ההתקנים, מבוצעת ע"פ תצפיות שטח של 30-50 כלי רכב בתנועה חופשית. יש לבצע הערכה של המהירות הממוצעת ושל האחוזון ה-85 של מהירויות הנסיעה.
2. תצפיות שטח של התנהגות הנהגים, זמן קצר לאחר ההתקנה, על מנת לזהות תופעות חריגות, כגון: ניסיונות לעקוף את הפס. כמו כן, מומלץ לבדוק כי בהתנהגות הולכי רגל ורוכבי אופניים לא חלו שינויים לא רצויים לאחר ההתקנה, כגון: שימוש בפס האטה רגיל כמו במעבר חציה. התופעות החריגות יכולות להצביע על ליקויים בתכנון פסי האטה או על אי-התאמת פרמטרי הפס לתנאי האתר.

## 7.2 התקנה של מוצר חדש

התקנה של מוצר חדש פירושה התקנה ראשונה של סוג פס האטה אשר טרם נבדק בתנאי הארץ או התקנה ראשונה עם שינוי פרמטרי הפסים מעבר לגבולות המומלצים במסמך הנוכחי. במקרה זה, מומלץ לבצע מעקב אחרי ההתקנה עם הרכב מורחב של פעולות. מעקב כזה יבוצע תחת פיקוחו של משרד התחבורה.

טרם ביצוע ההתקנה, יוזם המוצר החדש אמור לספק לידי הרשות המקומית או למשרד התחבורה מסמכים אשר מאשרים את ניסיון השימוש או את ממצאי הבדיקה של התקנות המוצר בחו"ל.

מעקב אחרי התקנה של מוצר חדש יכלול את הפעולות הבאות:

1. בחינת מהירויות הנסיעה ליד פסי ההאטה ולאורך הרחוב, כולל השוואה "אחרי" לעומת "לפני". מדידת המהירות, הן ליד ההתקן והן בין ההתקנים, מבוצעת ע"פ תצפיות שטח של 30-50 כלי רכב בתנועה חופשית. יש לבצע הערכה של המהירות הממוצעת ושל אחוזון ה-85 של מהירויות הנסיעה.
2. תצפיות שטח של התנהגות הנהגים, זמן קצר לאחר ההתקנה, על מנת לזהות תופעות חריגות, כגון: ניסיונות לעקוף את הפס. כמו כן, מומלץ לבדוק כי בהתנהגות הולכי רגל ורוכבי אופניים לא חלו שינויים לא רצויים לאחר ההתקנה, כגון: שימוש בפס האטה רגיל כמו במעבר חציה. התופעות החריגות יכולות להצביע על אי-התאמה של פרמטרי הפס לתנאי האתר.
3. בחינת נפחי התנועה – ספירות תנועה ברחוב המטופל וברחובות הסמוכים, כולל השוואה אחרי לעומת לפני ההתקנה.
4. בחינת שינויים בתאונות הדרכים, אחרי לעומת לפני ההתקנה, על פני תקופה של שלוש שנים לפני ההתקנה ושלוש שנים אחרי ההתקנה.
5. סקר דעת התושבים, בתקופה בין 30 עד 60 יום לאחר ההתקנה, במטרה לזהות בעיות אפשריות ורמת קבלת ההתקנים. כמו כן, רצוי לבצע סקר של העוברים בדרך, כולל מפעילי אוטובוסים ושירותי חירום.

6. בחינת היבטים אחרים של השפעת פסי האטה (אופציונלי). בחינה זו יכולה, במידת הצורך, להתייחס לשינויים בזמני נסיעה של רכבי חירום, אחרי ההתקנה לעומת לפני; או לרמת פליטות הרכב – במטרה לקבוע את השפעת ההתקנים על איכות האוויר.
7. הערכת היחס תועלת/עלות, כולל התייחסות לשינויי המהירות, תאונות הדרכים, עלויות תחזוקה והיבטים אחרים.
- הרכב פעולות המעקב לביצוע יקבע בתיאום בין הרשות המקומית ומשרד התחבורה. בתום המעקב יוגש דו"ח מסכם. עם אישור הדו"ח ע"י משרד התחבורה, כל התקנה נוספת של המוצר החדש תיחשב להתקנה רגילה, אשר תהיה כפופה לכללי המעקב כמפורט בסעיף 7.1.