



# מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים

כתיבה: אסנת אלגום-מזרחי | אישור: שירי ספקטור- בן ארי

תאריך: כה' בשבט תש"ף, 20 בפברואר 2020

סקירה

## תוכן עניינים

1.....	תמצית.....	1
9 .....	מבוא.....	9
12.....	1. תאונות דרכים- רקע.....	12
12 .....	1.1 הגדרות .....	12
13 .....	1.2 תאונות דרכים בישראל-נתונים.....	13
13.....	תאונות דרכים עם נפגעים.....	13
15.....	הרוגים בתאונות דרכים.....	15
16 .....	1.3 יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים.....	16
17.....	2. פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים.....	17
18.....	3. המנגנון הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים.....	18
18 .....	3.1 הוועדה הבין-משרדית לטיפול בבלימת הקטל בדרכים .....	18
19 .....	3.2 הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.....	19
19 .....	3.2.1 תפקידי הרלב"ד וסמכויותיה.....	19
21 .....	3.2.2 תקציב הרלב"ד .....	21
24 .....	4. המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת- תחומים מרכזיים.....	24
24 .....	4.1 תשתיות בטיחות.....	24
25 .....	4.1.1 תשתיות בין עירוניות.....	25
28 .....	4.1.2 תשתיות בטיחות בתחום העירוני .....	28
31 .....	4.1.3 חניוני מנוחה.....	31
32 .....	4.1.4 שול הדרך .....	32
32 .....	4.2 פיקוח, אכיפה ושפיטה .....	32
33 .....	4.2.1 תגבור מערך האכיפה נגד עבירות תנועה מסכנות חיים .....	33
38 .....	4.2.2 תגבור מספר ניידות אגף התנועה.....	38
39 .....	4.2.3 הקמת יחידה משטרתית לטיפול בכלי רכב כבדים .....	39
41 .....	4.2.4 פרויקט א3- אכיפה אלקטרונית אוטומטית .....	41
43 .....	4.2.5 מיזם "שומרי הדרך" של הרלב"ד ואגף התנועה במשטרת ישראל.....	43
44 .....	4.2.6 אכיפה במגזר הערבי.....	44

46	4.2.7 פיקוח ובקרה על תקינות רכבים
50	4.2.8 הפחתת העומס בבתי המשפט לתעבורה
53	4.3 חינוך והסברה
53	4.3.1 שילוב החינוך התעבורתי בבחינות הבגרות
54	4.3.2 הרחבת לימודי זהירות בדרכים
55	4.3.3 מוסדות הפטור
56	4.3.4 הרחבת פעילות משמרות הזה"ב
57	4.3.5 פעילות הסברה במגזר הערבי
58	4.4 המלצות הוועדה בתחום טכנולוגיות רכב לשיפור הבטיחות בדרכים
58	4.4.1 עידוד התקנת מערכות בטיחות לרכב
59	4.4.2 טכוגרף דיגיטלי
61	4.5 נושאים נוספים
62	4.5.1 היפגעות הולכי רגל
63	4.5.2 מיפוי ליקויים בטיחותיים בדרכים סביב בסיסי צה"ל- משרד הביטחון
64	4.5.3 סוגיות הנוגעות לטיפול מערכת הבריאות בתאונות דרכים
64	מערך פינוי מוטס
66	גיבוש שיטת רישום אחידה לחומרת הפגיעה של נפגעי תאונות דרכים
66	4.5.4 פעילות מטה "ישראל דיגיטלית" - הקמת מערכת מקוונת של מאגר פסולי רישיון
67	4.5.5 איתור, הכשרה וגיוס של נהגים מקצועיים- פעילות משרד התחבורה
68	5. סיכום, דיון וסוגיות נוספות לבחינה עתידית
71	נספח 1- רשימת דיוני ועדת הכלכלה לצמצום הקטל בדרכים- שנת 2016
72	נספח 2- רשימת מוקדים בהם מבוצעים תיקוני תשתית עבור שנת 2019
75	נספח 3- מפת מוקדי הסיכון בחלוקה לאזורים גאוגרפיים

- במהלך החודשים פברואר-מרס 2016, ועדת הכלכלה של הכנסת ערכה שימוע בנושא תאונות דרכים שנמשך על פני 10 דיונים. ממצאי עבודת הוועדה סוכמו בדו"ח רחב היקף שכלל המלצות ליישום עבור גופים שונים.
- מסמך זה, שנכתב לבקשת חבר הכנסת בועז טופורובסקי, בוחן את אופן יישום המלצות הדו"ח על ידי משרדי ממשלה וגופים שונים, וכן נסקרת בו **מדיניות עדכנית בנושא בטיחות בדרכים**, המבוססת על החלטות ממשלה, תכניות עבודה, שינויי חקיקה ודרכי פעולה שננקטו למטרה זו בישראל מאז שנת 2016.
- בתחילת המסמך מוצגים נתוני רקע על תאונות דרכים בישראל בעשור האחרון. לאחר מכן, מובאים עיקרי מסקנות והמלצות הדו"ח, ונבחן האופן בו פעלו גופים שונים בהתאם אליהן.
- במסגרת כתיבת המסמך, פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת לשורה של משרדי ממשלה וגופים האמונים על תחומי הבטיחות בדרכים. המשרדים התבקשו לדווח אודות הפעולות שבוצעו בין השנים 2016-2018 בתחומים שונים, בכללם: תשתיות, אכיפה ושפיטה, טכנולוגיית הרכב, חינוך והסברה, ועוד.
- **נתונים אודות תאונות דרכים עם נפגעים:**  
מהנתונים עולה כי בשנת 2018 חלה **ירידה** של 7.9% בכלל סוגי תאונות הדרכים ביחס לשנת 2017. עם זאת, **בשנת 2019**, חלה עליה של 11.5% במספר התאונות **הקטלניות** ביחס לשנת 2018 (319 תאונות קטלניות בשנת 2019, לעומת 286 בשנת 2018).
- **נתונים אודות הרוגים בתאונות דרכים:**  
ככלל, קיימת בישראל **ירידה** במספר ההרוגים בתאונות עם השנים. עם זאת, קיימת **תנודתיות רבה** בין השנים ביחס לנתונים אלו. בין השנים 2017-2018 חלה **ירידה** במספר ההרוגים בתאונות דרכים, מ-364 איש ל-316 איש. במהלך שנת 2019, נהרגו **355** איש בתאונות דרכים - **עליה של 12.3%** ביחס לשנת 2018.
- **פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת למניעת הקטל בדרכים**
- ניתן לחלק את ההמלצות בדוח המסכם של הוועדה משנת 2016 לשני תחומים: 1. המלצות הנוגעות **למנגנון הממשלתי** לטיפול בתופעת הקטל בדרכים. 2. המלצות בעניין **סוגיות ספציפיות** בתחומי בטיחות בדרכים.
- הוועדה קבעה כי **הממשלה לא עמדה ביעדים שאימצה** בהחלטתה מיום 17 ביולי 2005 בדבר **צמצום מספר ההרוגים בתאונות הדרכים**. בנוסף קבעה הוועדה כי מדיניות הממשלה בנושא בטיחות בדרכים **לוקה בחסר בכל הנוגע לראייה מערכתית ושיטתית**.
- במסגרת דיוני הוועדה, דרש יו"ר הוועדה דאז ח"כ איתן כבל, לפעול בדחיפות בכדי לכנס **ועדת שרים בין-משרדית לטיפול דחוף וכוללני בבלימת הקטל בדרכים**. בהמשך להמלצה זו, קמה **ועדת מנכ"לים** בין-משרדית שהתכנסה ביום ה-28 בדצמבר 2016, ולמעשה הייתה זו ישיבתה היחידה. ממשרד רוה"מ נמסר כי במקביל הוקם צוות של גורמי מקצוע ממשרדי הממשלה, וכי **עבודתו של הצוות מתבטאת בכל הסעיפים שהופיעו בהחלטת הממשלה מס' 2779 בנושא: "בטיחות בדרכים- עיקרי פעילות לשנים 2017-2018"**, במסגרת ההחלטה גובשה תכנית לצמצום הקטל בדרכים בהיקף תקציבי של כ-4 מיליארד ש.
- המלצה נוספת של הוועדה הייתה לפעול לעיגון מעמד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הרלב"ד) **בחקיקה ראשית**, ולהבטיח את יכולתה להיות הגוף המוביל בבטיחות בדרכים. במסגרת תיקון חוק הרלב"ד-

התשע"ח (2018) - נקבע כי **חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים**, שנחקק לראשונה בשנת 2006, ונקבע כהוראת שעה מוגבלת בזמן, יהפוך להיות חוק קבוע.

- על פי הרלב"ד, על אף שהחוק נקבע כהוראת קבע, לא חלו בו שינויים מהותיים בנוגע למעמדה וסמכויותיה, ובפועל החוק הותיר אותה **ללא מרחב הפעולה הדרוש לה בכדי לרכז באופן רב מערכתי את תחום הבטיחות בדרכים על כלל היבטיו**.
- הוועדה קבעה **חמישה תחומי פעולה** עיקריים בהם יש לטפל בכדי להפחית את מספר התאונות:
  1. תשתיות בטיחות 2. אכיפה ושפיטה 3. חינוך והסברה 4. טכנולוגיות הרכב 5. נושאים נוספים. כל אחד מתחומים אלו כולל סוגיות שונות הנוגעות לתחומי הבטיחות בדרכים.

## 1. תחום תשתיות הבטיחות

### תשתיות בין-עירוניות ומוקדי סיכון:

- **מוקדי סיכון** הם קטעי דרך ששכיחות התאונות המתרחשות בהם גבוהה מזו הקיימת בקטעי דרך אחרים, ולכן הם מסומנים כאתרים שיש לתעדף את הטיפול בהם.
- תכנית העבודה הרב-שנתית של חברת של 'נתיבי ישראל' להסדרת מוקדי סיכון תוקצבה בכ- 230 מיליון ₪ בכל שנה ("תכנית החומש"). על פי נתוני משרד התחבורה קיימת ירידה של בין 40% ל-50% במוצע במספר תאונות הדרכים, במוקדי סיכון בהם בוצעו תיקונים.
- בשנת 2019 בוצעו תיקונים ב-11 צמתים וקטעי דרך ברחבי הארץ שהוגדרו כמוקדי סיכון. בנוסף, נכון לסוף שנת 2019, ישנם 19 מוקדים בהם מתבצעות עבודות תשתית, ו-37 מוקדים שמתוכננים בהם תיקונים הצפויים להסתיים בסוף 2020. יש לציין כי מספר המוקדים בהם מתוכננת להתבצע תכנית העבודה בשנת 2020 (כ-56 מוקדים), הנו **גבוה** ביחס להספק בפועל בשנים הקודמות.

### תשתיות עירוניות:

- משרד התחבורה מבצע בכל שנה, מיפוי נקודות תורפה בטיחותיות בתחום העירוני, ומתקצב פרויקטים אלו בסכום של כ-200 מלש"ח בשנה.
- בשנתיים האחרונות הפעיל משרד התחבורה את **תכנית "טופ-34"**, שמטרתה הייתה לטפל בתשתיות ברשויות מקומיות שהתרחשו בהן מספר רב של תאונות. מרגע העברת ההתחייבות התקציבית ע"י משרד התחבורה- ביצוע פרויקט תיקון התשתיות העירוניות בפועל הינו באחריות **הרשות המקומית**. לדברי הרלב"ד, **קיימת בעיה של אי ניצול תקציבי על ידי חלק מהרשויות המקומיות**.
- **שול הדרך:** בכבישים רבים רוחב שול הדרך הימני הוא **פחות מ-3 מטרים**, (שלא בהתאם לתקן), ומהווה סכנה לנוסעים ולמשתמשי הדרך. **בעקבות כך, המליצה הוועדה לבחון את השול הקיים, ולהמליץ על התיקונים הנדרשים בו**. במענה שהתקבל ממשרד התחבורה צוין כי הוחלט על **שינוי תקן השול והרחבתו ל-3.5 מטרים בדרכים בין-עירוניות**. באפריל 2018 פורסמו ע"י חברת נת"י הנחיות שכללו **פרמטרים חדשים** עבור שולי הדרך **בדרכים עירוניות ובין-עירוניות**.

## 2. תחום הפיקוח, האכיפה והשפיטה

### תגבור מערך האכיפה ופילוח עבירות תנועה שעומדות בבסיס תאונות הדרכים הקטלניות:

- נכון לשנת 2019, ישנם כ-165 כבישים עירוניים, שמצויים בתחומן של 36 רשויות מקומיות, המוגדרים כ"כבישים אדומים" בהם בוצעה פעילות אכיפה מוגברת. כמו כן, כ-50 צירי תנועה בין-עירוניים (מתוכם - 28 ראשיים ו-22 משניים), מוגדרים על ידי המשטרה כמוקדי אכיפה מוגברת.
- ממשרד הבט"פ התקבלו נתונים אודות התפלגות עבירות תנועה שעומדות בבסיס תאונות הדרכים הקטלניות בתחומים העירוניים והבין-עירוניים, בשנים 2016-2018:  
**בתחום העירוני** - אי מתן זכות קדימה להולך רגל, מהווה 29% מסך העבירות, נסיעה במהירות מופרזת, מהווה 12% מהעבירות, ואילו 13.5% מהעבירות, מצויות תחת קטגוריה של "סוג אחר". נתונים אלו עשויים להסביר במידת מה את השיעור הגבוה של הולכי רגל (32%) מתוך כלל ההרוגים בתאונות קטלניות בעשור האחרון. בנוסף, יש לציין את מרכיב התנהגות הולכי הרגל, שמהווה כ-9% מכלל הסיבות שעומדות בבסיס תאונות הדרכים הקטלניות בשלוש השנים האחרונות, הן בתחום העירוני והן בתחום הבין עירוני.  
**בתחום הבין עירוני** - העבירה הנפוצה ביותר שנקשרה לתאונות קטלניות היא נהיגה במהירות מופרזת, המהווה 18% מסך העבירות. בנוסף, מעבר בין נתיבים, ואי שמירת רווח, הם כ-10% מהסיבות שנרשמו כגורמות לתאונות קטלניות בתחום זה, ואילו 14.5% מהעבירות, מצויות תחת קטגוריית "אחר".  
יש לציין כי לא ניתן בהכרח להסיק מהנתונים שלעיל כי התאונה הקטלנית נגרמה באופן ישיר מעבירת התנועה, והאם היו גורמים נוספים אשר הובילו הן לעצם התאונה והן למידת חומרתה. כמו כן, הסיבות האפשריות להבדלים בשכיחות העבירות בין השנים הן רבות (למשל, מיקוד אכיפה בעבירות מסוימות, שינוי גולציה, כניסתן לשוק של טכנולוגיות רכב, ועוד). לפיכך, לא ניתן להסיק באופן מובהק מהנתונים שלעיל איזו מדיניות, אם בכלל, השפיעה על שכיחות העבירה.
- **תגבור ניידות וכוח אדם:** במסגרת דיוני הוועדה, הודיע השר לביטחון הפנים הודיע כי בכוונתו להכפיל את מספר ניידות אגף התנועה לכ-450 עד מרס 2017. ע"פ נתוני משרד הבט"פ, נכון לשנת 2019, פועלות 240 ניידות באגף התנועה, אולם חישוב מספר הניידות הוא מורכב, ומתייחס לא רק למספרן, כי אם גם ליכולת ההפעלה שלהן. בהתאם לכך, על פי משרד הבט"פ, בשנים האחרונות הוכפלה יכולת האכיפה של המשטרה בצירים הבין-עירוניים, והיא כוללת תגבור של תקינת כוח אדם, וכ-300 ניידות פעילות בממוצע (אשר כוללות גם סוגי רכב משטרתיים נוספים המשמשים לאכיפת עבירות תנועה).
- **הקמת יחידה משטרתית לטיפול בכלי רכב כבדים:** אחת מהמלצות הוועדה הייתה לפעול להקמת יחידה משטרתית לטיפול בכלי רכב כבדים, עקב מעורבותם הרבה בתאונות דרכים קטלניות. במהלך חודש פברואר 2017 הוקמה יחידה ייעודית לטיפול בכלי רכב כבדים, אשר מנתה 22 תקנים שהוקצו לה ע"י המשרד לביטחון הפנים. בשנת 2019 תוגברה היחידה, וכיום היא מונה 29 תקנים.
- **פרויקט א-3 - אכיפה אלקטרונית אוטומטית:** הוועדה קבעה כי הגופים הממשלתיים המעורבים בפרויקט א-3 פעלו בחוסר תיאום וללא ראייה מרחבית והבנה של השלכות הפרויקט מבחינת כלל המשאבים

**הדרושים.** לפיכך, הוועדה דרשה ממשרד הבט"פ וממשרד המשפטים **לגבש מדיניות ברורה בנוגע לאכיפה באמצעות מצלמות א-3.**

- בשל חילוקי דעות בנושא אמינות המצלמות, הוקפאה ביוני 2018 הנפקת הדוחות על בסיסן למשך שנה. ביולי 2019, בעקבות דוח בדיקה של הטכניון שקבע כי המדידה במצלמות מדויקת, חודשה הנפקת הדוחות. מערכת האכיפה האלקטרונית כוללת כ-202 עמדות שמוצבות בדרכים עירוניות ובין-עירוניות. מתוכן 62 מצלמות מהירות, 14 מצלמות בקרבת נתיב תחבורה ציבורית, 19 מצלמות ליד מפגש מסילת רכבת, ו-107 מצלמות רמזור. כמו כן קיימות 144 מצלמות שמוצבות בדרכים **בין-עירוניות**, ו-58 מצלמות **עירוניות**.
- **אכיפה במגזר הערבי:** בעשור האחרון, **כשליש מכלל ההרוגים** בתאונות דרכים **קטלניות** היו מהחברה הערבית. שיעור זה גבוה משמעותית משיעורם של הערבים באוכלוסייה הכללית (כ-21%). לנוכח הנתונים אודות שיעור ההרוגים גבוה יחסית במגזר הערבי, הרלב"ד גיבשה **תכניות פעולה ופעילות הסברה ייחודיות למגזר הערבי**, בשנים 2017-2019. בשנת 2018 חלה **ירידה** של 19.8% במספר ההרוגים בתאונות מקרב החברה הערבית, ביחס לשנת 2017. עם זאת, בשנת 2019 נרשמה **עלייה של 19%** במספר ההרוגים בחברה הערבית. הוועדה המליצה לפעול לגיבוש **תכנית המשלבת אכיפה ייחודית בתחומי בטיחות בדרכים והקמת תחנות משטרה חדשות ביישובים הערביים**.
- ע"פ משרד הבט"פ בשנת 2019 הונפקו **למעלה מ-237,893 דוחות במגזר הערבי, המהווים כ-34% מסך דוחות התנועה שניתנו בשנה זו, במסגרת האכיפה הארצית**.
- לאחרונה גובשה **תכנית חומש בהיקף של 2 מיליארד ש"ח** למתן שירות משטרת ולתגבור אכיפה בקרב האוכלוסייה הערבית, **בין השאר בתחומי עבירות תנועה**. בתוך כך, מאז 2016 הוקמו 7 תחנות משטרה חדשות ביישובים ערביים, מתוך 15 מתוכננות. על פי משרד הבט"פ, **ביצוע התכנית נעצר בשנת 2018 בשל קיצוץ תקציבי**.
- **מיזם "שומרי הדרך"** הוקם בשנת 2016, והוא משותף לאגף התנועה של המשטרה ולרלב"ד. מתנדבי "שומרי הדרך" מצלמים אירועי תנועה מסוכנים, ואלו מועברים להמשך טיפול המשטרה. בפברואר 2018 הוקמה יחידה משטרתית המטפלת בדיווחים המתקבלים ממתנדבי "שומרי הדרך". לדברי המשטרה, היחידה כוללת **10 תקנים** האמונים על פיענוח אירועים שמתקבלים מהמיזם. בשנת 2019 העבירה הרלב"ד ליחידה בממוצע 1,100 אירועים בחודש, וכ-12,900 דיווחים במצטבר (בממוצע כ-1,100 דיווחים בכל חודש). היעד שהוגדר בהחלטת הממשלה בנושא בטיחות בדרכים הוא **לפחות 1,500 דיווחים לחודש**, אולם על פי הרלב"ד **מפאת חוסר תקציב, היא מתקשה להגיע ליעד זה**.

**מערך השפיטה**

- **משך הטיפול בתיקי תעבורה והפחתת העומס בבתי המשפט:** הוועדה המליצה להקים צוות פעולה רב-משרדי, להכנת תכנית עבודה לאיזון בין מספר התיקים ובין יכולת המערכת לטפל בהם ביעילות.
- **במהלך השנים 2017-2018 בוצעו פעולות שונות להפחתת העומס בבתי המשפט:** הוספת תקני שופטים, שמיעת תיקים ע"י שופטים בזמן פגרה, הוספת ימי הקראות מרוכזים לשמיעת הליכים, הגדלת כמות התיקים הנשמעים ביום הקראות, ומתן סיוע מצד שופטים ממחוזות שונים.

- מדברי הנהלת בתי המשפט עולה כי בחמש השנים האחרונות יש ירידה באורך הימשכות הליכים המתנהלים בבתי משפט, כך שב- 2014 ממוצע "אורך חיי תיק" היה **5.9** חודשים, וב- 2018 ממוצע אורך חיי תיק היה **3.6** חודשים. עם זאת, יש לציין כי בשנת 2018 מספר התיקים שנפתחו היה גבוה ממספר התיקים שנסגרו (פער של כ- 7000 תיקים), וכתוצאה מכך מלאי התיקים הפתוחים גדל משמעותית, ביחס לשנת 2017, בה היה איזון יחסי בין מספר התיקים שנפתחו למספר התיקים שנסגרו.

### מערכת הפיקוח על בטיחות ותקינות כלי רכב

- במסמך מוצגים **שלושה מנגנוני פיקוח** ובקרה על תקינות כלי הרכב: 1. בדיקות תקינות רכבים במסגרת מבחני הרישוי וניידות בטיחות בכבישים; 2. פיקוח על מוסכים ומכוני הרישוי; 3. פיקוח על פעילות קציני בטיחות רכב בחברות ובארגונים שונים.
- בכל אחת מהשנים 2017-2019 נערכו במכוני הרישוי **בין 2.4-2.6 מיליון מבחני רישוי רכב שנתיים** (בכללם, גם מבחנים חוזרים). בכל שנה, נמצאו כמיליון כלי רכב בהם היו ליקויים, ומספר הליקויים הכולל היה **כ-3 מיליון**. נתונים אלה מתייחסים לליקויים הנמצאים במבחני הרישוי בלבד, ואינם מהווים תמונה מלאה של הליקויים הבטיחותיים ברכבים הנוסעים בכבישים באופן שגרתי ושוטף.
- בשנת 2019, פעלו בישראל **65** מכוני רישוי, **5,502** מוסכים מורשים, וכ-**240** מוסכי רישוי המצויים תחת סמכויות הפיקוח של אגף הרכב במשרד התחבורה.
- על מנת לפקח על פעילותם של אלה, אגף ניידות בטיחות רכב במשרד התחבורה מפעיל נכון לשנת 2019 **שבע ניידות בטיחות בלבד** לבדיקת תקינות כלי רכב בכבישים. כל ניידת אמורה להיות מאוישת על ידי שלושה תקני כוח אדם. בפועל, **כיום חלק מהניידות מאוישות על ידי 2 אנשי צוות, מאחר ולדברי המשרד, קיים מחסור בכוח אדם לאיושן המלא.**

### **3. תחום חינוך והסברה**

- המלצות הוועדה בנושא חינוך והסברה כללו את התחומים הבאים: 1. המלצה לשילוב **חינוך תעבורתי** בבחינת הבגרות. 2. הרחבת **לימודי זה"ב** במוסדות הלימוד, לרבות "מוסדות הפטור" שאינם מתוקצבים ע"י משרד החינוך. 3. הרחבת פעילות **משמרות הזה"ב** בסמוך לכלל מוסדות החינוך בארץ.
- **בחינות הבגרות**: משרד החינוך דיווח לוועדה כי אין בכוונתו לכלול את החינוך התעבורתי במקצועות חובה בבחינת הבגרות, זאת מכמה סיבות, ביניהן: מדיניות צמצום המקצועות הנלמדים לבגרות, ומבנה תכנית ההיבחנות החדשה, לצד היקף לימוד השעות השבועי הנמוך יחסית לזה הדרוש בבחינת הבגרות.
- בשנתיים האחרונות מתקיימת בבתי הספר התיכוניים בחינה שוות ערך לבחינת התיאוריה הכוללת שאלון בחינה מתוקשב. ממשרד החינוך נמסר כי בין השנים 2016-2019 גדל היקף הכיתות הלומדות את התכנית מכ-2,800 לצפי של כ-4,232 כיתות בשנת הלימודים התש"ף. יש לציין כי מדובר גבוה שיעור גבוה מתוך כלל כיתות י' במוסדות החינוך השונים.
- **בהתייחס להרחבת תכניות לימודי הזה"ב**: בין השנים 2016-2019, **גדל** היקף הכיתות שלומדות את תכנית החינוך התעבורתי. בכיתות ט' למשל, מספר הכיתות עלה מכ-**500** כיתות בשנת התשע"ו לכ-**1,100** כיתות



בשנת תש"ף. יש לציין כי בשנת הלימודים התשע"ט סך כל כיתות ט' במערכת החינוך (למעט מוסדות החינוך החרדי והחינוך המיוחד), עמד על כ- **3,393** כיתות ט'.

- **מוסדות הפטור:** בשנת 2017 ערך משרד החינוך בשיתוף הרלב"ד פיילוט של תכנית לימודי זה"ב מותאמת בקרב **10 מוסדות פטור** (מוסדות אשר משרד החינוך אינו משתתף בתקציבם, ואינם מחויבים בלימודי ליבה), בכיתות א'-ו'. **עם סיום הרצת הפיילוט נעצרה התכנית** עקב 2 חסמים מרכזיים: **חסם תקציבי, ואי-הסכמה של חלק ממנהלי בתי ספר חרדים לשלב בתכניות הלימוד, לימודי זה"ב הנחשבים כ"לימודי חול"**.
- **הרחבת פעילות משמרות הזה"ב:** לדברי משרד החינוך - **לא ניתן להציב משמרות זה"ב בכלל בתי הספר** כפי שהמליצה הוועדה. הם מוסיפים כי הצבת תלמידים ממשמרות הזה"ב במעברי החצייה, היא החלטה של וועדה מקומית המורכבת מכמה גורמים, ונקבעת בהתייחס לשיקולים רבים בכללם שיקולי בטיחות.
- **על פי משרד החינוך המשטרה קיצצה ב-50%** (מ-40 לכ-20 תקנים) **את התקנים המיועדים לשוטרים שהדריכו את תלמידי כיתות ה',** לקראת פעילות משמרות הזה"ב. בכדי לייצר מענה למחסור שנוצר, באוגוסט 2019, גויסו כ- **200 שוטרים קהילתיים**, שהוכשרו באופן עיוני ומעשי למטרה זו. עם זאת, יש לציין כי לתכנית קיימים **חסמים וקשיים**, כגון חילוקי דעות עם גורמים בשיטור הקהילתי בדבר השתתפות במיזם.

#### 4. תחום טכנולוגיית הרכב-

- **עידוד התקנת מערכות בטיחות לרכב-** החל מנובמבר 2016 נקבע כי כל האוטובוסים והמשאיות משנת ייצור 2012 ואילך, יחויבו בהתקנת מערכות בטיחות של בקרת שמירת מרחק והתרעת סטייה מנתיב.
- לאחר כשנה ממועד כניסת התקנה לתוקף, הותקנו **59,558** מערכות בטיחות באוטובוסים ומשאיות. ממשרד התחבורה לא נמסרו לנו נתונים עדכניים בעניין זה עבור שנת 2019.
- **עידוד התקנת מערכות בטיחות ברכבים פרטיים-** בנוהל משרד התחבורה מיום 19 בספטמבר 2017 נקבע, כי תינתן הטבה באגרת הרישוי השנתית לרכבים פרטיים ומסחריים שהינם בבעלות פרטית, החל משנת ייצור 2000 ושהותקנו בהם שני סוגי מערכות בטיחות: מערכת סטייה מנתיב, ומערכת התרעה מפני התנגשות מלפנים. ההטבה ניתנת באמצעות הפחתת סכום האגרה השנתית המשולמת בגין חידוש רישיון הרכב במהלך השלוש השנים העוקבות להתקנת המערכת.
- בתקנות התעבורה התשכ"א-1961, נקבעה מכסה תקציבית של הנחה באגרות רישוי עבור התקנת מערכות בטיחות בכלי רכב: 80 אלף התקנות בשנת 2017, ו-40 אלף התקנות בשנת 2018 (**סה"כ 120 אלף התקנות**) כשהיתרה שלא נוצלה תועבר לשנים הבאות. ע"פ משרד התחבורה בשנים 2017-2019 הותקנו בפועל 59,942 מערכות בטיחות במסגרת הנוהל: **בשנת 2017** -10,106 מערכות; **בשנת 2018** -33,508 מערכות; **ובשנת 2019** (נכון ליום 12.9.19), הותקנו 16,328 מערכות. **מכאן, שעד ספטמבר 2019 בוצעו רק כ-50% מההתקנות שתוקצבו לשנים 2018-2017**.
- **הטכוגרף הדיגיטלי: טכוגרף** הוא מכשיר המותקן ברכב ומטרתו לבצע **ניטור ומעקב** אחר היסטוריית פעילות הרכב והנהג, מהירות הנסיעה, ומשך זמן הנהיגה בו. במדינות אירופה החלו להשתמש בטכוגרף דיגיטלי בכלי רכב כבדים, כדי לשפר ולדייק את יכולת הניטור, ולמנוע פעילות של זיוף נתונים על ידי נהגים. ממשרד התחבורה נמסר כי הטמעת הטכוגרף הדיגיטלי מצריך שינוי חקיקה, וכי הצעת התקנות החדשות

פורסמה לתגובות הציבור. כמו כן צוין, כי אישור התקנות והשלמת החקיקה אשר תוכננו להתבצע עד סוף שנת 2019 התעכבו מכיוון שוועדות הכנסת הרלוונטיות לא התכנסו בתקופה זו.

## 5. תחומים נוספים-

- **היפגעות הולכי רגל-** הולכי הרגל היוו כשליש מההרוגים בתאונות דרכים בעשור האחרון. בין השנים 2017-2018 פיתחה הרלב"ד **תכנית להפחתת היפגעות הולכי רגל בתאונות דרכים**, שכללה פעילות הסברה, חינוך, אכיפה ותשתיות.
  - בשנת 2019 חלה **ירידה של 35%** במספר הולכי הרגל שנהרגו בתאונות דרכים קטלניות (30 הרוגים בשנת 2019 לעומת 46 ב-2018). כמו כן, חלה **ירידה של 17%** במספר הקשישים שנהרגו בתאונות דרכים קטלניות (65 הרוגים בשנת 2019 לעומת 78 בשנת 2018).
  - **בטיחות בדרכים בקרבת בסיסי צה"ל-** ע"פ משרד הביטחון גובשה תכנית עבודה רב-שנתית בשיתוף צה"ל, משרד התחבורה, רשויות מקומיות וחברת 'נתיבי ישראל', שערכה מיפוי ל-72 מחנות שנמצאו בקרבתם ליקויי בטיחות.
  - **בשנת 2017 החל מימוש התכנית לתיקון הליקויים.** סטטוס הביצוע (נכון לספטמבר 2019), מצביע על כך שבאחריות משרד התחבורה יש 55 מחנות בתכנון ביצוע, מתוכם 10 תוקנו בפועל, ו-13 אחרים מצויים לקראת ביצוע. באחריות הרשויות המקומיות יש 17 מחנות שבסביבתם נמצאו ליקויים, מתוכם בוצעו תיקונים ב-3 מחנות עד כה. לא נמסר מידע עדכני לגבי סטטוס ולוח הזמנים עתידי לביצוע ב-32 המחנות הנותרים.
  - **גיבוש שיטת רישום אחידה לנפגעי תאונות דרכים-** עד לאחרונה, לא הייתה הלימה בין שיטת רישום נפגעי תאונות הדרכים של משטרת ישראל, ובין רישומי המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה שבמכון גרטנר. בהחלטת הממשלה נקבע כי יש לגבש **שיטת רישום אחידה לחומרת הפגיעה של נפגעי תאונות**. ממשרד הבריאות נמסר כי החל משנת 2018 גובשה שיטת רישום **אחידה**, על פיה פועל הלמ"ס, שקושר בין נתוני המשטרה ומכון גרטנר.
  - **תכנון הקמת מערכת מקוונת של מאגר פסולי רישיון-** החלטת הממשלה הטילה על מטה ישראל דיגיטלית במשרד לשוויון חברתי "**לקדם הקמת מערכת מקוונת** שתגביר את יכולת האכיפה נגד נהגים שרישיונם נפסל, ותאפשר הנגשת פסולי רישיון למעסיקים ולאזרחים". עוד הומלץ כי יוקם **צוות משימה** משותף לגורמים שונים, שיהיה אמון על אפיון ותכנון המערכת, ועל ביצוע הוכחת היתכנות להקמתה. על-פי המשרד לשוויון חברתי, צוות העבודה הוקם, ובמסגרת **בדיקת היתכנות של המערכת, הוכח כי ניתן לבצע חילוץ של נתונים אודות פסילת רישיון באחוזי דיוק גבוהים**. בשלב זה נבחנות חלופות להקמת המערכת, ונדונה השאלה איזה גוף ייקח אחריות על פיתוחה.
- בעקבות כתיבת מסמך זה, עלו לדין מספר סוגיות לבחינה עתידית נוספת:
- הגוף המוגדר בחוק כגורם המתכלל בתחום הבטיחות בדרכים, שאמון על גיבוש תכניות הפעולה ומעקב אחר יישומן הוא הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. במסמך הובאו טענות הרלב"ד בדבר חסמים המקשים על יכולתה של הרשות לשמש כגוף מתכלל, וביניהן מחסור בסמכויות ואי-ודאות תקציבית. מכאן עולה השאלה,

האם חלוקת התפקידים בין הגופים השונים בתחום הבטיחות בדרכים היא מיטבית והאם יש בידי הרלב"ד את הכלים הנחוצים על מנת לשמש באופן מיטבי כגוף המתכלל של תחום זה?

- למרות שבשנים האחרונות הופנו תקציבים רבים לבטיחות בדרכים, סוגיית **המחסור התקציבי** עבור מימוש פרויקטים שונים חזרה לאורך המסמך. מכאן עולות שאלות בדבר אופן תיעדוף הפרויקטים וחלוקת התקציב בין גופים שונים.
- מן המסמך עולה כי גופים רבים לא מסרו דיווחים שוטפים לוועדת הכלכלה אודות יישום תכניות העבודה שבתחומי אחריותם. במקביל, הגופים השונים לא באופן שוטף על ביצוע סעיפי החלטת הממשלה שהוטלו עליהם. הרלב"ד מבצעת מעקב אחר ביצוע תכניות העבודה בחלק מהתחומים, אולם לא ברור האם מדובר במנגנון מעקב שוטף וכולל אחר יישום המלצות, הנחיות ותכניות עבודה בתחום הבטיחות בדרכים.
- **פרסום מידע ונתונים**- מהמסמך עולה כי לא קיימים פרסומים מלאים בנוגע לנתונים תקציביים ופרטי תכניות העבודה אשר מצויות בתחומי פעילותם של גופים שונים. ראוי לבחון דרכים להנגשת נתונים מלאה יותר לציבור הרחב. בהקשר זה ראוי לציין את פעילות הרלב"ד בנוגע להנגשת נתונים אודות תאונות דרכים, ועדכון תמונת מצב בנוגע לנפגעי התאונות, כפי שמפורסם באתר שלה מדיון.
- **לסיכום**, יש לציין כי תחום הבטיחות בדרכים הינו רחב וכולל בתוכו **סוגיות חשובות נוספות**, שמפאת היקף המסמך ואופיו, לא נדונו במסגרת כתיבת מסמך זה ועם זאת, ראוי לבחון אותן. בין סוגיות אלו נמנות - העלייה בשיעור היפגעות רוכבי **אופניים חשמליים** בתאונות, ושיפור פני **התחבורה הציבורית** בארץ, לצורך הפחתת העומס בכבישים ובאופן עקיף- הפחתה בשיעור תאונות הדרכים.

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת בעז טופורובסקי, ומטרתו לעקוב אחר **יישום המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים**. במהלך החודשים פברואר-מרס 2016, ועדת הכלכלה של הכנסת ערכה שימוע שנמשך על פני 10 דיונים שעסקו בנושא תאונות הדרכים, וסוכמו בדו"ח שכלל מסקנות והמלצות ליישום עבור גופים שונים.<sup>1</sup> **במסמך זה נבחן אופן יישום המלצות הדו"ח על ידי משרדי ממשלה וגופים שונים, וכן נסקרת מדיניות עדכנית בנושא בטיחות בדרכים, המבוססת על החלטות ממשלה, תכניות עבודה, שינויי חקיקה ודרכי פעולה שננקטו למטרה זו בישראל מאז שנת 2016.**

בתחילת המסמך מוצגים נתוני רקע על תאונות דרכים בישראל בעשור האחרון. לאחר מכן, מובאים עיקרי מסקנות והמלצות הדו"ח, ונבחן האופן בו פעלו גופים שונים בהתאם להמלצות. במהלך כתיבת המסמך פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת למספר גופים ומשרדי ממשלה האמונים על ביצוע תכניות הפעולה שהופיעו בדו"ח. בין גופים אלו נמנים: **משרד התחבורה, הרלב"ד, משרד החינוך, משרד הרווחה, משרד הביטחון, הנהלת בתי המשפט, משרד ראש הממשלה, המשרד לביטחון הפנים, המשרד לשירותים חברתיים (מטה ישראל דיגיטלית), וכן משרד הבריאות וארגון מד"א**. כל אחד מהם התבקש להתייחס לתוכניות עבודה בנושאי בטיחות בדרכים שמצויות בתחום אחריותו, ונוגעות להמלצות שהתקבלו בוועדה ובהחלטת הממשלה.<sup>2</sup> כך, בין היתר, התבקש כל משרד למסור דיווח אודות פעולות שבוצעו בשנים 2016-2018 בתחומים שונים, בכללם: **תשתיות, אכיפה, טכנולוגית רכב, חינוך והסברה, פינוי נפגעי תאונות ועוד**. בנוסף לדיווחים נערכו שיחות רקע עם גורמי מקצוע ועמותות פעילות בתחום.

לבסוף מוצגים דגשים וסוגיות רוחביות העולים מהדו"ח ומבדיקת יישום ההמלצות. יודגש כי מפאת מגבלות היקף המסמך ומאחר ותחום בטיחות בדרכים הנו רחב וכולל סוגיות רבות, מסמך זה אינו סוקר את כלל ההחלטות שהתקבלו בנושא, אלא עניינו בהצגת סוגיות מרכזיות ובבחינת יישום תכניות פעולה עיקריות שנדונו בהמלצות דו"ח ועדת הכלכלה של הכנסת.

---

<sup>1</sup> ועדת הכלכלה, [בלימת הקטל בדרכים](#), דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

<sup>2</sup> [החלטת ממשלה מס' 2779](#) מיום 25.6.17 - בטיחות בדרכים: עיקרי פעילות לשנים 2017-2018.

כאמור, הדוח המסכם של דיוני ועדת הכלכלה של הכנסת למניעת הקטל בדרכים כלל מסקנות רבות בתחומי פעולה שונים. בהתאם לכך, המסמך הנוכחי הנו ארוך ומפורט, מקיף סוגיות רבות, וניתן להתבונן על כל אחד מפרקיו גם באופן נפרד.

**לנוחיות הקורא, להלן תוצג טבלה בה יופיעו הנושאים המרכזיים ונושאי המשנה, בצירוף קישור עבור כל אחד מן הפרקים במסמך.**

שם הפרק:	נושאים מרכזיים:
<b><u>1. תאונות דרכים- רקע</u></b>	<p><a href="#">1.1- הגדרות</a></p> <p><a href="#">1.2- תאונות דרכים בישראל- נתונים</a></p> <p><a href="#">* תאונות דרכים עם נפגעים</a></p> <p><a href="#">* הרוגים בתאונות דרכים</a></p> <p><a href="#">1.3- יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים</a></p>
<b><u>2. פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת למניעת הקטל בדרכים</u></b>	
<b><u>3. המנגנון הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים</u></b>	<p><a href="#">3.1- הוועדה הבין-משרדית לטיפול בבלימת הקטל בדרכים</a></p> <p><a href="#">3.2- הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים</a></p> <p><a href="#">3.2.1- תפקידי הרלב"ד וסמכויותיה</a></p> <p><a href="#">3.2.2- תקציב הרלב"ד</a></p>
<b><u>4.1- המלצות הוועדה- תחום תשתיות בטיחות</u></b>	<p><a href="#">4.1.1- תשתיות בין-עירוניות</a></p> <p><a href="#">4.1.2- תשתיות בטיחות בתחום העירוני</a></p> <p><a href="#">4.1.3- חניוני מנוחה</a></p> <p><a href="#">4.1.4- שול הדרך</a></p>
<b><u>4.2 המלצות הוועדה- פיקוח אכיפה ושפיטה</u></b>	<p><a href="#">4.2.1- תגבור מערך האכיפה נגד עבירות תנועה מסכנות חיים</a></p> <p><a href="#">4.2.2- תגבור מספר ניידות אגף התנועה</a></p> <p><a href="#">4.2.3- הקמת יחידה משטרתית לטיפול בכלי רכב כבדים</a></p> <p><a href="#">4.2.4- פרויקט א'3- אכיפה אלקטרונית אוטומטית</a></p> <p><a href="#">4.2.5- מיזם שומרי הדרך של הרלב"ד ואגף התנועה במשטרת ישראל</a></p> <p><a href="#">4.2.6- אכיפה במגזר הערבי</a></p> <p><a href="#">4.2.7- פיקוח ובקרה על תקינות רכבים</a></p> <p><a href="#">* בדיקת תקינות רכב במסגרת מבחני הרישוי</a></p> <p><a href="#">* פיקוח ובקרה על פעילותם של מוסכים ומכוני רישוי</a></p>

<p><a href="#">* פיקוח על פעילות קציני בטיחות רכב</a>  <a href="#">4.2.8- הפחתת העומס בבתי המשפט לתעבורה</a></p>	
<p><a href="#">4.3.1- שילוב החינוך התעבורתי בבחינות הבגרות</a>  <a href="#">4.3.2- הרחבת לימודי זהירות בדרכים</a>  <a href="#">4.3.3- מוסדות הפטור</a>  <a href="#">4.3.4- הרחבת פעילות משמרות הזה"ב</a>  <a href="#">4.3.5- פעילות הסברה במגזר הערבי</a></p>	<p><b><a href="#">4.3- המלצות הוועדה- תחום חינוך והסברה</a></b></p>
<p><a href="#">4.4.1- עידוד התקנת מערכות בטיחות לרכב</a>  <a href="#">4.4.2- טכוגרף דיגיטלי</a></p>	<p><b><a href="#">4.4- המלצות הוועדה בתחום טכנולוגיית הרכב לשיפור הבטיחות בדרכים</a></b></p>
<p><a href="#">4.5.1- היפגעות הולכי רגל</a>  <a href="#">4.5.2- מיפוי ליקויים בטיחותיים בדרכים סביב בסיסי צה"ל- משרד הביטחון</a>  <a href="#">4.5.3- סוגיות הנוגעות לטיפול מערכת הבריאות בתאונות דרכים</a>  <a href="#">4.5.4- פעילות מטה "ישראל דיגיטלית"- הקמת מערכת מקוונת של מאגר פסולי רישיון- המשרד לשוויון חברתי</a>  <a href="#">4.5.5- איתור, הכשרה וגיוס של נהגים מקצועיים- פעילות משרד התחבורה</a></p>	<p><b><a href="#">4.5- המלצות הוועדה בנושאים נוספים</a></b></p>
<p><a href="#">ריבוי הגופים האמונים על תחומי בטיחות בדרכים</a>  <a href="#">- הקיצוץ התקציבי</a>  <a href="#">- מעקב אחר יישום ביצועי הגופים הממשלתיים בנושא בטיחות בדרכים</a>  <a href="#">- שקיפות ופרסום מידע ונתונים</a>  <a href="#">- החינוך התעבורתי</a></p>	<p><b><a href="#">5- סיכום, דיון, וסוגיות נוספות לבחינה עתידית</a></b></p>

## 1. תאונות דרכים - רקע

### 1.1 הגדרות

הנתונים הרשמיים אודות תאונות דרכים בישראל, מופיעים במקורות שונים, בכללם: אתר הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (להלן: הלמ"ס), רישומי משטרת ישראל ודוחות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן: הרלב"ד)<sup>3</sup>. ההגדרה המקובלת לתאונת דרכים עם נפגעים על פי הלמ"ס היא "תאונת דרכים שבה מעורב **כלי רכב**, נפגע בה **אדם** אחד לפחות והתרחשה בדרך"<sup>4</sup>.

נהוג לסווג תאונות דרכים על-פי שורה של משתנים: **סוג התאונה וחומרתה** (קלה/ קשה/ קטלנית); **מיקום התאונה** (מרחב עירוני/ בין עירוני); **סוג כלי הרכב המעורבים** (רכב דו-גלגלי/ רכב כבד/ רכב מנועי); **סוג הנפגעים** (הולכי רגל, רוכבי אופניים ועוד), פילוח לפי **מגזר/ קבוצות גיל/ מגדר** ועוד.

לפי הלמ"ס והרלב"ד מקובל לסווג את סוגי תאונות הדרכים בהתאם לרמת חומרתן, ע"פ הקריטריונים הבאים:

1. **תאונת דרכים קטלנית** - מוגדרת כתאונת דרכים שנהרג בה אדם אחד לפחות או שנפצע בה אדם אחד לפחות, שנפטר מפצעיו בתוך שלושים יום.<sup>5</sup>
2. **תאונת דרכים קשה** - תאונת דרכים שנפצע בה קשה אדם אחד לפחות ושלא נהרג בה אף אדם. הגדרה זו כוללת גם תאונה שנפצע בה קשה אדם ונפטר מפצעיו כעבור יותר מ-30 יום.
3. **תאונת דרכים קלה** - תאונת דרכים שנפצע בה קל אדם אחד לפחות, ולא נהרג או נפצע בה קשה אף אדם.

מקובל לסווג את תאונות הדרכים על-פי רמת חומרתן:

1. תאונת דרכים קטלנית
2. תאונת דרכים קשה
3. תאונת דרכים קלה

<sup>3</sup> בהקשר זה יש לציין כי בשנים האחרונות, כלל הנתונים המפורסמים בדוחות הרלב"ד כוללים את כל אזרחי ישראל המעורבים בתאונות קטלניות וקשות, המתגוררים בתוך הקו הירוק ומחוצה לו, בכללם תושבי יו"ש. באופן דומה, גם בפרסום דוחות הלמ"ס משנת 2018 ואילך, נתוני תאונות הדרכים כוללים את התאונות שאירעו באזור יהודה ושומרון. בהתאם לכך ולצורך שמירה על אחידות, במסמך זה הנתונים שמוצגים ומבוססים על דוחות הלמ"ס והרלב"ד, כוללים גם את התאונות שהתרחשו בשטחי יו"ש.

<sup>4</sup> המונח "דרך" - מוגדר כ"רצועת אדמה המיועדת להליכה או לנסיעה ומותרת למעבר לציבור, לרבות מסילה, דרך, סמטה, כיכר, מעבר או גשר".

<sup>5</sup> ע"פ הגדרה זו, **הרוג בתאונת דרכים** יוגדר כאדם שנהרג בתאונת דרכים או שנפצע בתאונת דרכים ונפטר מפצעיו בתוך 30 יום מיום התאונה.

## 1.2 תאונות דרכים בישראל-נתונים

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מפרסמת מדי שנה דו"ח שנתי בנושא מגמות בבטיחות בדרכים, המפרט את השינויים בהיפגעות בעקבות תאונות דרכים, ע"פ מאפייני התאונות והנפגעים. בדו"ח מוצגים הפילוחים העיקריים של תאונות הדרכים עם נפגעים, משנת פרסום הדו"ח ועשור אחורה, בהתאם לפרמטרים שונים. יש לציין כי בשונה מהדוחות הקודמים של הרלב"ד שהתייחסו להרוגים בלבד, הדוח המעודכן לשנת 2017 כולל גם התייחסות נרחבת לפצועים קשה, לסיווג התאונות, לסוגי כלי הרכב ולמאפייני הנהגים.<sup>6</sup> נתונים אלו כאמור, מפורסמים גם במסד הנתונים של הלמ"ס. בחלק זה של המסמך יוצגו נתונים מרכזיים בהתייחס לתאונות הדרכים וסיווגן, סוג הנפגעים, וכן מספר ההרוגים בשנים האחרונות בישראל. בהמשך יוצגו נתונים נוספים אודות תאונות בהתאם לפילוחים שונים, ובהקשר לסוגיות השונות שיעלו במסגרת ההתייחסות להמלצות הוועדה.

### תאונות דרכים עם נפגעים

#### לוח 1-תאונות דרכים עם נפגעים לפי חומרה, שנים 2017-2019

סוג התאונות	2017	2018	2019	שיעור שינוי בשנת 2018 לעומת 2017	שיעור שינוי בשנת 2019 לעומת 2018
קטלניות	323	286	319	-11.5%	+ 11.5%
קשות	2,078	1,941	2,050	-6.6%	+ 5.6%
קלות	11,227	10,330	10,169	-8.0%	-1.6%
סה"כ	13,628	12,557	12,538	7.9%-	-0.2%

מהנתונים עולה כי בשנת 2018 נרשמו במטרה 12,557 תאונות עם נפגעים (ירידה של 7.9% בהשוואה לשנת 2017), מהן 286 תאונות קטלניות (ירידה של 11.5% בהשוואה לשנת 2017), ו-1,941 תאונות קשות (ירידה של 6.6% בהשוואה לשנת 2017).<sup>8</sup> כמו כן, בשנת 2018 חלה ירידה של 7.9% בכלל סוגי תאונות הדרכים ביחס לשנת 2017. בשנת 2019, חלה ירידה מזערית של 0.2% בכלל סוגי תאונות הדרכים עם נפגעים (12,538 תאונות), ביחס ל- 2018. עם זאת,

בשנת 2019 חלה ירידה מזערית של 0.2% בכלל סוגי תאונות הדרכים, ביחס לשנת 2018. עם זאת, במספר התאונות הקטלניות חלה עלייה של 11.5% וכן עלייה של 5.6% במספר התאונות הקשות.

<sup>6</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מגמות- עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2007-2017. נובמבר 2018. פרק המבוא.

<sup>7</sup> נתונים סופיים עבור שנת 2017 לקוחים מתוך קובץ הודעה לתקשורת של הלמ"ס, תאונות דרכים עם נפגעים: דצמבר 2018 וסיכום שנת 2018. פורסם ביום 31 בינואר 2019. נתונים ארעיים עבור שנת 2019 לקוחים מתוך קובץ הודעה לתקשורת של הלמ"ס, תאונות דרכים עם נפגעים: דצמבר 2019 וסיכום שנת 2019 (נתונים ארעיים). פורסם ביום 23 בינואר 2020.

<sup>8</sup> הלמ"ס, תאונות דרכים עם נפגעים- סיכום שנת 2018. פורסם ביום 20 ביוני 2019.



במספר התאונות **הקטלניות** חלה עלייה של 11.5% (319 לעומת 286 בשנת 2018), וכן עלייה של 5.6% במספר תאונות הדרכים **הקשות** (2,050 לעומת 1,941).<sup>9</sup>

### לוח 2-תאונות דרכים עם נפגעים לפי סוג דרך וחומרה, שנת 2018

	סה"כ	דרך לא עירונית	דרך עירונית	
<b>קטלניות</b>	100%	54.5%	45.5%	
<b>קשות</b>	100%	30.7%	69.3%	
<b>קלות</b>	100%	30%	70%	
<b>שיעור מתוך סה"כ התאונות</b>	100%	30.7%	69.3%	

מן הלוח עולה כי כ-70% מהתאונות במהלך שנת 2018 התרחשו בדרכים עירוניות, אולם מספר התאונות **הקטלניות** (בהן היו מעורבים הרוגים) היה גבוה יותר בדרכים **לא עירוניות** ועמד על 54.5%, לעומת 45.5% בדרכים עירוניות. לעומת זאת, מרבית התאונות הקשות והקלות (בהן היו מעורבים פצועים קשה ופצועים קל בהתאמה), התרחשו בדרכים **העירוניות** (כ-70% מהתאונות הקשות והקלות).

### לוח 3- נפגעים בתאונות דרכים לפי חומרה, שנים 2017-2019

חומרת הפגיעה	2017	2018	2019	שיעור שינוי בשנת 2018 לעומת 2017	שיעור שינוי בשנת 2019 לעומת 2018
<b>הרוגים</b>	364	316	355	-13.2%	+12.3%
<b>פצועים קשה</b>	2,326	2,166	2,300	-6.9%	+6.2%
<b>פצועים קל</b>	22,297	20,537	20,040	-7.9%	-2.4%
<b>סך כל הנפגעים</b>	<b>24,987</b>	<b>23,019</b>	<b>22,695</b>	<b>-7.9%</b>	<b>-1.4%</b>

במהלך שנת 2018 חלה ירידה כוללת של 7.9% במספר הנפגעים בתאונות דרכים (פצועים והרוגים) לעומת שנת 2017. חשוב לציין כי לא ניתן להסיק מנתונים אלו על מגמת ירידה כוללת במספר הנפגעים בתאונות, וכי קיימת **תנועתיות** רבה בין השנים בהתייחס לנתונים אלו.

<sup>9</sup> הלמ"ס: קובץ הודעה לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים: דצמבר 2019 וסיוכם שנת 2019 (נתונים ארעיים). פורסם ביום 23 בינואר 2020.

בשנת 2019 חלה ירידה קלה בסך כל הנפגעים לעומת 2018, אולם חלה עלייה במספר התאונות הקטלניות והקשות, במספר הפצועים קשה, ובמספר ההרוגים.

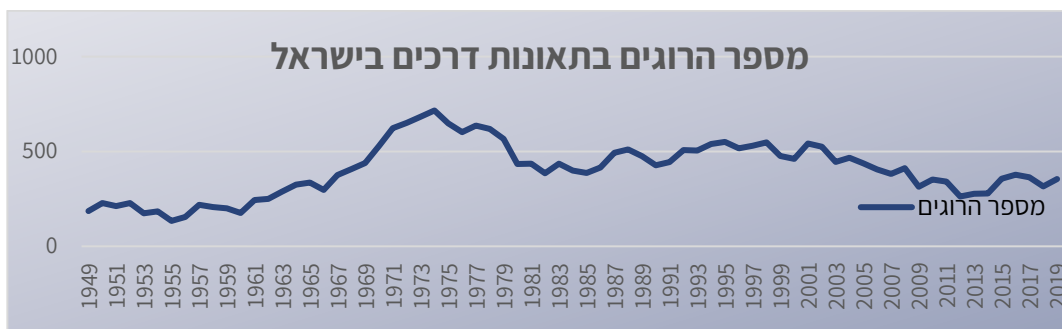
ב-2018 חלה ירידה במספר התאונות עם נפגעים, במספר הפצועים ובמספר ההרוגים בתאונות, ביחס לשנה הקודמת לה. עם זאת, לא ניתן להסיק מנתונים אלו על מגמה כוללת, מאחר וקיימת תנועתיות רבה בין השנים ביחס לנתונים אלו.

בין השנים 2012-2016, חלה עליה עקבית במספר ההרוגים בתאונות (מ-290 איש בשנת 2012, ועד ל-377 איש בשנת 2016). עליה זו הובילה בין היתר, לקיום סדרת דיונים בנושא בוועדת הכלכלה של הכנסת במהלך שנת 2016.

כך בשנת 2019 חלה ירידה קלה בסך כל הנפגעים לעומת 2018, אולם חלה עליה במספר התאונות הקטלניות והקשות, במספר הפצועים קשה, ובמספר ההרוגים.<sup>10</sup>

## הרוגים בתאונות דרכים

### תרשים מספר 1: הרוגים בתאונות דרכים בישראל מקום המדינה (1949-2019)



ככלל, קיימת בישראל ירידה במספר ההרוגים בתאונות דרכים לאורך השנים, כך לדוגמה בשנת 1975 נהרגו 756 בני אדם לעומת 355 בשנת 2019. מהגרף שלעיל עולה כי מאז שנת 1949 ועד היום, ניתן להבחין בתנודות משמעותיות על פני תקופות שונות, במספר ההרוגים בתאונות.<sup>11</sup> כמות ההרוגים בתאונות מושפעת ממשנתנים רבים, בכללם שיעור הנסועה, רמת התשתיות, פיתוח אמצעי בטיחות רכב, תרבות הנהיגה, מודעות לנושאי בטיחות בדרכים ועוד. כפי שעולה מן התרשים, בשנות ה-70 מספר ההרוגים בתאונות הדרכים בישראל הגיע לשיא. ייתכנו כמה הסברים לעלייה זו, ולירידה שהתרחשה בשנים שלאחריה. בין הסיבות לכך ניתן לציין למשל את הגידול שחל בצפי הרכב בישראל (פי חמישה), בין השנים 1960-1975. כמו כן, ניתן להסביר באמצעות כמה גורמים אפשריים את הירידה שחלה במספר ההרוגים בשנים שלאחר מכן, ביניהם השיפור שחל בטכנולוגיית הרכב, כגון כניסת מערכות למניעת נעילת גלגלים (ABS) לשוק הרכב בישראל, ועוד.<sup>12</sup>

ע"פ נתוני הרלב"ד המוצגים בתרשים 2 להלן, ניתן להבחין בעשור האחרון במגמה כללית של ירידה במספר ההרוגים בתאונות מדי שנה (מ-433 הרוגים בשנת 2008 ל-316 הרוגים בשנת 2018). עם זאת, נשוב ונציין כי הירידה אינה קבועה וכי קיימת תנודתיות בין השנים. כך לדוגמה, בין השנים 2008-2009 חלה ירידה משמעותית במספר ההרוגים (מ-433 איש בשנת 2008, ל-346 איש בשנת 2009), ואילו בין השנים 2012-2016, חלה עליה עקבית ומתמשכת במספר ההרוגים

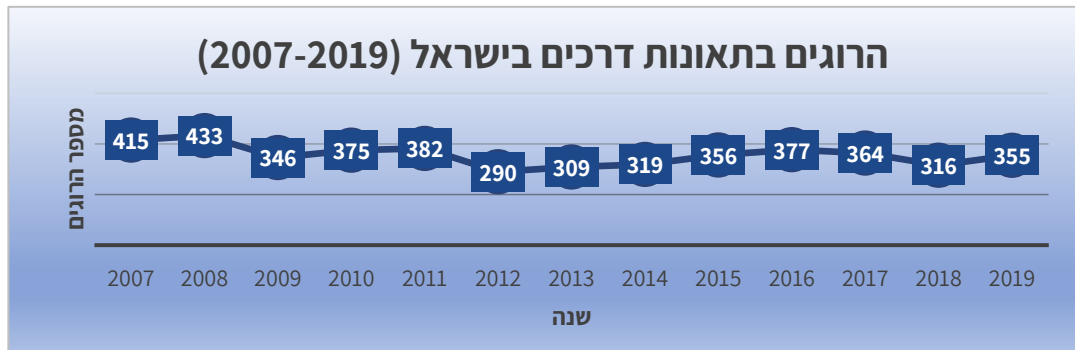
<sup>10</sup> הלמ"ס: קובץ הודעה לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים: דצמבר 2019 וסיכום שנת 2019 (נתונים ארעיים). פורסם ביום 23 בינואר 2020.

<sup>11</sup> חשוב לציין שהנתונים שמוצגים בתרשים להלן הם נתונים אבסולוטיים, כלומר מתייחסים רק למספר ההרוגים. עם זאת, שקלול המשתנה גודל האוכלוסייה - כלומר הרוגים ל-100 אלף נפש) היה מדגיש את מגמת הירידה הכללית העולה מן הגרף (ראו התייחסות לכך בהמשך).

<sup>12</sup> הרשות הלאומית לביטוח בדרכים. מגמות - עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2008-2018, נובמבר 2019.

(החל מ-290 איש בשנת 2012, ועד ל-377 איש בשנת 2016). **עליה זו הובילה בין היתר, לקיום סדרת דיונים שונים בנושא בוועדת הכלכלה של הכנסת במהלך שנת 2016**, בד בבד עם הקמת ועדת המשנה לוועדה בנושא מניעת הקטל בדרכים, בראשות חה"כ יעקב אשר.<sup>13</sup> יצוין כי אחרי שלוש שנים של ירידה במספר ההרוגים בין 2016-2018, בשנת 2019 נצפתה עליה של 12.3% במספרם ביחס לשנה הקודמת (355 הרוגים ב-2019 לעומת 316 הרוגים ב-2018).

### **תרשים מספר 2: הרוגים בתאונות דרכים בישראל בעשור האחרון (2007-2018)**



**חשוב לציין שעל אף הגידול המתמשך בעשור האחרון בהיקף הנסועה<sup>14</sup> השנתי בישראל, במספר הנהגים בכבישים, במצבת כלי הרכב ובאורך הדרכים הסלולות, מספר ההרוגים בתאונות הדרכים ירד באופן יחסי לגידול שחל בפרמטרים אלה.<sup>15</sup>**

### **1.3 יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים**

ב-15 השנים האחרונות אימצה ממשלת ישראל שורה של תכניות בתחום תאונות הדרכים, והציבה יעדים- לטווח הארוך ולטווח הקצר לצמצום הקטל בכבישים. בשנת 2005 אימצה הממשלה תכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים ('דוח שיינין'), במסגרתה הוצב יעד לפיו בתוך 10 שנים רמת הבטיחות בדרכים בישראל תהיה דומה לזו של המדינות המובילות בתחום<sup>16</sup> (באותה עת מספר ההרוגים לנסועה בישראל היה גבוה בממוצע בכ-65% ממספרם במדינות אלה). לשם כך נקבע יעד מספרי, לפיו עד שנת 2010 לא יעלה על 360 אנשים בשנה, ועד שנת 2015 ירד אל מתחת ל-300 הרוגים בשנה.<sup>17</sup> מהנתונים בתרשים 2 שלעיל עולה כי על אף ירידה במספר ההרוגים הממוצע בכל שנה באותו העשור, הממשלה לא עמדה ביעד שהציבה לעצמה. בשנת 2013 קבע שר התחבורה יעד חדש שבמסגרתו בשנת 2020 מדינת ישראל תהיה **אחת מחמש המדינות המובילות בתחום הבטיחות בדרכים**, וזאת ביחס למדד: מספר ההרוגים

**ועדת הכלכלה קבעה כי הממשלה לא עמדה ביעדים שאימצה בדבר צמצום מספר ההרוגים בתאונות, וכי מדיניותה בנושא חסרה ראייה מערכתית ושיטתית.**

<sup>13</sup> ועדת הכלכלה, **בלימת הקטל בדרכים**, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

<sup>14</sup> סך כל הקילומטרים שכלל הנהגים בישראל נהגו בכל כלי הרכב הרשומים במהלך השנה.

<sup>15</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. **מגמות- עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2007-2017**, נובמבר 2018, פרק המבוא.

<sup>16</sup> אנגליה, הולנד, פינלנד, אוסטרליה, נורבגיה ושוודיה

<sup>17</sup> הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים, **עיקרי התכנית**, 4 ביולי 2005.

למיליארד ק"מ נסועה. **נכון לשנת 2019 ישראל נמצאת במקום ה-13 במספר ההרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה.**

הרלב"ד פועלת לגיבוש  
תכנית רב-שנתית  
בנושא בלימת הקטל  
בדרכים, שאחד  
מיעדיה המרכזיים הוא  
שעד שנת 2030 מספר  
ההרוגים בתאונות  
דרכים יופחת ב-50%  
ביחס למספרו  
בסוף שנת 2019.

בימים אלה מגבשת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים תכנית רב-שנתית בנושא בלימת הקטל בדרכים (תכנית "50 עד 30"), שאחד מיעדיה המרכזיים הוא שעד שנת 2030 (בעוד כ-10 שנים), מספר ההרוגים בתאונות הדרכים יופחת ב-50% **ביחס לסוף שנת 2019** (כלומר, כ-127 **הרוגים בשנה עד סוף שנת 2030**). מהרלב"ד נמסר כי הצלחת התכנית תלויה במידה רבה בהתגייסות הממשלתית לנושא.<sup>18</sup>

## 2. פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים

במהלך החודשים פברואר-מרס 2016, קיימה ועדת הכלכלה של הכנסת, בראשות חבר הכנסת איתן כבל, שימוע בנושא בלימת הקטל בדרכים, אשר נידון לאורך 10 ישיבות. הוועדה אספה נתונים על תאונות דרכים בישראל, שמעה עדויות וזימנה גורמים רבים, ביניהם שר התחבורה, השר לביטחון הפנים, נציגי משרדי הממשלה, מומחים, נציגי ארגונים לא ממשלתיים שעוסקים בתחום, גורמים מתחום האכיפה והשפיטה, נציגי משפחות ששכלו את יקיריהן בתאונות, וגורמים נוספים. במסגרת ישיבות הוועדה נדונו נושאים שונים, בכללם: **הצעות לדרכי פעולה של ארגונים חוץ ממשלתיים לעמידה ביעדי הממשלה, טיפול בעבירות תעבורה, תשתיות, אכיפה, המלצות דוח מבקר המדינה בנושאי בטיחות בדרכים, פעילות שר התחבורה והשר לביטחון הפנים בנושא בלימת הקטל בדרכים, טיפול באוכלוסיות פגיעות ועוד.**<sup>19</sup> מסקנות הוועדה והמלצותיה סוכמו בדו"ח<sup>20</sup> אשר כלל את עיקרי הנושאים שעלו בישיבות הוועדה וכן נדונו בו סוגיות שהתמודדות עמן, לדעת חברי הוועדה, מהווה **צעד מרכזי במהלך לצמצום מספר תאונות הדרכים**. כמו כן, הדו"ח מכיל **המלצות** בדבר פעולות שיש לנקוט, אשר לדעת מומחים בתחום יפחיתו את מספר ההרוגים בכבישים.

במקביל לפעילות הוועדה ולסדרת השימועים שנערכה על ידה, קמה **ועדת משנה** לוועדת הכלכלה בראשות חה"כ יעקב אשר, שערכה 18 ישיבות במהלך החודשים אוקטובר 2015 עד נובמבר 2018. מטרתה המרכזית של ועדת המשנה הייתה לבצע מעקב אחר יישום המלצות דו"ח ועדת הכלכלה לצמצום הקטל בדרכים. הגופים האמונים על ביצוע ההמלצות התבקשו למסור לוועדת המשנה דיווחים אודות סטטוס ביצוע תכניות הפעולה והחסמים בהם נתקלו במהלך יישומן. יתר על כן, ועדת המשנה קיימה ישיבות שעסקו בסוגיות **נוספות**, שלא נדונו מלכתחילה בשימועי ועדת הכלכלה במהלך שנת 2016. בין היתר נדונו בוועדת המשנה הנושאים הבאים: **חינוך תעבורתי ובטיחות בדרכים במגזר הערבי, אחריות רשויות מקומיות לצמצום**

<sup>18</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 5 בנובמבר 2019.

<sup>19</sup> פירוט תאריכי מפגשי הוועדה ונושאי הדיונים מופיע בטבלה בנספח 1, בסיום מסמך זה.

<sup>20</sup> ועדת הכלכלה, **בלימת הקטל בדרכים**, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

פגיעה בהולכי רגל, עלייה בהיפגעות רוכבי אופניים בתאונות, חקיקה ואכיפה בנושא אופניים חשמליים, אי ניצול תקציבים המיועדים לבטיחות בדרכים, תאונות דרכים בשול הדרך ועוד.

בעקבות סדרת הדיונים שקיימה ועדת הכלכלה בשנת 2016, קבעה הוועדה כי **הממשלה לא עמדה ביעדים שאימצה** בהחלטתה מיום 17 ביולי 2005 בדבר **צמצום מספר ההרוגים בתאונות הדרכים**.<sup>21</sup> בנוסף קבעה הוועדה כי מדיניות הממשלה בנושא בטיחות בדרכים **לוקה בחסר בכל הנוגע לראייה מערכתית ושיטתית**, ואיננה מובילה את כלל הגורמים העוסקים בתחום לנקוט פעולה אחידה, אפקטיבית ומתמשכת.<sup>22</sup> גם דוח מבקר המדינה שפורסם בנובמבר 2016, ועניינו "המאבק בתאונות הדרכים ותפקוד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים" (להלן: דוח המבקר), הצביע על ליקויים וכשלים בפעילות משרד התחבורה והרלב"ד, בכל הנוגע לתחומי פעולה שתכליתם הפחתת מספר ההרוגים בתאונות הדרכים.<sup>23</sup>

הוועדה ראתה חשיבות בהגדרת בלימת הקטל בדרכים **כיעד לאומי** ותבעה מהממשלה לזמן בדחיפות ישיבת ממשלה בנושא, ולהחליט על צעדים מיידיים שיש לנקוט בכדי לצמצם את מספר תאונות הדרכים והנפגעים בהן.<sup>24</sup>

ניתן לחלק את ההמלצות בדו"ח ועדת הכלכלה לשני תחומים מרכזיים: 1. המלצות הנוגעות ל**מנגנון** הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים. 2. המלצות בעניין סוגיות ספציפיות בתחומי בטיחות בדרכים. המלצות וסוגיות אלו יפורטו בפרקים שלהלן.

### 3. המנגנון הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים

כפי שיתואר להלן, ישנם גופים רבים אשר עוסקים בנושא בטיחות בדרכים. הוועדה דנה רבות בצורך בתכלול הפעילות של כלל הגופים אשר אמונים על התחום. להלן תובא התייחסות לשני מנגנונים לטיפול רוחבי בתחום תאונות הדרכים בישראל בהם עסקה הוועדה: האחד, **הוועדה הבין-משרדית** לנושא תאונות הדרכים, והשני, **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** (הרלב"ד).

#### 3.1 הוועדה הבין-משרדית לטיפול בבלימת הקטל בדרכים

במסגרת דיוני הוועדה, דרש יו"ר הוועדה דאז ח"כ איתן כבל כי ראש הממשלה ושר התחבורה וראש יכנסו **ועדת שרים בין-משרדית "לטיפול דחוף וכוללני בבלימת הקטל בדרכים"**. בהמשך להמלצה זו, קמה **ועדת מנכ"לים** בין-משרדית שהתכנסה לראשונה ביום ה-28 בדצמבר 2016.

ועדת הכלכלה דרשה כי תוקם ועדת שרים בין-משרדית לטיפול דחוף וכוללני בבלימת הקטל בדרכים. בהמשך להמלצה זו, קמה **ועדת מנכ"לים בין משרדית** בדצמבר 2016. אולם, הוועדה התכנסה פעם אחת בלבד.

ניתן לחלק את ההמלצות בדוח הוועדה לשני תחומים: 1. המלצות הנוגעות ל**מנגנון** הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים. 2. המלצות בעניין סוגיות ספציפיות בתחומי בטיחות בדרכים.

<sup>21</sup> החלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17.7.05 – תכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים (דו"ח שיינין).

<sup>22</sup> ועדת הכלכלה, בלימת הקטל בדרכים, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

<sup>23</sup> מבקר המדינה: דוח שנתי 67א: פרק חמישי: מוסדות המדינה, חברות ממשלתיות ותאגידים: הרלב"ד - המאבק בתאונות הדרכים ותפקוד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נובמבר 2016, עמ' 722-671.

<sup>24</sup> ועדת הכלכלה, בלימת הקטל בדרכים, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

על פי משרד ראש הממשלה, ועדת המנכ"לים לעניין הבטיחות בדרכים קיימה לפני מועד ההתכנסות וגם לאחריו, עבודת מטה מקיפה של גורמי המקצוע הרלוונטיים, בכדי לבחון את הצעדים הנדרשים למאבק בתאונות הדרכים. גורמי המקצוע כללו נציגים מטעם משרד התחבורה, הרלב"ד, משרד המשפטים, הנהלת בתי המשפט, המשרד לביטחון הפנים, אגף התנועה במשטרת ישראל, משרד החינוך ועמותת "אור ירוק". עוד צוין כי תוצר עבודתה של ועדה זו, בא לידי ביטוי בכל הסעיפים שהופיעו בהחלטת הממשלה 2779 מיום 25 ביוני 2017, שפורסמה כחצי שנה לאחר התכנסות הצוות המשותף.

עם זאת, מתשובת המשרד ניתן להבין כי מאז החלטת הממשלה שפורסמה ביוני 2017, הצוות לא התכנס בשנית, וכי הפגישה היחידה שנערכה בפורום זה הייתה ביום 28 בדצמבר 2016. כמו כן, משרד רוה"מ נמסר כי האחריות על המעקב אחר ביצוע המלצות החלטת הממשלה, מוטלת על הגופים השונים (כל גוף בתחום אחריותו), ואינה מהווה חלק מפעילות הממשלה.

**החלטת ממשלה מס' 2779 מיום 25.6.17 בנושא: "בטיחות בדרכים- עיקרי פעילות לשנים 2017-2018".** ביום 25.6.17, כשנה וחצי לאחר פרסום דו"ח ועדת הכלכלה של הכנסת, פורסמה החלטת ממשלה 2779 בנושא עיקרי פעילות לשנים 2017-2018 בתחומי בטיחות בדרכים. במסגרת ההחלטה גובשה תכנית לצמצום הקטל בדרכים בהיקף תקציבי של כ-4 מיליארד ש"ח, בשיתוף פעולה של גופים ומשרדי ממשלה שונים, וביניהם: משרד התחבורה, משרד החינוך, הרלב"ד, משרד הבריאות, משרד האוצר, משרד המשפטים, משטרת ישראל, ועוד. בהחלטת הממשלה כלולות סוגיות שעלו לדיון במפגשי ועדת הכלכלה והוזכרו בדו"ח הוועדה, לצד סוגיות נוספות. ההחלטה כללה תכניות עבודה בתחומי אכיפה ושפיטה, חינוך תעבורתי, קידום שינוי התנהגותי בקרב נהגים, טכנולוגיית רכב, שיפור תשתיות, פינוי נפגעים ועוד. במסמך זה מובאת התייחסות גם ליישום חלק מסעיפי החלטת הממשלה.<sup>25</sup>

בהחלטת ממשלה מס' 2779 בנושא: "בטיחות בדרכים- עיקרי פעילות לשנים 2017-2018" גובשה תכנית לצמצום הקטל בדרכים בהיקף תקציבי של כ-4 מיליארד ש"ח.

## 3.2 הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

### 3.2.1 תפקידי הרלב"ד וסמכויותיה

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הוקמה בשנת 2007, בהוראת שעה, כרשות סטטוטורית עצמאית.

ועדת הכלכלה של הכנסת עסקה בדיוניה, בין השאר, גם בסמכויות הרלב"ד ובמעמדה החוקי. אחת ההמלצות המרכזיות של הוועדה בנושא הייתה **לפעול לאלתר לעיגון מעמד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הרלב"ד) בחקיקה ראשית** מבלי להמתין לפקיעת הוראת השעה שהסדירה עד אז את פעילותה. בהתאם לכך, הוועדה המליצה לממשלה ולשר התחבורה

ועדת הכלכלה המליצה לפעול לאלתר לעיגון מעמד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בחקיקה ראשית, ולבחון מחדש את יעדיה וסמכויותיה, בכדי להבטיח את יכולתה להיות הגוף המוביל בנושא בלימת הקטל בדרכים.

<sup>25</sup> החלטת ממשלה מס' 2779 מיום 25.6.17 - "בטיחות בדרכים" - עיקרי פעילות לשנים 2017-2018.

והבטיחות בדרכים לבחון מחדש את יעדי הרשות הלאומית ועל סמך ממצאי בדיקתה- לנסח את תפקידיה וסמכויותיה, כך שתפעל באופן עצמאי להתוויית מדיניות-העל בנושא הבטיחות בדרכים. בנוסף לכך, הוועדה ציינה כי יש להבטיח את יכולתה של הרלב"ד להיות הגוף המוביל את בלימת הקטל בדרכים. הוועדה סברה כי אין מקום שהרשות הלאומית תשמש הגוף המתקצב של גורמי הממשלה השונים בתקציבים שוטפים החוזרים על עצמם בכל שנה, אלא עליה להתוות מדיניות ולעבוד בשיתוף פעולה עם הגורמים השונים. כמו כן, הוועדה דרשה לקבוע במפורש בחוק כי שר התחבורה והבטיחות בדרכים הוא הגורם האחראי לבטיחות בדרכים בישראל. מסקנות דומות בנוגע לצורך בניסוח תפקידיה וסמכויותיה של הרלב"ד, לצד עיגון מעמדה והסדרתו בחקיקה, עלו גם בדו"ח מבקר המדינה 67א שפורסם בנובמבר 2016.<sup>26</sup>

**תיקון חוק הרלב"ד- התשע"ח (2018):** חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת שעה), התשס"ו-2006 (להלן- חוק הרלב"ד), נחקק בעקבות החלטת הממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005, בדבר תכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים. החוק נחקק לתקופה של שש שנים, וכלל אפשרות להאריכו בחמש שנים נוספות. בהתאם לכך, הוראת השעה הוארכה פעמיים, עד ליום 30 ביוני 2018.<sup>27</sup> למעשה, ע"פ נוסח החוק דאז, לא ניתן היה להאריכו בתקופה נוספת. במסגרת דיון של ועדת הכלכלה של הכנסת, הוצע לקבוע כי החוק יהפוך מהוראת שעה להוראת קבע, וכי יוענק לרלב"ד מעמד של רשות עצמאית עם כלים וסמכויות לפעול בתחומי בטיחות בדרכים, לצורך הובלת תכניות להפחתת מספר ההרוגים בתאונות, ריכוז מידע בנושא, והעלאת המודעות הציבורית לתחומי בטיחות בדרכים.<sup>28</sup> התיקון התקבל בכנסת ביום 9 ביולי 2018, ונקבע בו כי יוקנה לרלב"ד מעמד קבוע.<sup>29</sup> בין היתר נקבע בחוק כי בסמכות הרלב"ד יהיה לגבש תכניות רב שנתיות להגברת הבטיחות בדרכים ולפעול ליישומן, להמליץ לשר התחבורה על תכניות ומתווים שונים בנושא, ולפעול בתחומי חינוך, הסברה, אכיפה ותשתיות. עם זאת, על פי הרלב"ד, החוק הותיר אותה בפועל ללא הסמכויות ומרחב הפעולה הדרוש לה בכדי לרכז באופן רב מערכתי את תחום הבטיחות בדרכים על כלל היבטיו, מאחר ומחד הוא נקבע כהוראת קבע, ומאיך לא חלו בו שינויים מהותיים בנוגע למעמדה וסמכויותיה.<sup>30</sup>

<sup>26</sup> מבקר המדינה: דוח שנתי 67א: פרק חמישי: מוסדות המדינה, חברות ממשלתיות ותאגידים: הרלב"ד- המאבק בתאונות הדרכים ותפקוד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נובמבר 2016, עמ' 722-671.

<sup>27</sup> תוקף החוק הוארך בצו מיום 5 במאי 2013 עד ליום 31 בדצמבר 2017, וביום 14 בינואר 2018 נחקק חוק הרלב"ד (הוראת שעה) (תיקון מס' 2), התשע"ח-2018, ובמסגרתו הוארך תוקפו פעם נוספת ואחרונה עד ליום 30 ביוני 2018.

<sup>28</sup> ועדת הכלכלה, בלימת הקטל בדרכים, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

<sup>29</sup> חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת שעה), (תיקון מס' 3), התשע"ח-2018.

<sup>30</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. שיחה טלפונית. 5 בנובמבר 2019.

תיקון חוק הרלב"ד-  
התשע"ח (2018)- הקנה  
לרלב"ד מעמד קבוע,  
ונקבעו בו סמכויותיה  
לגבש תכניות רב  
שנתיות להגברת  
הבטיחות בדרכים,  
לפעול ליישומן.

על פי הרשות הלאומית,  
תיקון החוק הותיר אותה  
בפועל ללא הסמכויות  
ומרחב הפעולה הדרוש  
לה בכדי לרכז באופן רב  
מערכתי את תחום  
הבטיחות בדרכים,  
מאחר ומחד הוא נקבע  
כהוראת קבע, ומאיך  
לא חלו בו שינויים  
מהותיים בנוגע  
למעמדה וסמכויותיה.

פעילויות הרשות כוללות כיום איסוף מידע ונתונים וביצוע מחקרים שונים בתחומי בטיחות בדרכים, לצד גיבוש תכניות עבודה שונות ומגוונות בתחומי חינוך, הסברה והעלאת המודעות הציבורית לנושא תאונות הדרכים.<sup>31</sup>

### 3.2.2 תקציב הרלב"ד

במהלך העשור האחרון, הרשות עסקה רבות בהעברת תקציבים לגופים העוסקים בתחומי בטיחות בדרכים, ובהם משטרת התנועה, משרד התחבורה, משרד החינוך, הנהלת בתי המשפט, והרשויות המקומיות. יש לציין כי התקציב הכולל שעומד לרשות הרלב"ד מחולק לסעיפי תקציב לפעילות שוטפת של הרשות (כגון חינוך והסברה, מחקר, תשתיות ועוד), ותקציבי תמיכה שמעניקה הרלב"ד לגופים שונים שעוסקים בתחומי בטיחות בדרכים (כגון מד"א, רשויות מקומיות ועוד), כפי שיפורט בהמשך.<sup>32</sup>

מנתוני הרלב"ד עולה כי עם השנים חלו קיצוצים בתקציביה הכוללים, ובהתאם לכך חלו קיצוצים גם בתקציבים המועברים על ידה לגופים שונים האמונים על תחומי בטיחות בדרכים. כך לדוגמה, תקציב הרשות המאושר (על שינויי) שבשנת 2008 עמד על כ- 382 מלש"ח בשנה, בשנת 2013 עמד על 210 מלש"ח, ואילו בשנת 2019 עמד על 106.5 מלש"ח.

כמו כן, תקציב הרשות עמד בשנת 2008 על 550 מיליון ש"ח, בחלוקה ל-330 מיליון ש"ח לתקציב הפעילות השוטף של הרשות (התקציב על שינויי עמד על 382 מיליון ש"ח), ו-220 מיליון ש"ח לתקציבי פיתוח שנועדו בעיקר להקמת תשתיות בטיחות ברשויות המקומיות ולתיקון ליקויים בטיחותיים בתשתיות הקיימות.<sup>33</sup> בשנת 2013 היה התקציב השוטף המאושר של הרשות 210 מיליון ש"ח ותקציב הפיתוח היה כ-4 מיליון ש"ח. ואילו בשנת 2019 התקציב השוטף המאושר עמד על 106 מלש"ח ותקציב הפיתוח על 0 ש"ח (לאחר שתקציב הפיתוח המקורי עמד בשנה זו על 120 מיליון ש"ח). בנוסף לתקציבים אלו, תקציב ההרשאה להתחייב של הרשות עמד בשנת 2019 על 19 מיליון ש"ח.

לא ניתן להסיק ממה נבע הקיצוץ התקציבי: מקיצוץ רוחבי בתקציבי הרשות וצמצום פעילות מתוכננת, משינוי באופן תקצוב משרדי ממשלה דרך הרשות, או מהפסקת מימון של פרויקטים שונים כתוצאה מהגעה ליעד בעניינם.

עם השנים חלו קיצוצים בתקציבי הרלב"ד. כך למשל, תקציב הרשות המאושר (על שינויי) שבשנת 2008 היה כ- 382 מלש"ח בשנה, בשנת 2013 היה 210 מלש"ח, ואילו בשנת 2019 היה 106.5 מלש"ח.

<sup>31</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 5 בנובמבר 2019.

<sup>32</sup> בהקשר זה יש לציין כי קיימים מספר סוגי תקציב: תקציב מקורי- הוא תקציב שאושר בכנסת במסגרת חוק התקציב. תקציב מאושר/ מזומן על שינויי - תקציב לאחר שינויים תקציביים שחלו בו במהלך שנה נתונה. שינויים אלו עשויים לכלול הפחתות או תוספות, וכן העברות תקציביות בין סעיפי תקציב שונים. הרשאה להתחייב- מציינת הרשאות שניתנו עבור השנים הבאות. ביצוע התקציב- מתייחס לסכום התקציב שנוצל בפועל, והוא נמדד בשני אופנים: ביצוע מזומן- ביצוע התקציב שנוצל בפועל בשנה נתונה מתוך התקציב המאושר/מזומן, ומבלי לכלול בו את ביצוע עודפי התקציב שנותרו משנים קודמות. ביצוע התחייבות- מתייחס לביצוע התקציב כולל התחייבויות ועודפי תקציב שנותרו מהשנה הקודמת. שיעור הביצוע- מתייחס לשיעור ביצוע התקציב באחוזים. לקריאה נוספת והרחבה בנושא מבנה תקציב וסוגי תקציבים, ראו: מונחון לביאור מושגי התקציב, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 27 בנובמבר 2019, כתיבה: אליעזר שוורץ, ראש צוות כלכלי.

<sup>33</sup> משרד האוצר, אגף התקציבים, הצעת התקציב של משרד התחבורה לשנת 2008.



יצוין כי לא ניתן להסיק מנתונים אלה ממה נבע הקיצוץ התקציבי, כלומר-מקיצוץ רוחבי בתקציבי הרשות שמשמעותו צמצום הפעילות המתוכננת, משינוי באופן תקצוב משרדי הממשלה דרך הרשות, או מהפסקת מימונם של פרויקטים שונים כתוצאה מהגעה ליעד בעניינם.

להלן יוצגו נתוני התקציב של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בשנים 2008-2019. בלוח 4 יוצגו נתוני תקציב הפעילות השוטף של הרשות (ללא תקציב הפיתוח), התקציב המאושר (על שינויי), שיעורי הביצוע במזומן ביחס לתקציב המזומן וביצוע התחייבויות.

**לוח 4- תקציבי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בעשור האחרון (2008-2019), במיליוני**

ש"ח<sup>34</sup>

שנה	תקציב מזומן (על שינויי)	ביצוע מזומן (ש)	שיעור ביצוע מזומן	ביצוע התחייבויות
2008	382.1	289.9	75.9%	4.2
2009	268.7	199.0	74.1%	5.5
2010	248.4	192.8	77.6%	9.7
2011	248.8	186.1	74.8%	10.5
2012	259.1	185.9	71.8%	10.7
2013	210.1	150.6	71.7%	5.0
2014	187.9	96.6	51.4%	0.2
2015	184.3	135.2	73.3%	10.8
2016	127.7	91.4	71.5%	1.7
2017	127.9	84.4	66.0%	22.8
2018	127.9	107.0	83.7%	19.3
2019	80.6	106.4		

מהנתונים המוצגים בלוח ניתן לראות כי שיעור הביצוע במזומן של התקציב השוטף של הרשות, נע בין 66% ל-84% (למעט שנת 2014 שהייתה חריגה מסיבות שונות, ובין היתר התקציב אושר רק באמצע שנת התקציב). ניתן לראות את הירידה שחלה בתקציב המזומן של הרשות במהלך השנים, שקטן מ-382.1 מלש"ח בשנת 2008, לכ-128 מלש"ח בשנת 2018, ול-80.6 מלש"ח ב-2019. יש להדגיש כי שיעור הביצוע שהוצג בטבלה שלעיל, מתייחס אך ורק לתקציב

אין בידינו מידע האם התקציבים המיועדים לגופי הממשלה השונים, וקוצצו מתקציב הרלב"ד, נגרעו לחלוטין מתקציב המדינה, או לחילופין- הועברו לשימוש הישיר של משרדי הממשלה הרלוונטיים.

בעשור האחרון תקצבה הרשות משרדים ממשלתיים בהתאם לסעיפי תקציב שהוקצו לה, עבור פעילות בתחומי בטיחות בדרכים. גם בנושא זה חלו שינויים תקציביים.

<sup>34</sup> משרד האוצר, אגף התקציבים, קבצי פיסקלי-דיגיטלי, שנים שונות. נציין כי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים העבירה גם היא את נתוני התקציב לשנים 2016-2018. קיימים פערים בנתוני ביצוע ההתחייבות בין הנתונים שהועברו אלינו לבין נתוני משרד האוצר, אשר נובעים לדברי הרלב"ד מהבדלים טכניים בהגדרות. הנתונים המופיעים בלוח הם הנתונים שפורסמו על-ידי אגף התקציבים במשרד האוצר.

**המזומן של הרלב"ד ולשיעור הביצוע של תקציב זה בכל אחת מהשנים המפורטות, ללא התייחסות לניצול התחייבויות שנותרו משנים קודמות.** כמו כן, התקציב המפורט בטבלה שהוצגה, מתייחס לסכום התקציב **הכולל** שמנוצל על ידי הרשות, ללא פירוט סעיפי התקצוב השונים שעומדים בבסיס הסכום הכולל.

במהלך העשור האחרון הרלב"ד תקצבה משרדים ממשלתיים שונים עבור פעולות הקשורות לבטיחות בדרכים, **בהתאם לסעיפי תקציב** שהוקצו לה לשם כך. גם בנושא זה חלו שינויים הן בתקציב הכולל של הרשות, והן בתקציבים שהוקצו לסעיפי הפעילות השונים. בעוד שבשנת 2016 ביצע ההתחייבות עמד על **130.9** מלש"ח, בשנים 2017 ו-2018 סכומי הביצוע עמדו על **143.8** ו-**141.0** מלש"ח בהתאמה. ההבדלים נובעים בין היתר משינויים שחלו בסעיפי התקציב שמועבר על ידי הרלב"ד לגופים חיצוניים. כך למשל, בעוד שבשנת 2016 מימנה הרלב"ד את שכר השופטים באמצעות תקצוב הנהלת בתי המשפט בסכום של 10 מלש"ח, בשנים 2017-2018, הפסיקה הרלב"ד לקבל תקצוב עבור סעיף זה. כך גם לגבי תקצוב פעילות אגף התנועה של המשטרה שהופסק בשנת 2018. בנוסף, ניתן לראות כי גם בתקצוב **הסעיפים עצמם** חלו שינויים בשנתיים האחרונות. כך למשל **תקציבי המחקר** של הרשות ירדו מ-7.5 מלש"ח בשנת 2016, ל-4.4 מלש"ח בשנת 2018. כמו כן, חל שינוי בתקציב פעילויות **חינוך והסברה**, שעלה מ-21.7 מלש"ח ב-2016, ל-37.5 מלש"ח ב-2018.<sup>35</sup>

**אין בידינו מידע האם התקציבים המיועדים לגופי הממשלה השונים, וקוצו מתקציב הרשות הלאומית, נגרעו לחלוטין מתקציב המדינה, או לחילופין- הועברו לשימוש הישיר של משרדי הממשלה הרלוונטיים.**

ע"פ גורמים שונים ברלב"ד, גם לאחר תיקון חוק הרשות, רוב התקציב שלה **קשיח ומועבר** לגורמים המקצועיים ללא יכולת פיקוח ובקרה על מימושו.<sup>36</sup> כמו כן, לדברי הרלב"ד, אי הוודאות התקציבית, והיעדר סמכויות פעולה לבצע מעקב אחר יישום תכניות עבודה על ידי גופים שונים, מקשים על יכולתה לפעול כגוף יוזם ומתכלל. לפיכך, נטען, כי הרלב"ד משמשת על פי רוב רק כ"צינור" להעברת כספים המיועדים לפעילות בתחומי בטיחות בדרכים.<sup>37</sup> כך למשל, סעיף 8 לחוק הרלב"ד עוסק במימון **תשתיות בתחום העירוני**. על פי סעיף זה, הרלב"ד אמורה להעביר תקציבים שמקורם במשרד התחבורה אל הרשויות המקומיות שבתחומן מבוצעים הפרויקטים השונים. בנוסף, הרלב"ד אמורה לקבוע קריטריונים לתיעודן

<sup>35</sup> יובל פרידמן, מנהל מינהל כספים ומשאבי אנוש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. דוא"ל מיום 14.11.19 ומיום 13.1.20.

<sup>36</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. שיחה טלפונית מיום 10 בנובמבר 2019.

<sup>37</sup> שם.

לדברי הרלב"ד,  
אי הוודאות התקציבית,  
והיעדר סמכויות פעולה  
לבצע מעקב אחר יישום  
תכניות עבודה על ידי  
גופים שונים, מקשים  
על יכולתה לפעול כגוף  
יוזם ומתכלל. לפיכך,  
נטען, כי הרלב"ד  
משמשת על פי רוב רק  
כ"צינור" להעברת  
כספים המיועדים  
לפעילות בתחומי  
בטיחות בדרכים.

פרויקטים אלו, כמו גם לפקח על ביצועם.<sup>38</sup> אולם בפועל, לדברי גורמים ברלב"ד, הרשות הלאומית שימשה אך ורק כ"מתווכת" להעברת הכספים לרשויות, מבלי שהייתה לה היכולת לפקח בפועל על ביצוע הפרויקטים ועל מימוש התקציב שהועבר על ידה לרשויות המקומיות.<sup>39</sup>

#### 4. המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת- תחומים מרכזיים

הוועדה קבעה כי על מנת להפחית במידה ניכרת את מספר התאונות והנפגעים בהן, יש לטפל באופן ממוקד ומידי בחמישה תחומי פעולה מרכזיים, שכל אחד מהם כולל סוגיות נוספות ותתי נושאים. חמשת תחומי הפעולה העיקריים הינם:

1. תשתיות בטיחות
2. אכיפה ושפיטה
3. חינוך והסברה
4. טכנולוגיית הרכב
5. נושאים נוספים

להלן תוצג סקירה של יישום המלצות הוועדה בנושאים שהוזכרו לעיל. חלק מההמלצות יידונו בהרחבה, בהתאם למרכזיות הנושא בדיוני הוועדה ובהתאם לזמינות הנתונים שהתקבלו ע"י משרדי הממשלה. כאמור, בשל מגבלות היקף מסמך זה, חלק מהנושאים בדוח הוועדה לא מופיעים במסמך, או נידונים באופן ממוקד ותמציתי.

##### 4.1 תשתיות בטיחות

בעבודת הוועדה הוקדשה התייחסות נרחבת לנושא הקמתן ותחזוקן של תשתיות לצורך הגברת הבטיחות בדרכים. הוועדה ציינה לחיוב את הודעת משרד התחבורה בדבר החלטתו לסיים בפרק זמן של שנתיים את הטיפול ב-48 הכבישים שהוגדרו על ידו כמוקדי סיכון. כמו כן, הוועדה דרשה ממשרד התחבורה לפעול כדי לזרז את ההליכים התכנוניים המעכבים את הטיפול במוקדי סיכון נוספים. בהתייחס לכך, הוועדה דרשה כי במסגרת תכנית החומש של חברת נתיבי ישראל לשנים 2017-2021, יטופלו כלל מוקדי הסיכון והכבישים המסוכנים.

ועדת הכלכלה קבעה  
חמישה תחומי פעולה  
עיקריים בהם יש לטפל  
באופן מידי, בכדי  
להפחית את מספר  
התאונות והנפגעים בהן:  
1. תשתיות בטיחות  
2. אכיפה ושפיטה  
3. חינוך והסברה  
4. טכנולוגיית הרכב  
5. נושאים נוספים

"ועדת מוקדי סיכון",  
המורכבת מנציגי  
משרד חברת נת"י,  
משרד התחבורה,  
משרד ישראל והרלב"ד.  
מבצעת בכל שנה  
סריקה של רשת  
הדרכים הבין-עירונית,  
לצורך איתור מוקדי  
סיכון בהתאם  
לקריטריונים שונים.

<sup>38</sup> סעיף 8 לחוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תשס"ו (2006).

<sup>39</sup> יובל פרידמן, מנהל מינהל כספים ומשאבי אנוש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. שיחה טלפונית מיום 13.1.20.

## המלצות הוועדה בתחומי התשתיות

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
תשתיות עירוניות ובין-עירוניות	הבטחת טיפול ותחזוקת הכבישים ותשתיות הבטיחות בדרכים עירוניות ובין עירוניות	משרד התחבורה
מוקדי סיכון ותכנית החומש	טיפול בכבישים שהוגדרו כמוקדי סיכון במסגרת תכנית החומש	משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל
חניוני מנוחה	גיבוש תכנית להקמת חניוני מנוחה לנהגים על בסיס מיפוי כבישים בין-עירוניים	משרד התחבורה
שול הדרך	בחינת התקן הקיים לשול הדרך; הגשת תכנית עבודה להקמת מפרצי עצירה במקומות בהם שול הדרך אינו מאפשר עצירת חירום.	משרד התחבורה

### 4.1.1 תשתיות בין עירוניות

#### טיפול במוקדי סיכון

**המונח "מוקדי סיכון"** מתייחס לאתרים- מקטעים או צמתים, ששכיחות התאונות המתרחשות בהם גבוהה מזו הקיימת במקטעי דרך אחרים, ולכן הם מסומנים כאתרים שיש לתעדף את הטיפול בהם.

"מוקדי סיכון" הם אתרים- מקטעים או צמתים, ששכיחות התאונות המתרחשות בהם גבוהה מזו הקיימת במקטעי דרך אחרים. מוקדים אלו מסומנים כאתרים שיש לתעדף את הטיפול בהם.

על פי משרד התחבורה, בין התבחינים שנקבעו לקביעת מוקדי סיכון נמנים: צמתים בהן התרחשו באופן כללי 8 תאונות דרכים או יותר, ו-2 תאונות בשנה האחרונה; מקטע דרך באורך 1 ק"מ בו התרחשו 8 תאונות ויותר ו-2 תאונות בשנה האחרונה; מקטע דרך באורך 2 ק"מ ומעלה שאירעו בו 6 תאונות דרכים לק"מ בשלוש השנים האחרונות ושתי תאונות בשנה האחרונה; ופריוקטים שנדרשים לפי דוח משטרתי או דוח ממונה בטיחות בעקבות תאונה קטלנית בשלוש השנים האחרונות. קיימים קריטריונים נוספים שחלקם מחושבים על בסיס מערכת ניהול בטיחות של חברת נתיבי ישראל (להלן: נת"י), המציגה נתוני שכיחות תאונות בפועל בהשוואה לתחזיות ניבוי ע"פ משתנים שונים. מתודולוגיה זו נבחרה על ידי ועדה משותפת של חברת נתיבי ישראל, משרד התחבורה, משטרת ישראל והרלב"ד.<sup>40</sup> הוועדה מבצעת מדי שנה סריקה של רשת הכבישים הבין-עירונית בכדי לאתר מוקדי סיכון בטיחותיים.<sup>41</sup> נוסף כך, הוועדה בוחנת בכל שנה מחדש את הקריטריונים שעל פיהם נקבעים מוקדי הסיכון, ומבצעת בהם עדכונים ושיפורים

<sup>40</sup> משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אגף תכנון כלכלי- מתוך מצגת בנושא "תכנית אב להובלת מטענים ויצירת סל צעדים לחומש הקרוב". מצגת מיום 23 בינואר 2019.

<sup>41</sup> בהקשר זה יש לציין כי קטעי דרך אשר עומדים בקריטריונים, אך לא התרחשו בהם 2 תאונות דרכים בשנה חולפת, מוגשים לוועדה הבין משרדית לצורך בחינה מחודשת.

תכנית העבודה הרב-  
שנתית של משרד  
התחבורה וחברת נת"י  
להסדרת מוקדי סיכון  
("תכנית החומש"),  
נקבעת בהתאם  
להחלטת ועדת  
מוקדי הסיכון, ובהיקף  
תקציבי כולל של כ-1.2  
מיליארד שקלים (כ-230  
מיליון ש"ח בכל שנה).

נדרשים, זאת בשיתוף צוות מומחים מהטכניון, שאמון על פיתוח המתודולוגיה לבחינת מוקדים אלו. כך, ע"פ משרד התחבורה, בשנים האחרונות פותח מודל משלים לאיתור וטיפול במוקדי סיכון, שמבוסס על היא גישה **פרו-אקטיבית** לפיה, ניתן לזהות מוקדים בעלי מאפייני תשתית עם פוטנציאל גבוה יותר להתרחשות תאונות דרכים ולפעול לשיפורם, טרם התרחשות התאונות. מודל זה נבחן בשנה האחרונה במסגרת "פיילוט", ובכוונת המשרד בשנה הקרובה להציג את תוצאותיו בפני אגף התקציבים באוצר, לצורך תקצוב הרחבת השימוש במודל לכלל הארץ.<sup>42</sup>

**בהתאם להחלטות ועדת מוקדי סיכון, מגובשת תכנית עבודה לחברת נת"י לצורך תכנון וביצוע הסדרת מוקדי סיכון שלטובתה מוקצה סכום של כ-230 מיליון ש"ח בכל שנה.**<sup>43</sup>  
**התכנית בה מתוקצבים פרויקטים ותיקוני תשתיות במוקדי סיכון בטווח תכנון של 5 שנים קרויה תכנית החומש, והיקפה התקציבי הכולל עומד על כמיליארד ומאתיים מיליון שקלים.**

סוגי התיקונים והטיפול במוקדי הסיכון הם מגוונים, וכוללים פרויקטים בסדרי גודל שונים, החל מהצבת רמזורים, הקמת מעגלי תנועה, הוספת מעקות הפרדה, שדרוג קטע כביש והרחבתו, וכלה בשיפורים גאומטריים, הרחבת שול הדרך, הוספת מעברי חציה, חידוש צבע וכיוצא בזה. זאת בנוסף לקטעי דרך ומוקדים בהם מתקיימות עבודות **אחזקה** שוטפות ע"י חברת נת"י.<sup>44</sup> להלן רשימת מספר קטעי הדרך (שחלקם מהווים מוקדי סיכון), בהם הסתיימו תיקוני התשתיות

**בחמש השנים האחרונות (2015-2019):**

שנה	מספר קטעי הדרך בהם הסתיימו התיקונים
2015	8
2016	17
2017	18
2018	29
2019	11

במהלך שנת 2019 בוצעו תיקונים ב-11 צמתים וקטעי דרך ברחבי הארץ. בנוסף, נכון לסוף שנת 2019, ישנם 19 מוקדים בהם מתבצעות כיום עבודות שיפור תשתיות, ו-37 מוקדים שמתוכננים להתבצע בהם תיקונים וצפויים להסתיים בסוף שנת 2020.

על פי הנתונים שנמסרו ממשרד התחבורה, **סל מוקדי סיכון** תוקצב בשנים **2017-2018** בתקציב כולל של 460 מלש"ח כולל הרשאה להתחייב. בשנת 2018 נחתמו ואושרו לביצוע 13 פרויקטים מלאים ועוד כ-60 פרויקטים נקודתיים, לרבות פרויקטים להגברת בטיחות הולכי רגל בתקציב מאושר של 250 מלש"ח. הביצוע התקציבי באותה השנה עמד על 278.4 מלש"ח

<sup>42</sup> יחידת ההנדסה של הרלב"ד: זיהוי מוקדי סיכון באופן פרו-אקטיבי: רקע מהספרות המקצועית והצעת מתודולוגיה לזיהוי מוקדי סיכון ברשת הדרכים הלא-עירוניות. מרץ 2019. כניסה אחרונה ביום 14.11.19.

<sup>43</sup> קרן טרנר אייל, מנכ"לית משרד התחבורה, מכתב מענה לפניית ועדת הכלכלה של הכנסת, מיום 14 בינואר 2018.

<sup>44</sup> חברת נתיבי ישראל, מצגת בנושא: "סטטוס מוקדי סיכון" - אוגוסט 2019. נשלח במסגרת מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 12 בספטמבר 2019.

(111% ביצוע). בשנת 2019 הוקצו 230 מלש"ח בתקציב מאושר. כאשר תכנית העבודה עבור חודשים ינואר- אוגוסט 2019 כללה תקציב מאושר על סך 180 מלש"ח, והביצוע במזומן עבור אותם חודשים עמד על 171.5 מלש"ח (95% ביצוע).

על פי משרד התחבורה קיימת ירידה של בין 40%-ל-50% במספר תאונות הדרכים, במוקדי סיכון בהם בוצעו פרויקטים ותיקוני תשתית.

במהלך 2019 בוצעו תיקוני תשתיות במוקדי הסיכון, ב-11 צמתים וקטעי דרך ברחבי הארץ. בנוסף לכך, נכון לסוף שנת 2019, ישנם 19 מוקדים בהם מתבצעות כיום עבודות שיפור תשתיות,<sup>45</sup> ו-37 מוקדים נוספים אשר מתוכננות להתבצע בהם תכניות עבודה שצפויה להסתיים בסיום שנת 2020. רשימת הכבישים ומוקדי הדרך בהם בוצעו תיקוני תשתיות בשנת 2019 מפורטת בנספח 2 במסמך זה. יצוין כי מספר המוקדים בהם מתוכננת להתבצע תכנית העבודה בשנת 2020, כפי שתואר לעיל, הנו גבוה באופן משמעותי ביחס להספק בפועל בשנים הקודמות.

ע"פ משרד התחבורה, קיימת ירידה של בין 40%-ל-50% בממוצע במספר תאונות הדרכים במוקדי סיכון בהם בוצעו פרויקטים ותיקוני תשתית.<sup>46</sup>

## תשתיות בין-עירוניות-סוגיות נוספות

במסגרת המלצות הוועדה למשרד התחבורה ולגופים נוספים, עלו סוגיות נוספות בנושא התשתיות הבין עירוניות.<sup>47</sup> כך לדוגמא, נידונה הסכנה הבטיחותית בפניות שמאלה במרחב הכפרי. הכוונה לצמתים וקטעי דרך אשר הפנייה אליהם אינה מוסדרת באמצעות רמזור או מעגל תנועה. סך התקציב שניתן בהרשאה להתחייב עבור פרויקט "סל פניות שמאלה" במרחב הכפרי, עבור השנים 2017-2021 עומד על 360 מלש"ח, מתוכם בוצעו עד נובמבר 2019 243 מלש"ח (68% מהתקציב). יצוין כי בשנת 2019 הוקצו 95.3 מלש"ח בהרשאה להתחייב עבור תכניות העבודה בחודשים ינואר-נובמבר 2019, ובפועל בוצעו עבור אותה התקופה 59.6 מלש"ח (63% ביצוע). על פי משרד התחבורה, בשנת 2018 בוצעו על ידי חברת נת"י 13 פרויקטים שונים, ובשנת 2019 בוצעו 7 פרויקטים בתחום זה (נכון לחודש נובמבר 2019). כמו כן, נכון לסוף שנת 2019 ישנם 21 פרויקטים בהם מתבצעות כיום עבודות ביצוע, ו-27 פרויקטים נוספים אשר מתוכננים להתבצע עד סוף שנת 2020.<sup>48</sup> יש לציין כי בדומה לנתונים שהתקבלו ביחס לטיפול במוקדי הסיכון, גם במסגרת הטיפול בסל הפניות שמאלה למרחב

בשנים 2017-2021 הוקצו 360 מיליון ש"ח לטיפול בצמתים וקטעי דרך אשר הפניות אליהם אינן מוסדרות ("פניות שמאלה במרחב הכפרי"). מתוך כך, עד לנובמבר 2019 בוצעו 243 מיליון ש"ח מתקציב זה (68%).

<sup>45</sup> כמפורט בנספח 2 במסמך זה- רשימת מוקדים וקטעי דרך בהם מבוצעים תיקוני תשתיות- 2019.

<sup>46</sup> ראיך סאלם, מנהל אגף תשתיות בין-עירוניות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שיחה טלפונית מיום 14.11.19.

<sup>47</sup> נוסף על הסוגיות המפורטות בפרק זה- יצוין כי אחת מהמלצות הוועדה הייתה כי משרד התחבורה יכין תכנית עבודה מפורטת להחלפת מעקות הבטיחות במעקות סופגי אנרגיה וידווח לה על כך. ממשרד התחבורה נמסר כי קיימת תכנית עבודה אותה מבצעת חברת נת"י, לצורך החלפת המעקות במוקדים שונים. כך למשל, בשנת 2017 בוצעה תכנית היקף של 35 מיליון ש"ח, על פני 152 ק"מ, כולל התקנת פסי מגן לאופנועים. נכון לכתיבת מסמך זה, לא קיבלנו נתונים עדכניים אודות שנת 2019 בנוגע למספר המעקות שהוחלפו בפועל, והיעד הראשוני שהוצב ע"י המשרד.

<sup>48</sup> חברת נת"י ישראל, מצגת בנושא: "סטטוס פניות שמאלה ופרויקטים קטנים"- נובמבר 2019. נשלח במסגרת מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 28 בנובמבר 2019.

הכפרי, **מספר המוקדים בהם מתוכננת להתבצע תכנית העבודה בשנת 2020, כפי שתואר לעיל, הנו גבוה ביחס להספק בפועל בשנים הקודמות.**

תכנית עבודה רב-שנתית נוספת אשר מתבצעת בשיתוף משרד התחבורה וחברת נת"י, כוללת **טיפול והסדרת כבישים בין-עירוניים, חוצי יישובי החברה הערבית.** משרד התחבורה מסר נתונים בדבר שתי תכניות רב-שנתיות בנושא זה. על פי נתונים אלה, בשנים 2015-2016, התקבלו הרשאות בגובה **200** מלש"ח לתכנון וביצוע פרויקטים בכבישים חוצי יישובים. תקציב זה לא מומש במלואו בתקופה הנקובה, ונכון לנובמבר 2019, נוצלו **47% מהיקף ההרשאות. שארית התקציב הוקצתה לטובת טיפול בחמישה פרויקטים שמצויים כיום בתכנון, וצפויים להתבצע במהלך השנתיים הקרובות (2020-2021).**

נוסף על כך, במסגרת תכנית החומש לשנים 2017-2021, הוקצו **400 מלש"ח** בהרשאה להתחייב עבור הסדרת כבישים חוצי יישובים בחברה הערבית, ומתוכם בוצעו בפועל עד לנובמבר 2019, **154** מלש"ח (36% מסך התקציב). בתוך כך, בשנת 2019 הוקצו **54.1** מלש"ח בהרשאה להתחייב עבור תכניות העבודה **בחודשים ינואר-נובמבר 2019**, ובפועל בוצעו **53.9** מלש"ח (בשיעור ביצוע של 100%).

על פי הנתונים שנמסרו לנו ממשרד התחבורה, בשנת 2018-2019 בוצעו על ידי חברת נת"י **8** פרויקטים במסגרת תכנית "כבישים חוצי יישובים" (נכון לחודש נובמבר 2019). **כמו כן, נכון לסוף שנת 2019 ישנם 6 פרויקטים בהם מתבצעות כיום עבודות, ו-11 פרויקטים חדשים אשר מתוכננים להתבצע עד סוף שנת 2021.**<sup>49</sup>

#### **4.1.2 תשתיות בטיחות בתחום העירוני**

ממשרד התחבורה נמסר כי הוא מבצע בכל שנה בשיתוף הרשויות המקומיות, **מיפוי נקודות תורפה בטיחותיות בתחום העירוני, ומשתתף במימון של פרויקטים בטיחותיים** בתקציב של כ- 200 מלש"ח לשנה, **בדגש על מפגעים הממוקמים בקרבת מוסדות חינוך ומוסדות לקשישים.** תקצוב הפרויקטים בתחומי הרשויות העירוניות, מתבצע על סמך **שני** קריטריונים עיקריים: 1. התרחשות **שתי** תאונות דרכים במקום הפרויקט בשנתיים האחרונות. 2. קרבה של עד כ- 300 מטרים למוסדות חינוך.

להלן נתונים שהתקבלו ממשרד התחבורה בנוגע לתקציב נוסף שהוקצה עבור פרויקטים לבטיחות בדרכים **ברשויות המקומיות**, ובהתאם להחלטת ממשלה מס' 2779:

<sup>49</sup> חברת נתיבי ישראל, מצגת בנושא: "סטטוס חוצי יישובים" - נובמבר 2019. נשלח במסגרת מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 28 בנובמבר 2019

התקציב עבור הסדרת כבישים בין-עירוניים, חוצי יישובי החברה הערבית, לשנים 2015-2016, ולשנים 2017-2021 מומש עד כה באופן חלקי בלבד. התקציב שהוקצה למטרה זו בשנת 2019 בוצע במלואו.

משרד התחבורה מבצע בכל שנה בשיתוף הרשויות המקומיות, מיפוי נקודות תורפה בטיחותיות בתחום העירוני, ומתקצב פרויקטים אלו בתקציב כולל של כ- 200 מלש"ח בשנה.

על פי הרלב"ד הטיפול במוקדי סיכון ברשויות מקומיות מתעכב, בין השאר בשל אי ניצול התקציב המוקצה לביצוע תיקוני תשתית בחלק מהרשויות המקומיות.

שנה	ביצוע תקציב הרשאה להתחייב	ביצוע תקציב (מזומן)	אחוז ביצוע
2017	203.4 מלש"ח	157.4 מלש"ח	100%
2018	199.9 מלש"ח	151.2 מלש"ח	100%

משרד התחבורה מתקצב בכל שנה את כלל הרשויות המקומיות לטובת פרויקטים תחבורתיים העומדים בקריטריונים בתחום הבטיחות. **ביצוע הפרויקט בפועל וניצול התקציב הינו באחריות הרשות המקומית.**

נוסף על כך, משרד התחבורה מפעיל מספר תכניות שעניינן זיהוי רשויות שבהן מספר רב של תאונות, ומתן מענה לכך באמצעות טיפול בתשתיות.<sup>50</sup> על-פי הרלב"ד, הטיפול במוקדי סיכון ברשויות מקומיות מתעכב, בין השאר בשל אי ניצול התקציב המוקצה לביצוע תיקוני תשתית בחלק מהרשויות המקומיות.<sup>51</sup> **סוגיה זו אף נידונה במהלך כינוסי ועדת המשנה לוועדת הכלכלה של הכנסת בראשות חה"כ יעקב אשר, במהלכם** עלו מספר חסמים הכוללים קשיי תכנון וביצוע, לצד תחלופת ראשי ערים ותיעדוף נמוך של ההשקעה בתחומי בטיחות בדרכים.<sup>52</sup>

### שיפור השילוט ובקרה על רשויות התמרור

תחום פעולה נוסף בו דנה הוועדה הוא **שיפור השילוט בדרכים**, כך שיהיה מהימן ותקין, ויתאם לצרכי הדרך ולתנאיה. בהקשר זה, הוועדה קראה לרלב"ד לרכז מידע מהציבור באופן שיטתי בדבר ליקויים אשר קיימים בשילוט בדרכים, ולהעבירו לרשויות התמרור לצורך תיקון הליקויים.<sup>53</sup> בישראל פועלות למעלה מ-300 רשויות תמרור מקומיות. סמכויות רשות התמרור המקומית מוגדרות בתקנה 18 לתקנות התעבורה, וכוללות בין השאר קביעת הסדרי תנועה והצבה, סימון והסרה של תמרורים בתחומי הרשות. הרלב"ד מבצעת בקרה ברשויות התמרור השונות, בהתאם לשיקולים שונים, בכללם- מספר מוקדי הסיכון שאותרו בתחומי רשות התמרור על פי מדדים שונים, כגון: מספר התאונות ומספר הנפגעים וההרוגים בהן, מידע ותלונות שהתקבלו

<sup>50</sup> לדוגמה, ראש אגף רשויות מקומיות במשרד התחבורה עומד בראש ועדה בין-משרדית, אשר פועלת לקביעת תכנית עבודה לשיפור בטיחות במוקדי סיכון במרחב העירוני בשיתוף עם רשויות התמרור ובתקציב ייעודי. במסגרת זו מבוצע "פרויקט טופ" בו נבחנו מוקדי סיכון ברשויות בהן אירעו למעלה מ-200 תאונות בשלוש השנים האחרונות. מול יישובים אלו נערך תהליך פרטני בשיתוף גורמי ההנדסה בכל רשות מקומית. נוסף על כך, משרד התחבורה מפעיל תכנית המכונה "טופ 34" במסגרתה קובע המשרד את אופן הטיפול ברשויות בהן מספר רב של תאונות.

<sup>51</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 5 בנובמבר 2019.

<sup>52</sup> פרטוקול דיוני ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לבטיחות בדרכים: [תקציבים לפרויקטים תחבורתיים המיועדים לבטיחות בדרכים המועברים ממשרד התחבורה והבטיחות בדרכים ואינם מנוצלים על ידי הרשויות המקומיות. 21 בפברואר, 2017.](#)

<sup>53</sup> ועדת הכלכלה, [בלימת הקטל בדרכים](#), דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

בישראל פועלות למעלה מ-300 רשויות תמרור מקומיות, שאחראיות על שיפור השילוט והתשתיות בתחומן. הרלב"ד מבצעת דוחות בקרה ברשויות אלו, בהתאם לשיקולים שונים.



אודות התנהלות לא מקצועית בתחומי הרשות, ותאונה חמורה שהתרחשה בתחומי הרשות המקומית, אשר על פניו ניתן לייחס אותה למעשים/ מחדלים של אותה הרשות.<sup>54</sup>

בין השנים 2013-2019 ביצעה הרלב"ד בקרה בלמעלה מ-200 רשויות תמרוך מקומיות לרבות רשויות מוניציפליות וחברות ממשלתיות (כגון נתיבי ישראל, רכבת ישראל ועוד). ממצאי דוחות הבקרה מועברים לרשויות התמרוך הרלוונטיות (המקומית והמרכזית) לצורך תיקון הליקויים, ומתפרסמים באתר הרלב"ד.<sup>55</sup> במסמך סיכום תהליכי הבקרה של הרלב"ד על רשויות התמרוך המקומיות בין השנים 2014-2017,<sup>56</sup> זוהו מספר בעיות "רוחב", אשר חוזרות על עצמן במספר רשויות, ומצריכות פתרונות ברמה הארצית- מערכתית:

- במרבית רשויות התימרוך המקומיות **לא מתבצע תהליך מעקב אחרי מצב הבטיחות בדרכים בשטח שיפוטן ולא נערכות תכניות עבודה מסודרות בהתאם**. אחת ההמלצות של הרלב"ד היא לקבוע **כללים לעריכת תכנית אב לבטיחות בדרכים ברשויות המקומיות**.

- **קיים מחסור בכוח אדם מקצועי הנדסי ברשויות המקומיות**. בדוח צוין כי מדובר בבעיה כלל ארצית, הנובעת ממספר קטן של מהנדסים אשר מתמחים בתחום התחבורה בארץ. כך, בהיעדר כוח אדם מקצועי, מתקבלות החלטות על בסיס ידע חלקי בלבד. דוח הרלב"ד התייחס לצורך בגיבוש תכניות לימוד ייעודיות למהנדסים בשלטון המקומי, ויצירת מערך שוטף של הכשרות תקופתיות לכוח אדם מקצועי המונה מהנדסי תנועה ותחבורה, ברשויות המקומיות.

- **הצבת תמרוכים שלא בהתאם להנחיות התמרוך הקיימות, שימוש בתאורה בניגוד להנחיות "מאור בדרכים"**<sup>57</sup>, ואי קיום בקרה על **עבודות קבלנים** בתחומי הרשות.

על-פי הרלב"ד, **רשויות תמרוך רבות ביישובי החברה הערבית** לא פועלות על פי תכנית תמרוך מסודרת, בין השאר בשל העלות הגבוהה של תכנון וביצוע של תכניות כאלה. בנובמבר 2017 פרסמה הרלב"ד קול קורא במסגרתו הוזמנו רשויות מקומיות במגזרי המיעוטים להגיש בקשות לקבלת תמיכה כספית לצורך עריכת ואישור תכניות תמרוך בתחום אחריותן. תמרוך 37 הרשויות, 30 רשויות ביצעו תכניות תמרוך לשיפור ליקויי בטיחות, בהיקף מצטבר של כ-5 מלש"ח. **בפועל, מתוך 37 הרשויות, 30 רשויות ביצעו תכניות תמרוך לשיפור ליקויי הבטיחות בתחומן, בהיקף מצטבר של כ-3.4 מלש"ח**. יצוין כי על פי הרלב"ד,

<sup>54</sup> מתוך אתר הרלב"ד: [כללים מנחים לביצוע בקרה של הרלב"ד על רשויות תמרוך מקומיות](#), ירושלים, אדר התשע"ח- פברואר 2019. כניסה אחרונה ביום 12 בנובמבר 2019.

<sup>55</sup> ש.ם.

<sup>56</sup> להרחבה ראה: [סיכום תהליכי הבקרה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים על רשויות תמרוך מקומיות בין השנים 2017-2014](#), מרץ 2018. אתר הרלב"ד. כניסה אחרונה ביום 13 בנובמבר, 2019.

<sup>57</sup> הנחיות "מאור בדרכים" הינן הנחיות שנקבעו ע"י המפקח הארצי לתעבורה, וקובעות כללים להצבת מערכות תאורה, עוצמות אור, מניעת סנוור, טכנולוגיות ועוד, לצורך יצירת רשת דרכים מוארת ובטיחותית למשתמשי הדרך.

התקציב למימון הקולות הקוראים שהקצתה הממשלה בהחלטה מיום 25.6.17 לפרויקט זה, טרם הועבר לה על ידי האוצר.

בין השנים 2016-2018  
כ-27% מההרוגים  
בתאונות דרכים, נהרגו  
בתאונות במעורבות  
כלי רכב כבדים.

### 4.1.3 חניוני מנוחה

בדיוני הוועדה הוצגו נתונים בדבר מעורבותם הרבה של כלי רכב כבדים (משאיות ואוטובוסים) בתאונות קטלניות, ובדבר שיעור ההרוגים הגבוה בתאונות אלו.

בהתאם לכך, ניתן לראות כי בין השנים 2016-2018, כ-27% מההרוגים בתאונות דרכים, נהרגו בתאונות במעורבות כלי רכב כבדים, כפי שיפורט בטבלה שלהלן:<sup>58</sup>

שנה	מספר הרוגים בתאונות דרכים במעורבות כלי רכב כבד	שיעור ההרוגים מתוך כלל ההרוגים בתאונות דרכים
2016	100	27%
2017	99	27%
2018	91	29%
2019	98	27.6%

במהלך דיוני הוועדה עלה כי בשל מחסור בחניוני מנוחה וחניה עבור כלי רכב כבדים, יש קושי לממש את תקנה 168 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, הקובעת חובת מנוחה של חצי שעה לנהגים מקצועיים לאחר 4 שעות נהיגה. הוועדה דרשה ממשד התחבורה וחברת נת"י להעביר אליה תכניות עבודה להקמת חניוני מנוחה לנהגים על בסיס מיפוי הכבישים הבין-עירוניים.<sup>59</sup> במצגת מינואר 2019, שהעביר משרד התחבורה, הוצגו עיקרי תכנית אב לקידום ענף הובלת מטענים כבדים, ולהפחתת מספר התאונות אשר מתרחשות במעורבות כלי רכב כבדים. במצגת זו הופיעה גם התייחסות לנושא חניוני המנוחה, ובין היתר, הוזכרו בה הסעיפים הבאים: 1. הקמת חניוני לילה למשאיות בשולי ערים (עם אפשרות לשלבם יחד עם מסופי תחבורה ציבורית בעתיד), באמצעות עידוד הרשויות המקומיות לאיתור ולתכנון מוקדים מתאימים להקמת חניונים אלו. 2. הקמת חניוני עצירה ומנוחה בצדי דרכים בין עירוניות-במסגרת תכנית החומש המבוצעת ע"י חברת נת"י. 3. שמירת צירים להובלת מטענים חורגים (תכנון שמבוצע ע"י נת"י). 4. הקמת "נתיבי זחילה" למשאיות בדרכים בין-עירוניות הרריות (לתכנון ע"י נת"י). 5. תכנון כביש למשאיות בלבד.<sup>60</sup> כמו כן, במענה שניתן לוועדת הכלכלה

הוועדה דרשה ממשד התחבורה וחברת נת"י להעביר אליה תכניות עבודה להקמת חניוני מנוחה לנהגים. ממשד התחבורה נמסר כי יש מספר תכניות פעולה בתחום זה, אך לא התקבלה התייחסות עדכנית לתכניות שמומשו בשנתיים האחרונות.

<sup>58</sup> הלמ"ס: קובץ הודעה לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים: דצמבר 2019 וסיכום שנת 2019 (נתונים ארעיים). פורסם ביום 23 בינואר 2020.

<sup>59</sup> ועדת הכלכלה, בלימת הקטל בדרכים, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.  
<sup>60</sup> משרד התחבורה, מצגת בנושא: "תכנית אב להובלת מטענים- יצירת סל צעדים לחומש הקרוב". 23 בינואר 2019. נשלח במסגרת מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 12 בספטמבר 2019.

ע"י משרד התחבורה מיום 15.3.17, צוין כי בכוונת המשרד להמליץ שבמסגרת כל תכנית להקמת תחנת תדלוק חדשה, תידרש בחינת הקצאת אזור מנוחה במתחם התחנה או בסמוך אליה.<sup>61</sup> על אף בקשתנו, ונכון למועד כתיבת מסמך זה, טרם התקבלה התייחסות עדכנית ממשרד התחבורה בנוגע לתכניות עבודה שמומשו בשנתיים האחרונות בתחום חניוני המנוחה.

#### 4.1.4 שול הדרך

ע"פ סעיף 1 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, שול הדרך מוגדר כ"שטח שאין לצדו מדרכה הסמוך לשפת הכביש, עד לרוחב של שלושה מטרים או עד לקצה תעלת ניקוז, כאשר דופן התעלה מצוי פחות מ-3 מטרים משפת הכביש".

מדיוני הוועדה עולה כי גם כאשר שול הכביש הוא ברוחב המרבי של 3 מטרים, בעצירה של כלי רכב פרטיים בשול הדרך, כל שכן כלי רכב כבדים, הנהגים נאלצים לעיתים להעמיד את הרכב באופן אשר מסכן את בטיחותם ואת בטיחות הנוסעים האחרים. ע"פ מנכ"ל חברת נת"י, בפרויקטים החדשים שהחברה מבצעת, רוחב השול הוא בין 2.5-3 מטרים, בהתאם לתקינה הקיימת כיום.

הוועדה המליצה למשרד התחבורה לבחון את התקן הקיים של שול הדרך ולהמליץ על התיקונים הנדרשים בו, וכן לבדוק את האפשרות להרחיב את השול הימני על חשבון השול השמאלי בכבישים שונים. כמו כן, הוועדה ביקשה להעביר אליה תכניות עבודה להקמת מפרצי עצירה במקומות בהם שול הדרך אינו מאפשר עצירת חירום.

במסגרת ההנחיות החדשות שפרסמה חברת נת"י (באפריל 2018), נקבעו עבור שולי הדרך הפרמטרים הבאים: 1. בדרכים מהירות בין-עירוניות שבהן יש 2 נתיבים לכל כיוון (או יותר) - רוחב השול הימני יהיה 3.5 מטרים, או 3 מטרים בתוספת מפרצי חירום. 2. בדרך אזורית (דו מסלולית או חד מסלולית, בה המהירות המותרת היא 80 קמ"ש), ובדרך עירונית מהירה - רוחב השול הימני יעמוד על 3 מטרים. 3. בדרכים אזוריות בהן נפח התנועה נמוך ותנועת המשאיות נמוכה, וכן בדרכים מקומיות, ניתן להקטין את רוחב שני השוליים ל-2 או 2.5 מטרים.<sup>62</sup>

#### 4.2 פיקוח, אכיפה ושפיטה

אחד התחומים המרכזיים בהם עסקה הוועדה הוא התמודדות עם הקטל בכבישים באמצעות כלי אכיפה, שפיטה ופיקוח. להלן יובאו ההמלצות המרכזיות של הוועדה בתחומים אלו, ותוצג התייחסות הגופים האמונים על אימוץ המלצות הוועדה בסוגיות אלו, ובכללם - המשרד לביטחון הפנים, אגף התנועה במשטרת ישראל, הנהלת בתי המשפט ואגף הרישוי במשרד התחבורה.

<sup>61</sup> קרן טרנר אייל, מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מכתב מענה לפניית ועדת הכלכלה, 15 במרץ 2017.

<sup>62</sup> מתוך אתר חברת נת"י ישראל, "הנחיות תכנון וביצוע", פרק 3- החתך לרוחב הדרך, אפריל 2018. כניסה אחרונה: 6.11.19.

"שול הדרך" - הוא שטח שאין לצדו מדרכה הסמוך לשפת הכביש, עד לרוחב של 3 מטרים או עד לקצה תעלת ניקוז. בכבישים רבים רוחב השול הימני הוא פחות מ-3 מטרים, ומהווה סכנה לנוסעים ומשתמשי דרך.

הוועדה המליצה למשרד התחבורה לבחון את התקן הקיים לשול הדרך, ולהמליץ על שינויים הנדרשים בו. ע"פ משרד התחבורה, הוחלט על שינוי תקן השול והרחבתו ל-3.5 מטרים בדרכים בין-עירוניות, ועל התקנת מפרצים לעצירת חירום, במקומות בהם לא ניתן להרחיב את השול.

## ריכוז המלצות הוועדה בתחומי אכיפה, שפיטה ופיקוח

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
<b>הרחבת האכיפה</b>	הרחבת אכיפה בעבירות תנועה <u>מסכנות חיים</u>	אגף התנועה במשטרת ישראל
<b>נתוני תאונות דרכים קטלניות</b>	דיווח לוועדה בדבר התפלגות עבירות התנועה שבבסיס תאונות קטלניות.	אגף התנועה במשטרת ישראל
<b>אכיפה נגד כלי רכב כבדים</b>	הקמת יחידה משטרתית מיוחדת לטיפול בכלי רכב <b>כבדים</b> ותגבור יחידות אכיפה בתחום התנועה בכל הארץ	המשרד לביטחון הפנים
<b>תגבור ניידות וכוח אדם</b>	יישום החלטת ממשלה בנוגע להגדלת מספר הניידות ותוספת כוח אדם לאיושן	משרד הבט"פ ומשרד האוצר
<b>אכיפה אלקטרונית אוטומטית</b>	גיבוש מדיניות ברורה בנוגע לאכיפה במצלמות א-3	משרד הבט"פ ומשרד האוצר
<b>אכיפה במגזר הערבי</b>	גיבוש תכנית עבודה המשלבת אכיפה ייעודית בתחומי בטיחות בדרכים והקמת תחנות משטרה חדשות ביישובים ערביים.	המשרד לביטחון הפנים
<b>הפחתת העומס בבתי המשפט</b>	הכנת תכנית עבודה להפחתת העומס וייעול הטיפול בתיקי תעבורה	משרד המשפטים והאוצר בשיתוף משרד הבט"פ והנהלת בתי המשפט
<b>מכוני רישוי</b>	דיווח אודות מערך פיקוח ובקרה על מכוני רישוי	משרד התחבורה
<b>קציני בטיחות</b>	דיווח על מערך פיקוח ובקרה על עבודת קציני הבטיחות	משרד התחבורה

## מעקב אחר יישום המלצות בתחומי האכיפה

### 4.2.1 תגבור מערך האכיפה נגד עבירות תנועה מסכנות חיים

דיוני ועדת הכלכלה התמקדו בין השאר בהליך קביעת תבחינים **למיפוי מוקדי סיכון** ו"כבישים אדומים" (עירוניים ובין-עירוניים) בהם מתרחשות תאונות בתדירות גבוהה, ולמיקוד **האכיפה** במוקדים אלו.

**בתחום העירוני**- על פי המשרד לביטחון פנים, בשנים 2015-2018 נבדקו נתוני תאונות בכבישים שונים, ועל בסיסם הגדירה המשטרה **רחובות עירוניים** שונים כמוקדי סיכון בהם יש לתגבר את האכיפה, וזאת בהתאם לקיומם של אחד או יותר מן הקריטריונים הבאים:

1. כביש/ רחוב בו התרחשו לפחות **3** תאונות דרכים חמורות<sup>63</sup> בשנת 2018.

<sup>63</sup> לפי הגדרה זו של משטרת ישראל המונח "**תאונות דרכים חמורות**" - כולל את כלל תאונות הדרכים הקשות והקטלניות (בהן היו מעורבים פצועים קשה/הרוגים).

2. כביש/ רחוב בו התרחשו **12** תאונות דרכים (סה"כ) בשנת **2018**.
3. כביש/ רחוב בו התרחשו **50** תאונות דרכים (סה"כ) בין השנים **2015-2018**.

**נכון לשנת 2019, ישנם כ-165 כבישים עירוניים, שמצויים בתחומן של 36 רשויות מקומיות, המוגדרים כ"כבישים אדומים" בהם בוצעה פעילות אכיפה מוגברת.**<sup>64</sup>

**בתחום הבין-עירוני** - אחת לחצי שנה נערך דיון בראשות ראש אגף התנועה ובהשתתפות מפקדי יחידות משטרת התנועה הארצית, בו נידונות המלצות לבחירת **צירי מיקוד בין עירוניים**. לדברי המשטרה, כביש בין עירוני יוגדר כ"ציר בו יתבצע מיקוד אכיפה", במידה והתקיימו בו **אחד או יותר מן התנאים הבאים**:

1. מספר תאונות בולט **בהשוואה לכבישים אחרים באזור**.
2. עלייה **במספר תאונות הדרכים** שהתרחשו בכביש, או עליה במספר תאונות הדרכים **החמורות (קשות וקטלניות)** בכביש, **בהשוואה לתקופה מקבילה בשנים קודמות**.
3. **כביש ראשי** בעל נסועה גבוהה, אשר משמש ציבור נהגים רחב.

מהנתונים שהתקבלו על ידי משרד הבט"פ עולה כי **נכון לשנת 2019, ישנם כ-50 צירי תנועה בין-עירוניים (מתוכם 28 ראשיים ו-22 משניים), המוגדרים על ידי המשטרה כ"כבישים אדומים" בהם בוצעה פעילות אכיפה ממוקדת.**<sup>65</sup>

**להלן נתונים בדבר פעולות האכיפה שבוצעו בצירי המיקוד הבין-עירוניים והעירוניים במחצית הראשונה של השנים 2018 ו-2019 (בין החודשים ינואר-יוני):**<sup>66</sup>

ציר מיקוד/ שנה	2018 (ינואר-יוני)	2019 (ינואר-יוני)	אחוז השינוי
<b>ציר מיקוד בין-עירוני</b>	338,098	415,545	+23%
<b>ציר מיקוד עירוני</b>	134,196	131,603	-2%

\* **הנתונים אינם כוללים את דוחות התנועה והאכיפה שבוצעו באמצעות מצלמות א-3.**

מהנתונים עולה כי במחצית הראשונה של שנת 2019 חלה **עליה של 23%** במספר פעולות האכיפה שבוצעו בצירי המיקוד **הבין-עירוניים**, לעומת המחצית הראשונה של שנת 2018. עם זאת, **בתחום העירוני**, חלה **ירידה מזערית של 2%** במספר פעולות האכיפה בתקופות

<sup>65</sup> שלי אלמקיאס, ראש ענף תכנון כלכלי, המשרד לביטחון הפנים, לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 3 בספטמבר 2019.

<sup>66</sup> המונח "פעילות אכיפה" מתייחס לכלל הפעולות המבוצעות על ידי משטרת התנועה לצורך אכיפת חוקי התעבורה והתנועה, בכללן: רשימת דוחות תנועה, חרמת רכב, שלילת רישיון וכד'. יודגש כי מספר הדוחות שנרשמו ופעולות האכיפה שבוצעו **אינו כולל** את האכיפה במצלמות המהירות א-3.

על-פי נתוני המשרד לביטחון פנים, נכון לשנת 2019, ישנם כ-165 כבישים עירוניים וכ-50 צירי תנועה בין-עירוניים המוגדרים על ידי המשטרה כ"כבישים אדומים" בהם בוצעה פעילות אכיפה ממוקדת.

במחצית הראשונה של שנת 2019 חלה עליה של **23%** במספר הדוחות שנרשמו בצירי מיקוד **בין עירוניים**, לעומת מחצית 2018, וירידה של **2%** בדוחות שנרשמו בתחום העירוני.

המקבילות. הסבר אפשרי לכך הוא האכיפה המשטרית המוגברת **בתחום הבין-עירוני**, בדגש על עבירות שהיו בבסיס תאונות דרכים קטלניות בשלוש השנים האחרונות (2016-2018), כפי שיפורט בהמשך.<sup>67</sup>

ועדת הכלכלה המליצה **להרחיב את האכיפה נגד עבירות תנועה שהסתברות לתאונה קטלנית עקב ביצוען גבוהה**, ולדווח לה אודות **התפלגות עבירות אלה** לפי רמת הסיכון של העבירה ושכיחות ביצועה.

להלן יוצגו נתונים בנוגע לעבירות תנועה של נהגים המעורבים בתאונות דרכים קטלניות בתחום העירוני בשנים 2016-2018, בהתאם לסוג העבירה, שכיחותה ושיעורה מתוך סך העבירות שהובילו לתאונות קטלניות. חשוב לציין כי הפילוח שלהלן, הקושר בין העבירה לבין התרחשותה של תאונת הדרכים הקטלנית, הועבר על ידי המשטרה, לבקשת מרכז המחקר והמידע של הכנסת. יש לסייג ולציין כי לנתונים אלה מספר מגבלות: הנתונים מבוססים על **תחקור ראשוני** שמבוצע על ידי בוחן תנועה בשטח, ועל דיווחי הנהגים אשר היו מעורבים בתאונה, ולא על חקירה מקיפה או מסקנות בית המשפט, שלא תמיד תואמות לממצאי התחקיר הראשוני שנעשה בזירה. כמו כן, לא תמיד ניתן לדעת האם התוצאות הקטלניות של התאונה אכן היו תוצאה של עבירת התנועה, או שמא סיבות אחרות, כגון כשלים בתשתיות. **לעתים קרובות, הסיבות לתאונות הן שילוב של גורמים התנהגותיים (עבירות תנועה, היסח דעת) וגורמים פיזיים (תשתיות, תקינות הרכב, ועוד).**

#### **לוח 5- עבירות תנועה בבסיס תאונות דרכים קטלניות (תחום עירוני) - 2016-2018**

סוג עבירת הנהיגה	2016	2017	2018	סה"כ	אחוז מתוך סה"כ העבירות (2016-2018)
אי מתן זכות קדימה להולך רגל	37	55	51	143	29%
מהירות מופרזת	22	26	12	60	12%
התנהגות הולך רגל	16	14	12	42	9%
אי ציות לרמזור	9	7	9	25	5%
אי מתן זכות קדימה לרכב	4	6	12	22	4.5%
מעבר בין נתיבים	5	7	10	22	4.5%
שכרות/ סמים	5	7	8	20	4%
אי שמירת רווח	4	7	8	19	4%

<sup>67</sup> עבירות תנועה בבסיס תאונות דרכים קטלניות בשנים 2016-2018, פילוח שהועבר למרכז המחקר והמידע של הכנסת על ידי משטרת ישראל. שלי אלמקיאס, ראש ענף תכנון כלכלי, המשרד לביטחון הפנים, לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 3 בספטמבר 2019.

4%	19	6	5	8	נסיעה לאחור
4%	18	6	5	7	התנהגות ייחודית לרכב אופניים
2%	11	5	3	3	אי שמירה על הימין
2%	11	3	4	4	אי ציות לתמרור
2%	11	4	3	4	התנהגות רוכב אופנוע/קטנוע
13.5%	66				אחר <sup>68</sup>
100%	489				סך כל העבירות

ניתן ללמוד מהטבלה שלעיל כי בשנים 2016-2018, הסיבה הנפוצה ביותר להתרחשות תאונות קטלניות בתחום העירוני נקשרה לעבירת "אי מתן זכות קדימה להולך רגל", המהווה 29% מסך העבירות שנרשמו. בנוסף לכך, "נסיעה במהירות מופרזת", מהווה 12% מהעבירות שנרשמו כסיבה לתאונות קטלניות בתחום העירוני, ואילו 13.5% מהעבירות, מצויות תחת קטגוריה של "סוג אחר".

בשנים 2016-2018, העבירה הנפוצה ביותר בבסיס תאונות קטלניות בתחום העירוני הייתה "אי מתן זכות קדימה להולך רגל" (29% מסך העבירות שנרשמו).

נתונים אלו עשויים להסביר במידת מה גם את השיעור הגבוה של הולכי רגל (32%) מתוך כלל ההרוגים בתאונות דרכים קטלניות בעשור האחרון. מתוך כך, כשני שלישים מהולכי הרגל נהרגו בתאונות שהתרחשו בתחומי הדרכים העירוניות.<sup>69</sup> עם זאת, ניתן לשער כי שיעור ההיפגעות הגבוה של הולכי הרגל הוא אינו תוצאה של עבירות תנועה בלבד, אלא מושפע גם מקיומן ואיכותן של תשתיות עירוניות שמטרתן שמירה על ביטחון הולכי הרגל במרחב העירוני, כדוגמת מדרכות, מעברי חציה, ואמצעים למיתון תנועת כלי הרכב (דוגמת כיכרות ופסי האטה). בנוסף, יש לציין את מרכיב התנהגות הולכי הרגל, שעל פי נתוני משטרת ישראל, מהווה כ-9% מכלל הסיבות שעומדות בבסיסן של תאונות הדרכים הקטלניות בשלוש השנים האחרונות, בתחום העירוני.

להלן יוצגו נתונים בנוגע לעבירות תנועה של נהגים המעורבים בתאונות דרכים קטלניות בתחום הבין-עירוני, בהתאם לסוג העבירה, שכיחותה, ושיעורה מתוך סך העבירות בבסיסן של תאונות דרכים קטלניות.

<sup>68</sup> בקטגוריה של עבירות מסוג "אחר" ישנם גורמים שונים אשר לא נכללו ברשימת הקטגוריות האחרות, כגון- קיומה של תקלה טכנית ברכב, סיבות שקשורות להיסח הדעת, או טעויות בשיקול הדעת שהופעל על ידי הנהג המעורב בתאונה. כמו כן, חלק מגורמים אלו מדווחים לחוקרי המשטרה על ידי הנהגים שהיו מעורבים בתאונה. ברוך עדיקא, ראש אגף תכנון כלכלי במשרד לביטחון הפנים, שיחה טלפונית מיום 19.2.20.

<sup>69</sup> הרשות הלאומית לביטחון בדרכים. מגמות- עשור של ביטחון בדרכים בישראל, 2007-2017, נובמבר 2018, פרק 5- אוכלוסיות בסיכון מוגבר לפגיעה קטלנית בתאונות דרכים.

**לוח 6- עבירות תנועה בבסיס תאונות דרכים קטלניות (תחום בין-עירוני) 2016-2018**

סוג עבירת הנהיגה	2016	2017	2018	סה"כ	אחוז מתוך סה"כ העבירות (2016-2018)
מהירות מופרזת	47	36	25	108	18%
מעבר בין נתיבים	18	25	21	64	10.5%
אי שמירת רווח	25	20	17	62	10%
התנהגות הולך רגל	23	19	12	54	9%
עקיפה שלא כחוק	12	11	18	41	7%
אי שמירה על הימין	13	12	9	34	5.5%
אי מתן זכות קדימה להולך רגל	7	8	13	28	5%
שיכרות/ סמים	13	8	7	28	5%
אי ציות לרמזור	8	7	10	25	4%
אי מתן זכות קדימה לרכב	10	9	5	24	4%
אי ציות לתמרור	9	6	5	20	3%
התנהגות רוכב אופנוע/ קטנוע	5	3	5	13	2%
פנייה שלא כחוק	5	3	3	11	2%
אחר				87	14.5%
<b>סך כל העבירות</b>				<b>599</b>	<b>100%</b>

מן הנתונים שהוצגו בלוח 6, נראה כי בשנים 2016-2018, העבירה הנפוצה ביותר שנקשרה לתאונות קטלניות בתחום הבין-עירוני היא נהיגה **במהירות מופרזת**, המהווה **18%** מסך העבירות שנרשמו. בנוסף, **מעבר בין נתיבים, ואי שמירת רווח**, הם כ- **10%** מהסיבות שנרשמו כגורמות לתאונות קטלניות בתחום זה, ואילו **14.5%** מהעבירות, מצויות תחת קטגוריית "אחר".

בדומה לנתונים שהוצגו בתחום העירוני, עולה כי גם בתחום הבין-עירוני **התנהגות הולכי הרגל** עמדה בבסיסן של כ-9% מהתאונות הקטלניות. מתוך כך עולה השאלה, באיזו מידה ניתן היה למנוע חלק מהתאונות המסווגות כנובעות מ"התנהגות הולכי רגל", באמצעות שיפור התשתיות המיועדות לתנועה בטוחה שלהם, הן בדרכים עירוניות והן בדרכים בין-עירוניות? סוגיה זו אף נדונה בדיוני הוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת, בקשר לבטיחות בדרכים סביב בסיסי צה"ל. הוועדה עסקה ביישום תכניות להוספת מעברי חציה בקרבת בסיסים, ככלי לצמצום היפגעות הולכי רגל בעת חציית כבישים סואנים.

**חשוב לציין כי לא ניתן בהכרח להסיק מהנתונים שלעיל כי התאונה הקטלנית נגרמה באופן ישיר מעבירת התנועה, והאם היו גורמים נוספים אשר הובילו הן לעצם התאונה והן למידת החומרה של התאונה.** כמו כן, הסיבות האפשריות להבדלים בתדירות העבירות בין השנים הן

**בשנים 2016-2018, העבירה הנפוצה ביותר בבסיס תאונות קטלניות בתחום הבין-עירוני היא "נהיגה במהירות מופרזת", המהווה 18% מסך העבירות שנרשמו.**



לא ניתן בהכרח להסיק כי התאונה הקטלנית נגרמה באופן ישיר מעבירת התנועה, והאם היו גורמים נוספים אשר הובילו הן לעצם התאונה והן למידת חומרתה.

רבות (למשל, מיקוד אכיפה בעבירות מסוימות, שינוי רגולציה, כניסתן לשוק של טכנולוגיות אכיפה וטכנולוגיות רכב שצמצמו את שכיחותן של עבירות מסוימות, ועוד). לפיכך, לא ניתן בהכרח להסיק באופן מובהק מהנתונים שלעיל איזו מדיניות, אם בכלל, השפיעה על שכיחות העבירה. בהקשר זה, יש לציין כי במהלך דיוני הוועדה, הציג ראש אגף התנועה במשטרת ישראל נתונים לפיהם במקומות בהם תוגברו הנוכחות המשטרתית ומבצעי אכיפה ניתן לזהות ירידה במספר תאונות הדרכים הקטלניות. בכבישים האדומים הייתה עליה של 49% באכיפת עבירות תנועה, והתאונות הקטלניות פחתו ב-16%.<sup>70</sup>

#### 4.2.2 תגבור מספר ניידות אגף התנועה

בהחלטת הממשלה מס' 3917 משנת 2005 נכתב כי יש לחזק את משטרת התנועה כגורם מרכזי אשר יביא לשינוי התנהגות משמעותי בכבישים. לשם כך הוגדר יעד לפיו מספר הניידות למשמרת שיוצבו בכבישי הארץ, ובפרט בצירים הראשיים, יגדל ל-450.<sup>71</sup> עם זאת, בניגוד להחלטת הממשלה, חלו, בין השנים 2010-2015 קיצוצים שונים בתקני אגף התנועה, כך שמספר סיירי התנועה ירד מ-601 בשנת 2010 ל-424 בשנת 2015. כמו כן, מספר הניידות בכבישים הבין-עירוניים ירד מ-308 ניידות בשנת 2010, ל-112 ניידות בשנת 2015. בהקשר זה, הודיע השר לביטחון הפנים לוועדת הכלכלה של הכנסת שהושגה הסכמה עם משרד האוצר ולפיה תקציב האכיפה ינותק מתקציב הרלב"ד, והאחריות המלאה לתפעול אגף התנועה במשטרה תועבר לשר לביטחון הפנים ולמפכ"ל. נציג האוצר הודיע בוועדה כי 25 מיליון ש"ח יועברו ישירות למשרד לביטחון הפנים לצורך זה. עוד הודיע השר כי בכוונתו להכפיל את מספר ניידות אגף התנועה עד מרס 2017. הוועדה ציינה לחיוב את הודעת השר ודרשה להקצות תקני כוח אדם נוספים לאיוש הניידות, ולמקד את פעילות המשטרה באכיפה במוקדי הסיכון. בתשובה לפנייתנו, ציין משרד הבט"פ כי בין השנים 2016-2019 תוגברו תקני האכיפה ומספר ניידות התנועה באגף התנועה של המשטרה, בהתאם לנתונים הבאים:<sup>72</sup>

#### לוח 7- מספר תקני האכיפה וניידות האכיפה במשטרת ישראל, שנים 2016-2019

שנה	תקני אכיפה	ניידות אכיפה
2016	357	178
2017	573	181
2018	560	228
2019	543	240

במהלך דיוני הוועדה הודיע השר לביטחון הפנים כי בכוונתו להכפיל את מספר ניידות אגף התנועה לכ-450 ניידות עד מרס 2017.

<sup>70</sup> ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה בלימת הקטל בדרכים - אמצעי האכיפה שמפעילה המשטרה והפעילות כנגד [נהגים מסוכנים](#), 21 במרס 2016. מצגת שהוצגה בוועדת הכלכלה של הכנסת כחלק מסקירת ראש אגף התנועה במשטרת ישראל, מרס 2016.

<sup>71</sup> החלטת ממשלה מספר 3917 מיום 17 ביולי 2005, [תכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים](#).

<sup>72</sup> שלי אלמקיאס, ראש ענף תכנון כלכלי, המרד לביטחון הפנים, לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 3 בספטמבר 2019.

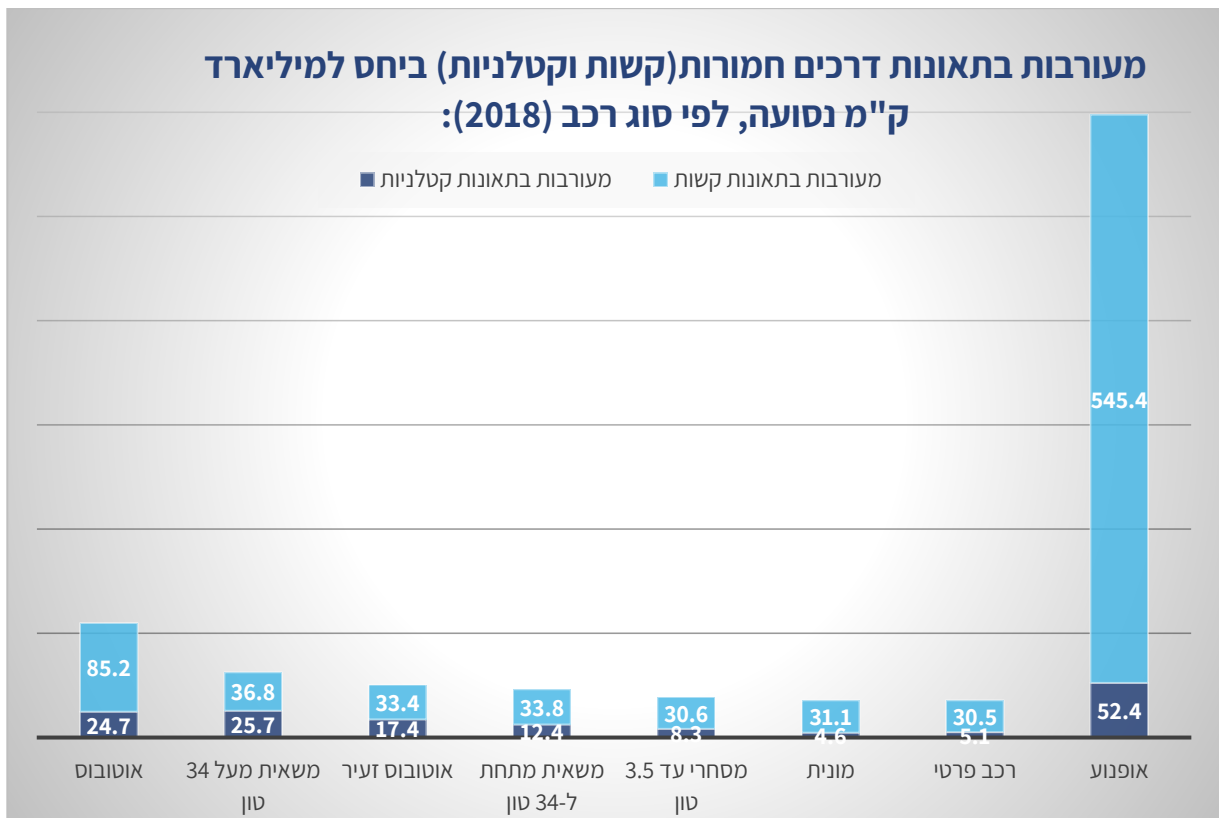
ממשרד הבט"פ נמסר  
 כי בין השנים 2016-  
 2019 תוגברו תקני  
 האכיפה ומספר הניידות  
 באגף התנועה, והוכפלה  
 יכולת האכיפה של  
 משטרת ישראל, והיא  
 עומדת במוצע על  
 כ-300 ניידות.

מנתוני המשרד עולה כי בפועל קיימות 240 ניידות באגף התנועה, אולם לדברי ברוך עדיקא, ראש אגף תכנון כלכלי במשרד הבט"פ, חישוב מספר הניידות הוא מורכב, ומתייחס לא רק למספרן, כי אם גם **יכולת ההפעלה** שלהן. לדבריו, המושג ניידות תנועה כולל גם סוגי רכב נוספים- כגון אופנועים ורכבי שיטור עירוני. לפיכך, בשנים האחרונות **הוכפלה יכולת האכיפה** של משטרת התנועה בצירים הבין-עירוניים, והיא כוללת תגבור של תקינת כוח אדם, **ועומדת במוצע על מספר של כ-300 ניידות** (אשר כוללות כאמור, גם סוגי רכב משטרתיים נוספים המשמשים לאכיפת עבירות תנועה).<sup>73</sup>

### 4.2.3 הקמת יחידה משטרתית לטיפול בכלי רכב כבדים

להלן יוצגו נתונים בדבר מעורבות כלי רכב בתאונות חמורות ביחס לנסועה ב-2018, בפילוח על פי סוג רכב:

#### תרשים מספר 3: מעורבות בתאונות דרכים חמורות (קשות וקטלניות) למיליארד ק"מ נסועה, לפי סוג רכב (2018)



<sup>73</sup> ברוך עדיקא, רע"ן אגף תכנון כלכלי, המשרד לביטחון הפנים, שיחה טלפונית מיום 24.12.19.

מן התרשים עולה באופן בולט כי **אופנועים מעורבים בתאונות חמורות פי 17 יותר מכלי רכב פרטיים**, והם נמצאים בסדר גודל שונה משמעותית משאר כלי הרכב. אופנועים היו מעורבים ב-52.4 תאונות קטלניות למיליארד ק"מ נסועה, בהשוואה ל-5.1 תאונות קטלניות בקרב רכבים פרטיים. נתון נוסף אשר עולה מן התרשים הוא כי בשנת 2018 אוטובוסים היו מעורבים ב-109.7 תאונות חמורות לכל מיליארד ק"מ נסועה, ואילו משאיות במשקל 34 טון ומעלה היו מעורבות ב-62.5 תאונות חמורות לכל מיליארד ק"מ נסועה. בנוסף, יש לציין את השיעור הגבוה של תאונות קטלניות בשני סוגי רכב אלה. הנתונים מלמדים על כך כי **הסיכון לתאונה קטלנית במעורבות אוטובוס או משאית כבדה (במשקל מעל 34 טון), הוא פי חמישה בקירוב, בהשוואה לסיכון לתאונה קטלנית במעורבות רכב פרטי**.<sup>74</sup> המאפיינים הייחודיים של כלי הרכב הכבדים משפיעים על מעורבותם בתאונות קטלניות. כך, בין השאר, כלי רכב שאינם פרטיים כגון אוטובוסים, משאיות ומוניות, נמצאים בנסיעה במשך זמן ממושך יותר ביום, ועוברים מספר קילומטרים גבוה יותר בהשוואה לכלי רכב פרטיים ואופנועים, כך שהיקף הנסועה הגבוה יחסית, מעלה את הסיכון למעורבותם בתאונות.<sup>75</sup> כמו כן, משקלם ועוצמת הפגיעה הנגרמת בעת התרחשות תאונות במעורבות כלי רכב כבדים, משפיע על חומרת התאונה וסיכוי ההיפגעות. כך גם לגבי תאונות בהן מעורבים אופנועים, שהינם בעלי "פוטנציאל היפגעות" גבוה ביותר, בהיעדר אמצעי הגנה על הרכבי האופנוע.

נוסף על כך, על פי נתוני הרלב"ד, בשנים 2017-2019 הרוגים במעורבות רכב כבד מהווים בממוצע 29% מסך ההרוגים בשנים אלו. נתון זה גבוה באופן משמעותי מהממוצע במדינות ה-OECD (17%).<sup>76</sup> לנוכח מעורבותם הרבה של כלי רכב כבדים בתאונות קטלניות, **המליצה ועדת הכלכלה של הכנסת למשרד הבט"פ ואגף התנועה של משרת ישראל, להקים יחידה משטרתית מיוחדת לאכיפה וטיפול בכלי רכב כבדים (משאיות ואוטובוסים)**.

על פי משרד הבט"פ, במהלך חודש פברואר 2017 הוקמה יחידה ייעודית לטיפול בכלי רכב כבדים, אשר מנתה 22 תקנים שהוקצו לה ע"י המשרד לביטחון הפנים. בשנת 2019 תוגברה היחידה ממקורות משטרת ישראל ומשרד האוצר, וכיום היא מונה 29 תקנים. כמו כן נמסר כי עם הקמת היחידה, תוקננו בה 8 כלי רכב, מתוכם 3 כלי רכב מקצועיים גדולים (בנפח של 3,000 סמ"ק), לצורך נשיאת אמצעים ומשקלים ניידיים המותאמים לביצוע אכיפה בכלי רכב

<sup>74</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מגמות- עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2008-2018, נובמבר 2019, פרק 3: מעורבות כלי רכב בתאונות דרכים.

<sup>75</sup> בכדי לנטרל את היקף הנסועה בחישוב מעורבותם של כלי רכב שונים בתאונות קטלניות, הנתונים בגרף מציגים את מספר התאונות ביחס לשיעור הנסועה באופן מתוקן. בהתאמה למספר הקילומטרים שעוברים כלי הרכב מסוג זה. בהתאם לכך, ניתן לראות כי מעורבותם הגבוהה יחסית של כלי הרכב הכבדים בתאונות, אינה נובעת רק מזמן הנסיעה הארוך שלהם, ונשאת גבוהה גם כאשר הנתונים מוצגים באופן מתוקן.

<sup>76</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, סיכום שנת 2019. לוח הרוגים במעורבות רכב כבד, פורסם ביום 31.12.19.

נתוני שנת 2018  
מלמדים על כך כי  
הסיכון לתאונה קטלנית  
במעורבות אוטובוס או  
משאית, הוא פי חמישה  
בקירוב, בהשוואה  
לתאונה קטלנית  
במעורבות רכב פרטי.

הוועדה המליצה  
על הקמת יחידה  
משטרתית לטיפול  
בכלי רכב כבדים, עקב  
מעורבותם הרבה  
בתאונות קטלניות.

בפברואר 2017 הוקמה  
יחידה לטיפול בכלי רכב  
כבדים, ומנתה 22  
תקנים שהוקצו לה ע"י  
משרד הבט"פ. ב-2019  
תוגברה היחידה  
ממקורות משטרת  
ישראל והאוצר, וכיום  
היא מונה 29 תקנים.

כבדים. נכון לשנת 2019 תוגברה היחידה ב-3 נייודות אכיפה נוספות מתקציב משטרת ישראל, **וכיום היא מונה 11 כלי רכב.**<sup>77</sup>

בהתייחס ל**היקף פעילות היחידה**- ממשרד הבט"פ נמסר כי במהלך החודשים ינואר- יולי 2019, בוצעו במסגרת היחידה פעילויות האכיפה הבאות: 1. נערכו בדיקות תקינות ל-11,364 משאיות,<sup>78</sup> מהן הורדו מהכביש ונאסרו לשימוש (עד לתיקון הליקויים) 2,512 משאיות, **שהן כ-22% מסך המשאיות שנבדקו.** 2. נשקלו 4,464 משאיות, מהן 281 נמצאו עם חריגת משקל. 3. **280 כלי רכב הושבתו לחלוטין.** 4. נפסלו 57 רישיונות נהג. 5. נפתחו 37 תיקי אחריות שילוחית כלפי מעסיקי נהגים.<sup>79</sup>

#### 4.2.4 פרויקט א-3 אכיפה אלקטרונית אוטומטית

תחום נוסף שנדון בהרחבה במסגרת דיוני הוועדה, **הינו פרויקט א-3 אכיפה אלקטרונית אוטומטית.** בהחלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005, אישרה הממשלה הקמת מערך של 300 מצלמות תנועה דיגיטליות- 200 מצלמות מהירות ו-100 מצלמות רמזור- שיתעדו כלי רכב החוצים צומת באור אדום.<sup>80</sup>

לדברי המשטרה, פרויקט מצלמות א-3 מהווה מיזם מניעתי. מטרת מערכת המצלמות (כפי שנקבע בהחלטת ממשלה 3917), היא **לצמצם את כמות העבירות המוגדרות כגורם הראשי לתאונות דרכים חמורות. לפיכך,** העמדות הינן גלויות לעין, לצורך יצירת אפקט הרתעה. מיקום העמדות מפורסם באתר משטרת ישראל ומשרד הבט"פ.<sup>81</sup> סוגי העבירות הנאכפות במצלמות הן: נסיעה במהירות מעל המותר, נסיעה וכניסה לצומת באור אדום, ונסיעה לא מורשית בנתיב תחבורה ציבורית.<sup>82</sup>

פרויקט אכיפה אלקטרונית אוטומטית (להלן: פרויקט א-3) החל לפעול במרס 2012. עד ינואר 2015 הוקמו 120 עמדות פעילות, אשר כחלק מהן הוצבו 45 מצלמות רמזור ו-15 מצלמות מהירות. בנוסף הוקמו 19 עמדות דמה המשמשות להרתעה בלבד. עלות הקמת הפרויקט עד ינואר 2015 הייתה כ-40 מיליון ₪, ונקבע שהתקציב השוטף להפעלתו ולתחזוקו באמצעות משטרת ישראל יהיה 22.8 מיליון ₪ לשנה.

<sup>77</sup> שלי אלמקיאס, ראש ענף תכנון כלכלי, המרד לביטחון הפנים, לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 3 בספטמבר 2019.  
<sup>78</sup> על פי נתוני השנתון הסטטיסטי של הלמ"ס מספרן הכולל של המשאיות בישראל בשנת 2018 היה 18,976. יתכן שחלק מהמשאיות שנערכה להן בדיקת תקינות בתקופה האמורה, נדגמו יותר מפעם אחת. אתר הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי לישראל 2019 מס' 70- פרק 19- תחבורה וביטחון בדרכים, לוח 19.11- משאיות לפי סוג דלק, [משקל כולל ושנת עליה לכביש](#). פורסם ביום 20 באוגוסט 2019.

<sup>79</sup> שלי אלמקיאס, ראש ענף תכנון כלכלי, המרד לביטחון הפנים, לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 3 בספטמבר 2019.  
<sup>80</sup> החלטת ממשלה מספר 3917 מיום 17 ביולי 2005, [תכנית לאומית רב-שנתית לביטחון בדרכים](#).

<sup>81</sup> אתר המשרד לביטחון הפנים, [קובץ רשימת מצלמות אכיפה א-3](#), עודכן באוקטובר 2019.

<sup>82</sup> אתר משטרת ישראל, [מחקר בתנועה לשנים 2017-2018](#), מחלקת מחקר ופיתוח, אגף התנועה. כניסה אחרונה ביום 8 בנובמבר, 2019.

במחצית הראשונה של שנת 2019 נערכו בדיקות תקינות למעל 11 אלף משאיות. 22% מתוכן הורדו מהכביש ונאסרו לשימוש עד לתיקון הליקויים שנמצאו בהן.

פרויקט אכיפה אלקטרונית אוטומטית (א-3) החל לפעול ב-2012. עד ינואר 2015 הוקמו 120 עמדות פעילות, בהן 45 מצלמות רמזור, 15 מצלמות מהירות, ו-19 "עמדות דמה" ששימשו להרתעה. עלות הפרויקט עמדה על כ-40 מל"ש"ח.

בפברואר 2015 פורסם **דוח מבקר המדינה בנושא הקמת מערך פרויקט א-3, והצביע על מספר ליקויים בו**, ובהם כשל מערכתי של הנהלת בתי המשפט, משרד הבט"פ והמשטרה, שהביא להפעלה לא אופטימלית של מצלמות א-3; כשל מערכתי בטיפול המשטרה בכתבי האישום ובתיאום עם בתי המשפט לתעבורה; מחיקת רבבות כתבי אישום מחמת התיישנות; היעדר תיאום בין מחלקות שונות באגף התנועה של המשטרה בקביעת נוהלי עבודה ומדיניות הפעלה; העלאת ספי אכיפה למצלמות א-3, שפגעה בייעודן של המצלמות; וכשלים בתהליכי בקרה והתנהלות ביחידת א-3.<sup>83</sup> ועדת הכלכלה של הכנסת קיימה ישיבה מיוחדת עם הוועדה לענייני ביקורת המדינה בנושא פרויקט א-3 לנוכח ממצאי מבקר המדינה.

הוועדה קבעה כי **הגופים הממשלתיים המעורבים בפרויקט א-3 פעלו בחוסר תיאום וללא ראייה מרחבית והבנה של השלכות הפרויקט באופן שהופעל מבחינת כלל המשאבים הדרושים**. לפיכך, הוועדה, אשר ראתה חשיבות בהפעלת המצלמות לצורך יצירת הרתעה, דרשה מהמשרד לביטחון הפנים וממשרד המשפטים **לגבש מדיניות ברורה בנוגע לאכיפה באמצעות מצלמות א-3**.<sup>84</sup>

ביוני 2018 הורתה הפרקליטות למשטרה להפסיק לשלוח דו"חות מהירות לנהגים שצולמו במצלמות הפרויקט, **בשל בעיה אפשרית באמינות המדידה שלהן**. לנוכח זאת, הוקפאו ההליכים המשפטיים וגביית הקנסות אשר התבססו על פעולת המערכת. באוקטובר 2018 הודיעה המשטרה כי מצלמות א-3 יחזרו לתעד עבירות תנועה ולהנפיק דו"חות מהירות, לאחר שדוח בדיקה של הטכניון, שנערך לבקשת המשטרה, קבע שהמדידות במצלמות מדויקות ומהימנות. החל מיולי 2019, ולאחר הקפאה של שנה בהנפקת הדוחות, נשלחו לנהגים דו"חות על בסיס עבירות מהירות שתועדו על ידי מצלמות אלה.<sup>85</sup>

על פי הנתונים המופיעים באתר משרד הבט"פ, המערכת כוללת כיום כ-202 עמדות שמוצבות בדרכים עירוניות ובין-עירוניות, צמתים וקטעי דרך. מתוכן 62 מצלמות מהירות, 14 מצלמות בקרבת נתיב תחבורה ציבורית, 19 מצלמות ליד מפגש מסילת רכבת, ו-107 מצלמות רמזור. כמו כן קיימות 144 מצלמות שמוצבות בדרכים בין-עירוניות, ו-58 מצלמות עירוניות.<sup>86</sup>

**להלן נתונים בדבר מספר דוחות מהירות שנרשמו על ידי המשטרה בשנים 2012-2018:**

<sup>83</sup> משרד מבקר המדינה, [דוח בנושא הקמת מערך המצלמות האלקטרוניות ואכיפת חוקי תעבורה](#), 24 בפברואר 2016.

<sup>84</sup> ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה [בלימת הקטל בדרכים-טיפול בעבירות תעבורה בבתי המשפט לתעבורה](#), 23 בפברואר 2016.

<sup>85</sup> [אתר אגף התנועה של משטרת ישראל, פרויקט מצלמות א-3](#).

<sup>86</sup> [אתר המשרד לביטחון הפנים, מצלמות אכיפה \(א-3\)](#), רשימת עמדות מצלמות אכיפה, מעודכנת לאוקטובר 2019.

הוועדה קבעה כי הגופים הממשלתיים המעורבים בפרויקט א-3 פעלו בחוסר תיאום וללא ראייה מרחבית והבנה של השלכות הפרויקט באופן שהופעל מבחינת כלל המשאבים הדרושים.

בשל חילוקי דעות בנושא אמינות המצלמות, הוקפאה ביוני 2018 הנפקת הדוחות על בסיסן למשך שנה. ביולי 2019, בעקבות דוח בדיקה של הטכניון שקבע כי המדידה במצלמות מדויקת, חודשה הנפקת הדוחות.

מערכת האכיפה א-3 כוללת 202 עמדות שמוצבות בדרכים עירוניות ובין-עירוניות. מתוכן 62 מצלמות מהירות, 14 מצלמות בקרבת נתיב תחבורה ציבורית, 19 מצלמות ליד מפגש מסילת רכבת, ו-107 מצלמות רמזור.

## לוח 8- מספר דוחות המהירות שנרשמו על ידי המשטרה, שנים 2012-2018

שנה	סה"כ דוחות מהירות שנרשמו
2012	59,057
2013	100,636
2014	65,656
2015	105,893
2016	104,667
2017	283,057
2018	89,247

מספר דוחות המהירות שהונפקו במהלך משנתה 2012-2018 משנה לשנה, ונע בין כ-60 אלף דוחות (2012), לכ-238 אלף דוחות (2017).

כפי שניתן ללמוד מהטבלה לעיל, קיימת שונות במספר דוחות המהירות שנרשמו על ידי משטרת ישראל בכל שנה במהלך 2012-2018. כך, ניתן לראות כי בשנים 2013, 2015, ו-2016 מספר דוחות המהירות הממוצע שנרשמו על ידי המשטרה עמד על כ-100 אלף דוחות, ועלה משמעותית ביחס לשנים 2012 ו-2014 שבהן המספר עמד על כ-60 אלף דוחות מהירות. בשנת 2017 חלה עליה משמעותית במספר הדוחות, אשר עמד על כ-283 אלף דוחות. ייתכן כי ההסבר לכך הוא, בין השאר, הטמעת מערכת מצלמות המהירות א-3 שנעשתה בין השנים 2016-2018, והגיעה לשיא פעילותה בשנת 2017. כמו כן, בשנת 2018 ירד מספר דוחות המהירות לכ-89 אלף דוחות. ייתכן כי ניתן לייחס ירידה זו להנחיה שניתנה כאמור למשטרת ישראל על ידי הפרקליטות, להקפיא את דוחות המהירות שהונפקו על בסיס פעילות מצלמות פרויקט א-3, עד לסיום בדיקת אמינותן, במהלך המחצית השנייה של שנת 2018. עם זאת, יש לציין כי מהמשרד לביטחון הפנים לא התקבל הסבר באשר לשוני בין השנים במספר דוחות המהירות שנרשמו.

### 4.2.5 מיזם "שומרי הדרך" של הרלב"ד ואגף התנועה במשטרת ישראל

מיזם "שומרי הדרך" החל לפעול בשנת 2016 כמיזם משותף לאגף התנועה, לרלב"ד ולעמותת "נתיב בטוח". במסגרתו, מצלמים מתנדבי "שומרי הדרך" באפליקציה ייעודית אירועי תנועה מסכני חיים, ואלו מועברים להמשך טיפול המשטרה. בהחלטת הממשלה מס' 2779 מיום 25 ביוני 2017 בתחומי בטיחות בדרכים, הוטל על משרד הבט"פ ומשטרת ישראל להקים יחידה משטרתית אשר תרכז את הטיפול בעבירות מתועדות שמתקבלות ממיזם "שומרי הדרך" של הרלב"ד.<sup>87</sup>

בפברואר 2018 הוקמה יחידה משטרתית המטפלת בדיווחים המתקבלים ממתנדבי "שומרי הדרך". לדברי המשטרה, היחידה כוללת כיום 10 תקנים האמונים על פיענוח אירועים שמתקבלים מהמיזם. כמו כן, התקציב שהוקצה על יד משרד האוצר למשרד הבט"פ לצורך

מיזם "שומרי הדרך" פועל משנת 2016, ומשותף למשטרה, לרלב"ד ולעמותת "נתיב בטוח". מתנדבי המיזם מצלמים אירועי תנועה מסכני חיים באמצעות אפליקציה ייעודית, ואלו מועברים להמשך טיפול המשטרה.

<sup>87</sup> החלטת ממשלה מס' 2779 מיום 25.6.17 - בטיחות בדרכים: עיקרי פעילות לשנים 2017-2018, סעיף 18.

הקמת היחידה, עמד על סך 2 מלש"ח עבור הקמת תשתית המחשוב להקמת היחידה, ו-6 מלש"ח עבור השנים 2017-2018, בהתאם להחלטת הממשלה.<sup>88</sup>

היקף פעילות היחידה נגזר בעיקר מכמות האירועים המועברים אליה מהרלב"ד מדי חודש.

**בהחלטת הממשלה מס' 2779 הוגדר יעד לפיו לפחות 1,500 דיווחים יועברו בכל חודש מהרלב"ד למשטרה במסגרת מיזם "שומרי הדרך" עד למרץ 2018.** על פי נתוני משרד הבט"פ: בשנת 2017 התקבלו במשטרה 3,192 דיווחים ממיזם שומרי הדרך (במוצע 266 בכל חודש), ומתוכם נרשמו דוחות ל-2,001 נהגים. בשנת 2018 מספר הדיווחים השנתי גדל כמעט פי 3.5 ביחס לשנה שלפניה, והיה 10,717 דיווחים (891.5 דיווחים במוצע בכל חודש), ומתוכם נרשמו דוחות ל-7,276 נהגים.<sup>89</sup> **מנתוני הרלב"ד עולה כי בשנת 2019 חלה עלייה נוספת בהיקף הדיווחים, ובשנה זו העבירה הרלב"ד למשטרה 12,900 דיווחים (במוצע כ-1,100 דיווחים בכל חודש).<sup>90</sup> על-פי הרלב"ד, אי-ההגעה ליעד שהוצב בהחלטת הממשלה (כאמור, העברת 1500 דיווחים בחודש) נובעת בין השאר ממחסור תקציבי.<sup>91</sup>**

בנוסף לדיווחים שנשלחים למשטרה, הרשות הלאומית שולחת מכתבים לנהגים אשר נצפו ותועדו עוברים עבירות תנועה המוגדרות כ"נהיגה מסוכנת", ואינן במסגרת סל העבירות הנשלחות למשטרה. **עד היום נשלחו כ-27,327 מכתבים מסוג זה לנהגים.<sup>92</sup>**

#### 4.2.6 אכיפה במגזר הערבי

**בעשור האחרון, כשליש מכלל ההרוגים בתאונות דרכים קטלניות היו מהחברה הערבית. שיעור זה גבוה משמעותית משיעורם של הערבים באוכלוסייה הכללית (כ-20%).<sup>93</sup>** להלן נתונים אודות מספר ההרוגים בתאונות הדרכים בחברה הערבית, ושיעורם מתוך סך ההרוגים בתאונות דרכים בישראל בין השנים 2007-2017.

בעשור האחרון,  
כשליש מכלל ההרוגים  
בתאונות דרכים  
קטלניות היו מהחברה  
הערבית. שיעור זה  
גבוה משמעותית  
משיעורם של הערבים  
באוכלוסייה הכללית  
(כ-20%).

<sup>88</sup> ש.ם.

<sup>89</sup> אתר משטרת ישראל, [מחקר בתנועה לשנים 2017-2018](#), מחלקת מחקר ופיתוח, אגף התנועה. כניסה אחרונה ביום 8 בנובמבר, 2019.

<sup>90</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 5 בנובמבר 2019.

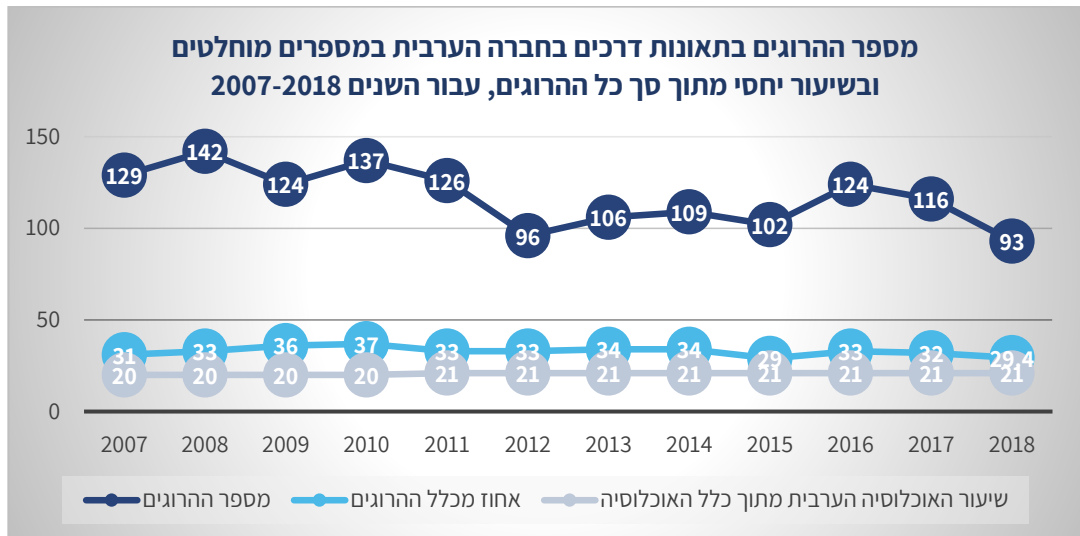
בהקשר זה יש לציין כי הנתונים שהתקבלו מהרלב"ד בדבר מספר הדיווחים שהתקבלו ממיזם שומרי הדרך הינם שונים מעט מאלו של משרד הבט"פ ואגף התנועה של משטרת ישראל, ועומדים על **3,626** דוחות בשנת 2017 (לעומת 3,192 דוחות שדווחו ע"י המשטרה), ועל **10,826** דוחות בשנת 2018 (לעומת 10,717 שדווחו ע"י המשטרה עבור אותה השנה). כמו כן, משרד הבט"פ לא נמסרו לנו נתונים עבור 2019, ואילו מהרלב"ד נמסר כי בשנה זו מספר הדיווחים שהתקבלו משומרי הדרך, עמד על **12,900** דיווחים.

<sup>91</sup> [החלטת ממשלה מס' 2779](#) מיום 25.6.17 - בטיחות בדרכים: עיקרי פעילות לשנים 2017-2018, סעיף 18.

<sup>92</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 5 בנובמבר 2019.

<sup>93</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. [מגמות-עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2008-2018](#). נובמבר 2019. פרק 5: נפגעים בתאונות דרכים- קבוצות סיכון, החברה הערבית.

## תרשים מספר 4: מספר ההרוגים בתאונות הדרכים בחברה הערבית, שנים 2017-2018



המגזר הערבי מהווה שליש מההרוגים בתאונות בממוצע בעשור האחרון, וכחמישית מאוכלוסיית ישראל. בשנת 2018 חלה ירידה של 19.8% במספר ההרוגים בתאונות בחברה הערבית ביחס ל-2017.

מן התרשים עולה כי בשנת 2017 נהרגו בתאונות דרכים פי 1.5 ערבים משיעורם היחסי באוכלוסייה, שעמד על כ-1.8 מיליון (20.9% מכלל אוכלוסיית מדינת ישראל).<sup>94</sup> עם זאת, בשנת 2018 חלה ירידה של 19.8% במספר ההרוגים בתאונות מקרב החברה הערבית, ביחס לשנת 2017.

בהקשר זה, אחת מהמלצות ועדת הכלכלה הייתה **לפעול לגיבוש תכנית המשלבת אכיפה ייחודית בתחומי בטיחות בדרכים והקמת תחנות משטרה חדשות ביישובים הערביים**. במענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, צוין על ידי משרד הבט"פ כי בשנת 2019 נכתבו למעלה מ-237,893 דוחות במגזר הערבי, המהווים כ-34% מסך דוחות התנועה שניתנו בשנה זו, במסגרת האכיפה הארצית.

לאחרונה גובשה **תכנית חומש בהיקף של 2 מיליארד ש"ח** למתן שירות משטרתי ולתגבור האכיפה בקרב האוכלוסייה הערבית, בין השאר בתחומי עבירות תנועה ובטיחות בדרכים. מאז שנת 2016 הוקמו במסגרת התכנית 7 תחנות משטרה חדשות ביישובים ערביים, מתוך 15 מתוכננות. על פי משרד הבט"פ, ביצוע התכנית נעצר בשנת 2018 בשל קיצוץ תקציבי.<sup>95</sup> **יש לציין, כי חרף בקשת מרכז המחקר והמידע לקבלת פרטי תכנית החומש והסעיפים הנכללים בה בתחומי הבטיחות בדרכים, כמו גם קבלת נתונים אודות פילוח סוגי עבירות התנועה בחברה הערבית, כפי שנרשמו על ידי המשטרה בשנים 2017-2018, לא התקבלה תשובה עדכנית ממשרד הבט"פ לשאלות הבהרה אלו.**

על פי משרד הבט"פ, לאחרונה גובשה תכנית חומש בהיקף של 2 מיליארד ש"ח לתגבור אכיפה בחברה הערבית, בין השאר בתחומי הבטיחות בדרכים. ביצוע התכנית נעצר בשנת 2018 בשל קיצוץ תקציבי.

<sup>94</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות- עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2007-2017, נובמבר 2018, פרק 5- אוכלוסיות בסיכון מוגבר לפגיעה קטלנית בתאונות דרכים.

<sup>95</sup> ברוך עדיקא, רע"ן אגף תכנון כלכלי, המשרד לביטחון הפנים. שיחה טלפונית מיום 24.12.19



## 4.2.7 פיקוח ובקרה על תקינות רכבים

על-פי הרלב"ד, רמת הבטיחות של כלי הרכב ותקינותם הם גורמים משמעותיים בצמצום ההיפגעות בתאונות דרכים.<sup>96</sup> תקינותו של הרכב יכולה להשפיע הן על עצם התרחשות התאונה (כך לדוגמה במקרה של תקלה במערכות רכב חיוניות כגון מערכת הבלמים או לחץ אוויר תקני בצמיגים), והן על רמת ההיפגעות הפוטנציאלית בעת תאונה (כך לדוגמה, תקינותן של חגורות בטיחות, כריות אוויר, ועוד).

להלן יוצגו שלושה מנגנונים לפיקוח ובקרה על תקינותם של רכבים: האחד, בדיקות תקינות רכבים במסגרת מבחני הרישוי ובאמצעות ניידות בטיחות בכבישים; השני, פיקוח על מוסכים ומכוני הרישוי; והשלישי, פיקוח על פעילותם של קציני בטיחות רכב בחברות ובארגונים השונים.

### בדיקות תקינות רכב במסגרת מבחני הרישוי

בטבלה שלהלן מוצגים נתונים בדבר מספר בדיקות הרישוי השנתיות שנערכו במכוני הרישוי, מספר הליקויים (כולל פילוח ליקויי בטיחות), ומספר הרכבים בהם התגלו ליקויים, 2017-2019:

#### לוח 9- מספר בדיקות רישוי שנתיות, מספר ליקויי הבטיחות ומספר הרכבים בהם התגלו ליקויים (2017-2019)

שנה (ינואר- דצמבר)	מספר מבחני רישוי שנתיים	מספר ליקויים במכוני הרישוי ושיעורם מתוך סך ליקויים ארצי	מספר רכבים בהם התגלה ליקוי	ליקויים במערכות בלמים ושיעורם מליקויים	ליקויים בצמיגים וגלגלים ושיעורם מליקויים	ליקויים במערכת הגה ושיעורם מליקויים
2017	2,638,205	3,156,639 (92.3%)	1,025,029	98,236 (3.1%)	517,286 (16.4%)	348,412 (10.3%)
2018	2,419,397	3,018,610 (92.2%)	1,009,997	95,239 (2.9%)	521,475 (16.0%)	331,032 (10.2%)
2019	2,515,936	3,050,862 (92.3%)	1,032,252	90,569 (2.9%)	544,729 (17.2%)	324,050 (11.0%)

על-פי הרלב"ד, רמת הבטיחות של כלי הרכב ותקינותם הם גורמים משמעותיים בצמצום ההיפגעות בתאונות דרכים.

במסמך מוצגים 3 מנגנוני פיקוח על תקינות כלי רכב: בדיקת תקינות במבחני הרישוי ובאמצעות ניידות בטיחות; פיקוח על מוסכים ומכוני רישוי; ופיקוח על פעילות קציני בטיחות רכב בחברות וארגונים.

כלי מרכזי לפיקוח על תקינות כלי רכב הוא איתור ליקויים בהליך הרישוי. לפיכך, פיקוח ובקרה על פעילות מוסכי ומכוני הרישוי, הם חיוניים בכדי להבטיח רמת בטיחות נאותה של כלי הרכב.

<sup>96</sup> הרשות לאומית לבטיחות בדרכים, מודל הרלב"ד: מודל מערכתי לתכנון ועבודה בתחום הבטיחות בדרכים, כתיבה: שרית עמרם-כץ ויעל הדר, ינואר 2019.

<sup>97</sup> יש לציין כי מספר הליקויים שהתגלו במכוני הרישוי מתוך סך הליקויים הארצי, עומד על כ-92% מסך הליקויים הארצי הכולל, מאחר ומבחני רישוי שנתיים מבוצעים גם במכוני רישוי וגם במוסכי רישוי שמצויים תחת פיקוח משרד התחבורה, ומוסכים לערוך בדיקות רישוי שנתיות לרכב. על פי משרד התחבורה נכון לשנת 2019 קיימים כ-240 מוסכי רישוי אשר מבצעים מבחני רישוי שנתיים לכלי רכב חקלאיים (כגון טרקטורים), לאוטובוסים של חברות "אגד" ו"דן", וכן לרכבי ליסינג שונים. בהתאם לכך, כ-8% מסך הליקויים הארצי, הם ליקויים שהתגלו ברכבים שנבדקו במסגרת מבחני הרישוי השנתיים במוסכי הרישוי, וכ-92% מהליקויים, משתייכים לרכבים שנבדקו במכוני הרישוי. טבלת הליקויים שהוצגה להלן, מתייחסת כאמור, אך ורק למכוני הרישוי.

מהנתונים עולה כי בכל אחת מהשנים 2017-2019, נערכו במכוני הרישוי ברחבי הארץ **בין 2.4-2.6 מיליון מבחני רישוי רכב שנתיים**. נתונים אלו כוללים גם מבחנים **חוזרים** שנערכו לרכבים בהם התגלו ליקויים. בכל שנה מהשנים האמורות נמצאו כמיליון כלי רכב בהם היו ליקויים, ומספר הליקויים הכולל היה **כ-3 מיליון**.<sup>98</sup> יש לציין כי ליקויים אלו הם מגוונים, החל מליקויים קלים כגון החלפת לוחית רישוי קדמית ברכב ותיקון חלון, ועד לליקויים בטיחותיים כגון ליקויי בלמים, מערכת היגוי או ליקויים בצמיגי הרכב.

בטבלה מוצגים שלושה סוגי ליקויים אשר להם, על פי מנהל אגף רישוי ופיקוח באגף הרכב במשרד התחבורה, השפעה ניכרת על מידת בטיחות הרכב: ליקויים במערכות הבלמים, בצמיגים ובגלגלים ובמערכת ההגה.<sup>99</sup> מהנתונים עולה, כי מספר הליקויים הנקשרים **למערכות הבלמים** היה נמוך יחסית, ועמד על כ-3% מסך הליקויים הארצי שהתגלו במכוני הרישוי, בשלוש השנים האחרונות. לעומת זאת, שיעור הליקויים שנקשרו **למערכת ההגה** עמד על כ-10% מסך הליקויים (ובשנת 2019 היה 11%), ואילו שיעור הליקויים שהתגלו **בצמיגים ובגלגלים** עמד על כ-16% מסך הליקויים בשנים 2017-2018, ו-17.2% מסך הליקויים בשנת 2019.

**יודגש כי נתונים אלה מתייחסים לליקויים הנמצאים במבחני הרישוי בלבד, ואינם מהווים תמונה מלאה של הליקויים הבטיחותיים ברכבים הנוסעים בכבישים באופן שגרתי ושוטף. בהקשר זה יצוין כי כיום מפעיל אגף ניידות בטיחות רכב במשרד התחבורה שבע ניידות בטיחות הבוחנות את תקינותם של רכבים במהלך נסיעתם בכבישים. חמש מתוכן מיועדות לבדיקת תקינות רכב, ושתי ניידות כוללות "מאזניים ניידים", ומטרתן לבדוק חריגות משקל בכלי רכב כבדים. כל ניידת אמורה להיות מאוישת על ידי שלושה תקני כוח אדם, המונים: ראש צוות, בוחן ופקיד. בפועל, **כיום חלק מהניידות מאוישות על ידי שני אנשי צוות בלבד, מאחר ולדברי המשרד, קיים מחסור בכוח אדם לאישון המלא.**<sup>100</sup>**

## **פיקוח ובקרה על פעילותם של מוסכים ומכוני רישוי**

כאמור לעיל, כלי מרכזי לפיקוח אחר תקינות כלי רכב הוא איתור ליקויים במהלך הליך הרישוי. לפיכך, פיקוח ובקרה על פעילותם של מוסכים ומכוני הרישוי בהם נערכות בדיקות הרישוי, הם חיוניים על מנת להבטיח רמת בטיחות נאותה של כלי הרכב.

בכל אחת מהשנים 2017-2019, נערכו במכוני הרישוי הארץ בין 2.4-2.6 מיליון מבחני רישוי רכב שנתיים. ובכל שנה נמצאו כמיליון כלי רכב בהם היו ליקויים, ומספר הליקויים הכולל היה כ-3 מיליון ליקויים בדרגות חומרה שונות.

אגף ניידות בטיחות רכב במשרד התחבורה מפעיל 7 ניידות בטיחות לבדיקת תקינות כלי רכב בכבישים. כל ניידת אמורה להיות מאוישת ע"י 3 תקני כוח אדם. כיום חלקן מאוישות ע"י 2 אנשי צוות בלבד, עקב מחסור בכוח אדם.

<sup>98</sup> יתכן מצב בו בכלי רכב אחד יתגלו מספר ליקויים שונים.

<sup>99</sup> משה קירמאיר, מנהל אגף רישוי ופיקוח באגף הרכב, משרד התחבורה. שיחה טלפונית מיום 3 בדצמבר 2019.

<sup>100</sup> איציק סרור. מנהל אגף א' שירותי תחזוקה במשרד התחבורה. שיחה טלפונית מיום 15 בדצמבר 2019.

בישראל 65 מכוני רישוי, 5,502 מוסכים מורשים, וכ- 240 מוסכי רישוי. נכון לסוף 2019, שבעה פקחים של אגף הרכב במשרד התחבורה אמונים על פעילות הפיקוח על המוסכים ומכוני הרישוי בכלל הארץ.

משרד התחבורה מפקח על מכוני הרישוי בכמה אופנים: פיקוח בפעילות שגרתית, פיקוח "בזמן אמת", ופיקוח על ידי מפקחים מחוזיים של אגף הרכב במשרד.

נושא זה נדון בדוחות שונים, וביניהם בדוח ביקורת של משרד מבקר המדינה ממאי 2011. מהדוח עלו ליקויים רבים בתחום הפיקוח וסדרי האכיפה של משרד התחבורה על פעילות מכוני הרישוי, וביניהם תקופות ארוכות בהן לא נערך פיקוח ונהלי עבודה לא מוסדרים.<sup>101</sup> ועדת הכלכלה של הכנסת הדגישה אף היא את חשיבות הפיקוח על מכוני הרישוי וקציני הבטיחות בחברות ובארגונים השונים ודרשה ממשרד התחבורה לדווח אודות שיטות הפיקוח והאכיפה בתחום זה. במענה שהתקבל ממשרד התחבורה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת,<sup>102</sup> עולה כי בשנת 2019, פעלו בישראל 65 מכוני רישוי, 5,502 מוסכים מורשים, וכ-240 מוסכי רישוי<sup>103</sup> המצויים תחת סמכויות הפיקוח של אגף הרכב במשרד התחבורה.<sup>104</sup>

### **משרד התחבורה מפקח על מכוני הרישוי בכמה אופנים**

- 1. פיקוח בפעילות שגרתית** - במקרה בו רכב נמצא בבדיקה אקראית לא תקין ונאסר לשימוש בגין ליקויים בטיחותיים (באמצעות הורדה מהכביש), נערכת בדיקה בדבר המועד בו עבר מבחן רישוי. אם נמצא כי הרכב התקול עבר מבחן רישוי שנתי בסמוך לבדיקה האקראית (עד 21 יום), יירשם דוח כנגד מכוני הרישוי, אשר יועבר למפקח הממונה על אותו מכוני רישוי להמשך טיפול.
- 2. פיקוח בזמן אמת** - צוות הבוחנים בניידת הבטיחות, ממתין בקרבת מכוני הרישוי לרכב שזה עתה סיים את מבחן הרישוי השנתי, ועוצר את הרכב לבדיקת תקינות. במידה ומתגלה ליקוי אשר היה אמור למנוע את מתן אישור הכשירות, הרכב מוחזר למסלול הבדיקה, המנהל המקצועי של מכוני הרישוי נדרש לתת הסברים, ומוגשת תלונה למפקח המחוזי להמשך טיפול. על פי משרד התחבורה, שבע ניידות הבטיחות של המשרד, הבוחנות את תקינותם של רכבים במהלך נסיעתם בכבישים, גם מתגברות את פעילות אגף הפיקוח על מכוני הרישוי באמצעות עריכת בדיקות וביקורות פתע לרכבים שאחרי טסט.
- 3. פיקוח על ידי המפקחים המחוזיים** - המפקחים המחוזיים של משרד התחבורה אמורים לערוך ביקורות פתע במכוני הרישוי **אחת לחודש**. במקרים בהם מתגלים ליקויים באופן

<sup>101</sup> להרחבה ראה: [דוח מבקר המדינה 361: ביקורת על תפקוד אגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים](#), 17 במאי 2011.

<sup>102</sup> תני סטרמן, עוזר מנכ"לית משרד החברה והבטיחות בדרכים. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 12 בספטמבר 2019.

<sup>103</sup> המונח "מוסכי רישוי" - מתייחס למוסכים אשר מוסמכים מטעם משרד התחבורה לערוך בדיקות רישוי שנתיות לרכב, בדומה למכוני רישוי.

<sup>104</sup> יצוין כי להערכת גורמים במשרד התחבורה מספר המוסכים הבלתי מורשים הינו כ-415 מוסכים. יודגש כי מדובר בהערכה בלבד, וכי לדברי המשרד אין באפשרותו לבצע הערכה מספרית מדויקת בנוגע אליהם. עם זאת, לדברי יו"ר איגוד המוסכים, תופעת המוסכים והמתקנים הבלתי מורשים נפוצה יותר היות והיא מתנהלת, לדבריו, ללא בקרה ופיקוח. לטענתו, **יתכן ומספר העוסקים בתיקוני רכב באופן בלתי מורשה ללא פיקוח, הוא יותר מ-5000**. רונן לוי, יו"ר איגוד המוסכים, שיחה טלפונית מיום 13 בדצמבר 2019.

התנהלות המכון / הבוחנים, נרשם דו"ח וננקטים צעדים מנהליים, שעשויים לכלול גם צעד של סגירת המכון או שלילת רישונו, עד לתיקון הליקויים.<sup>105</sup>

על פי נתוני אגף הרכב במשרד התחבורה, נכון לסוף שנת 2019, **שבעה מפקחים מטעם המשרד** אמונים על פעילות הפיקוח על המוסכים ומכוני הרישוי בכלל הארץ.<sup>106</sup> הפיקוח מתמקד הן בפעילות מכוני הרישוי והן בעבודת הבוחנים. סוגי הסנקציות הקיימים כיום כנגד בוחנים במכונים כוללים **מתן אזהרה**, התליית רישיון **על תנאי**, או התלייה **בפועל**, וזאת בהתאם למהות הליקוי שהתגלה בעבודתם. על פי הנתונים שנמסרו לנו מאגף הפיקוח במשרד התחבורה, בשנת 2017- **נערכו 624 ביקורות במכוני רישוי**, וכן בוצעו **46** שימועים משמעותיים כנגד בוחנים במכוני רישוי, בשנת 2018- **24** שימועים, ובשנת 2019- **35** שימועים משמעותיים.<sup>107</sup>

## פיקוח על פעילות קציני בטיחות רכב

בסעיף 580 בתקנות התעבורה נקבע כי כל מפעל או בית עסק אשר מחזיק מספר כלי רכב בהיקף המפורט בחוק, מחויב להעסיק **קצין בטיחות** שיהיה אחראי על בטיחות ותקינות כלי הרכב המצויים בחברה. במקרים מסוימים, קצין הבטיחות יפקח על שעות העבודה של נהגים מקצועיים, הובלת חומרים מסוכנים, אכיפת חוקי התעבורה בארגון, ועוד.<sup>108</sup> בהקשר זה יש לציין כי במסגרת תיקון תקנות התעבורה מיום 20 ביוני 2017, קצין הבטיחות מחויב לבדוק את **המידע התעבורתי** של נהגי משאיות ורכב כבד הנמצאים תחת פיקוחו. בהתאם לממצאי הבדיקה, על קצין הבטיחות להמליץ למנכ"ל החברה על המשך ההעסקה של נהגי החברה.<sup>109</sup> **הפיקוח על הכשרת ועבודת קציני הבטיחות הוא באחריות משרד התחבורה.**

במענה שהתקבל ממשרד התחבורה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת צוין כי בשנת 2017 בוצעו **360** ביקורות ופעולות פיקוח במפעלים, בחברות ההיסעים וההובלה ובהתאם לתוצאות הבדיקות נערכו **120** בירורים ו-**13** שימועים לקציני בטיחות ולמנהלי חברות. עוד נמסר כי בשנת 2018 נערכו **553** פעולות פיקוח במפעלים וחברות, **39** הדרכות שטח ושלושה ימי עיון שנערכו לקציני בטיחות, וכן **96** בירורים משמעותיים, מהם **7 שימועים לשלילת תעודה.**

מהנתונים שהוצגו לעיל עולות מספר שאלות: האם **שבעה** מפקחים אשר אמונים על הפיקוח על מכוני הרישוי המורשים בפריסה ארצית, אכן יכולים לבצע את הביקורות **כראוי ובתדירות**

<sup>105</sup> מתוך מצגת שהועברה ע"י משרד התחבורה לוועדת הכלכלה של הכנסת, בנושא: פיקוח מכוני רישוי". פברואר 2017.

<sup>106</sup> משה קירמאיר, מנהל אגף רישוי ופיקוח באגף הרכב, משרד התחבורה. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 3 בדצמבר 2019.

<sup>107</sup> נעמי דומיניק שלום, מרכזת בכירה באגף הרכב, משרד התחבורה. דואר אלקטרוני מיום 19 בדצמבר, 2019.

<sup>108</sup> חלק י' סעיף 580 בתקנות התעבורה עוסק בנושא הסמכות ותפקידים של קציני בטיחות בתעבורה.

<sup>109</sup> תני סטרמן, עוזר מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 12 בספטמבר 2019.

מהנתונים עולות השאלות האם 7 מפקחים שאמונים על פיקוח במכוני הרישוי, יכולים לבצע את הביקורות כראוי ובתדירות הנדרשת? והאם ובאיזה אופן מתבצעת אכיפה של משרד התחבורה ושל המשטרה בדבר פעילות של מאות ואולי אלפי מוסכים בלתי מורשים?

קציני בטיחות אחראים על בטיחות ותקינות כלי רכב בחברות וארגונים. הפיקוח על הכשרתם ועבודתם הוא באחריות משרד התחבורה. בשנת 2018 נערכו 553 פעולות פיקוח, 39 הדרכות שטח, ו-96 בירורים משמעותיים, מהם 7 שימועים לשלילת תעודה.

34.7% מסך כל התיקים הפליליים שנפתחו בשנת 2018 היו תיקים מתחום התעבורה. על פי הנהלת בתי המשפט, בשנים 2014-2018 הייתה ירידה במשך ההליכים בבתי משפט לתעבורה. ב-2014 ממוצע "אורך חיי תיק" עמד על 5.9 חודשים, ואילו ב-2018 עמד על 3.6 חודשים.

**הנדרשת?** ובאיזה אופן מצב זה משפיע על ההרתעה שנוצרת בהתייחס לפעילות המכונים? כמו כן, האם ובאיזה אופן מתבצעת אכיפה של משרד התחבורה ושל המשטרה בדבר פעילותם של מאות ואולי אלפי מוסכים בלתי מורשים? בנוסף לכך, יש לתת את הדעת לכך שקרוב לעשור מספר מכוני הרישוי לא השתנה, ועומד על 65 מכונים, בעוד מצבת כלי הרכב בישראל עולה משנה לשנה. על פי דוח מבקר המדינה, בשנת 2010 היו בישראל למעלה מ-2.4 מיליון כלי רכב, ומספר מכוני הרישוי עמד על 64. על פי נתוני הלמ"ס, בשנת 2018 מספרם הכולל של כלי הרכב המנועיים הוא כ-3.5 מיליון רכבים, מתוכם קרוב ל-3 מיליון כלי רכב פרטיים.<sup>110</sup> מכאן עולה השאלה האם העלייה שחלה במספר כלי הרכב הנדרשים לבצע מבחן רישוי שנתי יוצרת עומס על המכונים, באופן שעלול להביא לפגיעה באיכות עבודתם?

#### 4.2.8 הפחתת העומס בבתי המשפט לתעבורה

סוגיה נוספת בתחום הפיקוח, האכיפה והשפיטה בה עסקה ועדת הכלכלה בדיוניה, היא העומס בבתי המשפט לתעבורה, ומשך הטיפול בתיקי תעבורה.

ע"פ דוח ועדת הכלכלה של הכנסת, בשנת 2015 היו בבתי המשפט לתעבורה ברחבי הארץ 40 תקני שופטים, ושני תקני שופטים נוספים בבתי המשפט המחוזיים, לצורך דיון בערעורי תעבורה. בתקופה זו נפתחו בבתי המשפט לתעבורה ברחבי הארץ למעלה מ-100,000 הליכים חדשים מדי שנה. מכאן, שכל שופט דן בממוצע בכ-2,400 הליכים בשנה, בנוסף על המוטל עליו בהליכים אחרים. עוד עולה מדוח הוועדה כי בשנת 2015 אורך חיי תיק ממוצע נמשך 5.9 חודשים. בדיוני הוועדה עלה החשש כי משך הטיפול הארוך בתיקי התעבורה פוגע ביעילות ההרתעה של הליכי האכיפה בתחום זה.

**מנתוני הנהלת בתי המשפט** (ראו לוח 7 להלן), עולה כי בחמש השנים האחרונות ניכרת ירידה בהימשכות ההליכים המתנהלים בבתי משפט לתעבורה, כך שבעוד שבשנת 2014 היה "אורך חיי תיק" 5.9 חודשים בממוצע, בשנת 2018 אורך חיי תיק ממוצע היה 3.6 חודשים. עוד עולה מהנתונים כי 34.7% מסך כל התיקים הפליליים שנפתחו בשנת 2018 היו תיקים מתחום התעבורה.<sup>111</sup>

סוגיה נוספת שעלתה לדיון היא העומס בבתי המשפט לתעבורה, ומשך הטיפול הממוצע הארוך בתיקי תעבורה. הוועדה המליצה על הקמת צוות פעולה שיכין תכנית עבודה שמטרתה מציאת איזון בין מספר התיקים ובין יכולת מערכת המשפט לטפל בהם ביעילות.

<sup>110</sup> שנתון הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה 2019, לוח 19.10 - כלי רכב מנועיים, לפי סוג הרכב. פורסם ביום 20 באוגוסט 2019.  
<sup>111</sup> עו"ד אורית במני, יועצת בכירה למנהל בתי המשפט. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 4 בספטמבר 2019.

**לוח 10: נתונים בדבר פעילות בתי המשפט לתעבורה בין השנים 2014-2018**

שנה	מס' התיקים שנפתחו	מס' התיקים שנסגרו	מלאי תיקים פתוחים	שיעור באחוזים מסך התיקים הפליליים	CR- קצב סילוק תיקים	אורך חיי תיק בממוצע (בחודשים)
2014	104,359	106,625	42,343	48.5%	102.20%	5.9
2015	110,400	109,935	47,154	48.1%	99.60%	5.9
2016	136,334	135,263	47,434	49.3%	99.21%	4.1
2017	145,067	145,687	46,819	39.1%	100.4%	3.9
2018	138,687	129,646	55,860	34.7%	93.5%	3.6

מן הטבלה שלעיל עולה כי במהלך שנת 2018 מספר התיקים שנפתחו היה גבוה ממספר התיקים שנסגרו (פער של כ- 9000 תיקים), וכתוצאה מכך מלאי התיקים הפתוחים גדל **משמעותית**, ביחס לשנת 2017, בה היה איזון יחסי בין מספר התיקים שנפתחו לזה שנסגרו. יצוין כי היחס בין מספר התיקים שנסגרו למספר התיקים שנפתחו בכל שנה מבוטא בטבלה בעמודה שכותרתה "קצב סילוק תיקים". ככל שקצב סילוק התיקים נמוך יותר, מלאי התיקים הפתוחים גבוה יותר. נתונים אלו עשויים להעיד גם על העומס בו מצויים שופטי בתי המשפט לתעבורה בשנים האחרונות.

בהתייחס לפעולות שבוצעו בין השנים 2016-2018 לצמצום העומס בבתי המשפט לתעבורה, מהנהלת בתי המשפט נמסר כי בשנת 2017 הוקצו למערכת בתי המשפט שישה תקני שופטים (ארבעה תקנים תוקצבו ממקורות משרד האוצר ושני תקנים ממקורות הנהלת בתי המשפט), ומינויים הושלם בדצמבר 2017.<sup>112</sup> בנוסף, בוצעו פעולות נוספות, בכללן: שמיעת תיקים על ידי השופטים בזמן הפגרה, הוספת ימי הקראות מרוכזים לשמיעת הליכים שמקורם בפרויקט א-3, הגדלת כמות התיקים הנשמעים ביום הקראות, ומתן סיוע מצד שופטים ממחוזות שונים, בכדי להתמודד עם העומס הקיים במחוזות אחרים.<sup>113</sup> כך לדוגמה, במהלך פגרה הקיץ (בשנת 2019), וכחלק מהמאמץ להגברת האכיפה, שופטי התעבורה קיבלו על עצמם לקיים דיונים בתוך תקופת הפגרה, בהיקף של כ-6,000 תיקים. כמו כן, בכדי להביא לייעול ההליכים ולאיזון העומס בין בתי

**בשנים 2017-2018 בוצעו פעולות לצמצום העומס בבתי המשפט לתעבורה, כגון: הוספת תקני שופטים, שמיעת תיקים ע"י שופטים בזמן פגרה, וגיבוש נוהל "תלתן" בו ניתנת קדימות דיונית לתיקים המוגדרים כ"חמורים".**

<sup>112</sup> השופט מיכאל שפיצר, הנהלת בתי המשפט. דיווח שנמסר לוועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים, 14 בינואר 2018.

<sup>113</sup> שם.

נוהל תלת"ן (תביעה לחומרה בתעבורה מסוכנת), הוא נוהל שבו עבירות מסווגות לפי מידת חומרתן, וניתנת קדימות לדיונים בתיקים המוגדרים כ"תיקים אדומים". באופן זה מתאפשר טיפול בתיקים חמורים בזמן קצר יחסית.

מהנהלת בתי המשפט נמסר כי לא הוקם צוות להכנת תכנית עבודה לאיזון בין מספר התיקים ויכולת המערכת לטפל בהם בזמן סביר. עם זאת, מונה צוות בין-משרדי לבחינת אפשרות שהדיון בעבירות תעבורה מסוימות יתנהל בפני רשות מנהלית, ולא בבתי המשפט לתעבורה.

משפט שונים, החליט מנהל בתי המשפט השופט ד"ר יגאל מרזל, על העברה של 2,500 תיקים מבית משפט אחד למשנהו.<sup>114</sup>

בנוסף, הנהלת בתי המשפט והמשטרה גיבשו את **נוהל תלת"ן** (תביעה לחומרה בתעבורה מסוכנת), שבמסגרתו העבירות מסווגות לפי מידת חומרתן, וניתנת קדימות לדיונים בתיקים המוגדרים כ"תיקים אדומים".<sup>115</sup> באופן זה מתאפשר טיפול בתיקים חמורים בזמן קצר יחסית. הנהלת בתי המשפט הדגישו בתשובתם כי הטיפול בעומס שנוצר בתיקי תעבורה מצריך סנכרון ושיתוף פעולה בין כלל גורמי האכיפה. זאת בין היתר, לנוכח התפתחויות טכנולוגיות ומעבר לשיטות אכיפה דיגיטליות שצפויות להגביר את העומס על בתי המשפט. בהקשר זה צוין כי מתקיימים מגעים שוטפים בין גורמים מהמערכת המשפטית ובין גורמים במשטרת ישראל בכדי לגבש תכנית מוסכמת שתאפשר ייעול של שמיעת תיקי תעבורה. הצוות דן בין היתר בכמויות תיקים מוסכמות לימי הקראה, בהקצאת מספר התובעים המשטרתיים בהתאם, וכיוצא בזה.

כאמור, המלצה מרכזית נוספת שהופיעה בדוח ועדת הכלכלה הייתה כי "משרד המשפטים והאוצר יקימו צוות פעולה להכנת **תכנית עבודה כלל-מערכתית** שמטרתה תהיה מציאת האיזון בין מספר התיקים ובין יכולת מערכת המשפט לטפל בהם במהירות ובאפקטיביות".<sup>116</sup> מהנהלת בתי המשפט נמסר כי למיטב ידיעתם **לא הוקם** צוות פעולה במתכונת האמורה. יחד עם זאת, ביום 11 בינואר 2018 התקבלה החלטת ממשלה מס' 3437 בנושא "ניהול ביקושים במערכת המשפט". בסעיף א' להחלטה זו נקבע כי יש להטיל על שרת המשפטים "להקים **צוות בין-משרדי**, בהשתתפות נציגי משרד המשפטים, המשרד לביטחון הפנים ומשרד האוצר, שיבחן את האפשרות שהדיון בעבירות תעבורה מסוג ברירת משפט<sup>117</sup> לא יתנהל בפני ביהמ"ש לתעבורה, אלא בפני רשות מנהלית".<sup>118</sup> ע"פ דיווח הנהלת בתי המשפט, בנובמבר 2018 מונו חברי הצוות הבין-משרדי. **בימים אלו הצוות מצוי בשלב גיבוש המלצותיו**.<sup>119</sup>

<sup>114</sup> עו"ד אורית במני, יועצת בכירה למנהל בתי המשפט. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 4 בספטמבר 2019.

<sup>115</sup> המונח "תיקים אדומים" מתייחס לתיקי עבירות תנועה אשר מוגדרות כעבירות קשות, דוגמת תיקי נסיעה במהירות מופרזת (בד"כ מעל 60 קמ"ש מעל המותר), תיקי נהיגה בשכרות, נהיגה בזמן פסילה או נהיגה ממושכת ללא רישיון נהיגה תקף. בתיקים אלו, מדיניות גורמי התביעה היא לבקש פסילת רישיון נהיגה לתקופה ממושכת, מאסר בפועל ו/או מאסר על תנאי. כמו כן, ברוב המקרים גורמי התביעה אף מבקשים כי רישיון הנהיגה של מבצע העבירה יפסל עד לסיום ההליך המשפטי שמתנהל נגדו. מתוך [אתר משרד המשפטים-רפורמה באכיפת עבירות תעבורה נבחרות](#). כניסה ביום 2.1.20.

<sup>116</sup> ועדת הכלכלה, [בלימת הקטל בדרכים](#), דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

<sup>117</sup> המונח עבירה מסוג "ברירת משפט" מתייחס לעבירה בה האדם מקבל הודעה על תשלום קנס ואם הוא מעוניין להישפט על העבירה, עליו לבקש זאת במפורש אחרת יועבר הקנס לגבייה. כך למשל, מרבית דוחות התנועה אשר מוגשים ע"י המשטרה הם מסוג ברירת משפט (ב.מ-). הודעת תשלום קנס אותו יש לשלם תוך תקופה של 90 ימים או לחילופין על מקבלו להגיש בקשה להישפט תוך אותה תקופה.

<sup>118</sup> החלטת ממשלה מס' 3437 מיום 11.1.18. [ניהול ביקושים במערכת המשפט](#).

<sup>119</sup> עו"ד אורית במני, יועצת בכירה למנהל בתי המשפט. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 4 בספטמבר 2019.

## 4.3 חינוך והסברה

הוועדה המליצה לשלב את תחום החינוך התעבורתי בכלל מוסדות החינוך, ובקרב קבוצות גיל שונות לרבות אלו אשר משרד החינוך אינו מתקצב.

הוועדה ראתה חשיבות רבה בהרחבת תחום החינוך התעבורתי, כבסיס למלחמה בקטל בכבישים. ע"פ מסקנות הוועדה, יש לשלב את תחום **החינוך התעבורתי** במערך הלימודים בכלל מוסדות החינוך, ובקרב קבוצות גיל שונות (בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים), לרבות אלו אשר משרד החינוך אינו מתקצב. כמו כן, הוועדה סבורה כי יש לבחון את תכניות הלימוד הקיימות ולשקול דרכי לימוד **חדשות ומקוריות**, להטמעת המודעות לנושא בטיחות בדרכים בקרב ילדים ונוער.

### טבלת ריכוז המלצות הוועדה בתחומי חינוך והסברה:

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
<b>בחינת הבגרות</b>	שילוב החינוך התעבורתי במסגרת מקצועות החובה בבחינות הבגרות	משרד החינוך
<b>לימודי זהירות בדרכים</b>	הרחבת לימודי זהירות בדרכים בגנים ובבתי הספר, לרבות במוסדות חינוך שמשרד החינוך אינו מתקצב	משרד החינוך ומשרד האוצר
<b>משמרות זה"ב</b>	תכנית להרחבת פעילות משמרות זה"ב בסמוך לכלל מוסדות החינוך בארץ	משרד החינוך, האוצר ומשרד לביטחון הפנים
<b>תכנית הסברה מותאמת למגזר הערבי</b>	גיבוש תכנית הסברה מותאמת למגזר הערבי בשפה הערבית, בתחומי בטיחות בדרכים בבתי הספר השונים.	משרד החינוך והרלב"ד <sup>120</sup>

## מעקב אחר יישום המלצות בתחום החינוך וההסברה

### 4.3.1 שילוב החינוך התעבורתי בבחינות הבגרות

הוועדה סברה כי תחום החינוך התעבורתי בקרב תלמידי תיכון הינו מהותי לצורך העלאת המודעות לבטיחות בדרכים, בייחוד לקראת גיל הוצאת רישיון. לפיכך, דרשה כי משרד החינוך ידווח לוועדה כיצד ומתי בכוונתו לכלול את החינוך התעבורתי במקצועות החובה ובבחינת הבגרות.<sup>121</sup> בפועל, המשרד דיווח לוועדת הכלכלה כי **אין בכוונתו לכלול את החינוך התעבורתי במקצועות החובה בבחינות הבגרות**.<sup>122</sup> בתגובה לפנייתנו, ציין משרד החינוך כי יש כמה סיבות

משרד החינוך ציין כי אין בכוונתו לכלול את החינוך התעבורתי במקצועות החובה בבחינות הבגרות, מסיבות שונות.

<sup>120</sup> משרד החינוך נמסר כי המשרד מפעיל בשנתיים האחרונות בשיתוף עם הרלב"ד, תכניות לימוד מגוונות ומותאמות תרבותית, אשר מועברות בשפה הערבית, בקרב שכבות גיל שונות במגזר הערבי, בבתי ספר יסודיים ועל-יסודיים.

<sup>121</sup> המלצותיהם של חה"כ עבד אל חכים חאג' יחיא, חה"כ יעקב פרי וחה"כ חמד עמאר לוועדת הכלכלה.

<sup>122</sup> מרכז המחקר והמידע של הכנסת, מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים, כתב: לירן קוסמן, 5 בנובמבר 2018



להחלטה זו: הראשונה נוגעת למדיניות צמצום המקצועות הנלמדים לבגרות, השנייה קשורה לתכנית ההיבחנות החדשה (בה הופחתה כמות הבחינות החיצוניות, וניתנה לבתי ספר אוטונומיה לבחור חלק מתוכנית הלימודים), והשלישית נוגעת לחשיבות שמירת ייעודה המקורי של תעודת הבגרות. בנוסף ציין המשרד כי יחידת בגרות אחת הינה שוות ערך ל-3 שעות לימוד שבועיות (90 שעות שנתיות), ואילו תכנית החינוך התעבורתי נלמדת בהיקף של כשעה שבועית אחת (30 שעות שנתיות בלבד).

עם זאת, על פי משרד החינוך, בשנתיים האחרונות מתקיימת במסגרת הבית ספרית **בחינה שהיא שוות ערך לבחינת התיאוריה**. תכנית זו נערכת במהלך השנתיים האחרונות בשיתוף בין משרד החינוך, הרלב"ד ורשות הרישוי משרד התחבורה. הצלחה במבחן (בציון 80 ומעלה), מעניקה לכל תלמיד/ה פטור מבחינת תיאוריה למשך 3 שנים. **ממשרד החינוך נמסר כי בין השנים 2016-2019 גדל היקף הכיתות הלומדות את התכנית מכ-2,800 לצפי של כ-4,232 כיתות בשנת הלימודים התש"ף**. יש לציין כי מדובר בשיעור גבוה מתוך כלל כיתות י' במוסדות החינוך השונים.<sup>123</sup>

כאמור, התוכנית מיושמת בפועל בבתי הספר, ובכוונת המשרד להמשיך ולבצע בשנים הבאות בכלל בתי הספר התיכוניים המתוקצבים על ידו.<sup>124</sup> ע"פ הרלב"ד, בכל שנה מממנת הרשות הלאומית את לימודי החינוך התעבורתי בכיתות י' בהיקף של 18 מיליון ש"ח.<sup>125</sup>

### 4.3.2 הרחבת לימודי זהירות בדרכים

הגוף הממונה במדינה על לימודי זהירות ובטיחות בדרכים במשרד החינוך, הינו אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, והוא אחראי על הובלת הנושא בכל מערכת החינוך בקרב המגזרים השונים. האגף מפעיל תכניות לימוד בגנים ובבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים, במסגרת תכניות לימוד שמותאמות לשכבות הגיל השונות. כך למשל, מופעלת תכנית מותאמת בכיתות א' ו-ב', וכן בכיתות ה', כיתות ו' (בהן מופעלת תכנית "משמרות הזה"ב"), כיתות ט', כיתות י' (בהן מופעלת תכנית בחינת התיאוריה כפי שפורט קודם), וכן כיתות יא' בהן מופעלת בשיתוף עם עמותת "אור ירוק", תכנית אינטראקטיבית להכנה לקראת נהיגה, המכונה "סינמה דרייב". מהנתונים שנמסרו על ידי המשרד עולה כי בין השנים 2016-2019, גדל היקף הכיתות שלומדות את תכנית החינוך התעבורתי. בהתאם לכך, בכיתות ט' למשל, מספר הכיתות עלה מכ-500 כיתות למספר מוערך של כ-1,100 כיתות בשנת תש"ף.<sup>126</sup> בהקשר לכך ולצורך האומדן הכללי,

<sup>123</sup> יש לציין כי בעבר התכנית נלמדה בכיתות יא', ואולם עקב שיקולים בדבר פניות התלמידים, החל משנת 2017 התכנית נלמדת בכיתות י'.

<sup>124</sup> מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, משרד החינוך, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 באוגוסט 2019.

<sup>125</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 5 בנובמבר 2019.

<sup>126</sup> להרחבה ראה: אגף זה"ב נגישות ואורח חיים, משרד החינוך- תכניות לימוד.

בשנתיים האחרונות מתקיימת במסגרת הבית ספרית בחינה שהיא שוות ערך לבחינת התיאוריה. בין השנים 2016-2019 גדל היקף הכיתות הלומדות את התכנית מכ-2,800 לצפי של כ-4,232 כיתות בשנת הלימודים התש"ף.

יצוין כי בשנת הלימודים התשע"ט מספר הכיתות של שכבה ט' במוסדות החינוך בארץ עמד על 3,393 כיתות (למעט במוסדות הפטור בחינוך החרדי, ומוסדות החינוך המיוחד). כך למעשה, תכנית החינוך התעבורתי נלמדת כיום בכשליש מכיתות ט' במוסדות החינוך בארץ. לדברי משרד החינוך, מרבית התכניות מופעלות גם במגזר הערבי ובמגזר החרדי, עם ההתאמות המתבקשות. כמו כן, מערכת החינוך מפעילה רכזי זה"ב בית ספריים שתפקידם המרכזי הוא לרכז ולמנף את תחום החינוך לזהירות בדרכים בקרב שכבות הגיל השונות בתי הספר. לדברי המשרד, בין השנים 2016-2019 גדל היקף רכזי זה"ב בתי הספר היסודיים ממספר של כ-350 רכזים למספר מוערך של כ-530 רכזים בשנת תש"ף. כמו כן, כיום משמרות זה"ב פעילות בכ-2,500 כיתות בשכבות גיל רלוונטיות (להרחבה בנושא משמרות זה"ב ראו בהמשך פרק זה).

127

### 4.3.3 מוסדות הפטור

בתשובה לפנייתנו בנושא הרחבת לימודי זה"ב במוסדות חינוך שהמשרד אינו משתתף בתקציבם (כגון מוסדות פטור שאינם מחויבים בלימודי ליבה), נמסר כי לפני כשנתיים ערך משרד החינוך בשיתוף עם הרלב"ד ובתקציב שהוקצה מטעמם, פיילוט בקרב **10 מוסדות פטור**, בכיתות א'-ו', במסגרתו גובשה תכנית לימודי זה"ב מותאמת למוסדות אלו, אשר מבוססת על תכניות לימוד שמופעלות בתי הספר היסודיים. בנוסף, מונה רכז זה"ב שיהיה אמון על תחום הלימוד בכל אחד מבתי הספר. בתום הפיילוט נערך משו, והתקבלו חוות דעת חיוביות על התכנית בקרב מנהלי בתי הספר. עם זאת, בשיחה שנערכה עם מר מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב במשרד החינוך, צוין כי **עם סיום הרצת הפיילוט, נעצרה התוכנית הניסיונית, וכיום היא אינה מבוצעת במוסדות הפטור**. לדבריו, הסיבות לעצירת התוכנית נעוצות בשני חסמים מרכזיים שמקשים על הטמעת לימודי החינוך התעבורתי במוסדות אלו. החסם הראשון הינו **תקציבי-** למשרד החינוך קשה להניע תכניות חינוך במוסדות שאינם מתוקצבים על ידו, ללא קבלת גיבוי ותמיכה מגורם חוץ-משרדי שיתקצב את היוזמה ויסייע בהפעלת התוכניות (כגון הרלב"ד או משרד העבודה והרווחה במוסדות הרלוונטיים). החסם השני הוא חוסר נכונות מצד מנהלי בתי הספר ומוסדות הפטור, לשלב במסגרת הלימודים את תחום הבטיחות בדרכים שאינו נחשב לתחום "לימודי הקודש". עם זאת, יש לציין כי ע"פ משרד החינוך, נעשים מאמצים בשנים האחרונות לגייס סמכויות כגון רבנים ואנשי חינוך מהמגזר החרדי, לצורך העלאת מודעות לנושא ושילוב תכני הלימוד בתי ספר שונים.<sup>127</sup>

<sup>127</sup> מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, משרד החינוך, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 באוגוסט 2019.

<sup>128</sup> מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, משרד החינוך, שיחה טלפונית מיום 3.11.19.

ע"פ משרד החינוך, בשנים 2016-2019 גדל היקף הכיתות שלומדות את תכנית החינוך התעבורתי. כך למשל, בכיתות ט' עלה מספר הכיתות מכ-500 ל-1,100 כיתות בשנת הלימודים התש"ף. (כשליש מכלל כיתות ט' במוסדות החינוך בישראל).

לפני כשנתיים ערך משרד החינוך בשיתוף הרלב"ד פיילוט בקרב 10 מוסדות פטור (שפטורים מלימודי ליבה), לשילוב תכנית לימודי זה"ב. על אף תוצאות חיוביות, התכנית נעצרה. על פי משרד החינוך, החסמים היו הן תקציביים והן חילוקי דעות עם מנהלי בתי הספר בדבר הטמעת התכנית, הנחשבת ל"לימודי חול".

#### 4.3.4 הרחבת פעילות משמרות הזה"ב

תכנית משמרות הזה"ב (זהירות בדרכים) מכשירה תלמידים בכיתה ה' לסייע לילדים לעבור את הכביש בבטחה בקרבת בית הספר. פרויקט משמרות הזה"ב אינו מתקיים באופן גורף בכל כיתות ה', ונכון להיום אין משמרות זה"ב בכל מעברי החציה בקרבת בתי ספר יסודיים. כך, **בשנת הלימודים תשע"ט הוכשרו 2,223 כיתות במסגרת התכנית, ובמהלך שנת תש"ף צפויות להיות מוכשרות 2,530 כיתות**. זאת, כאשר מספרן הכולל של כיתות ה' בבתי הספר היסודיים בארץ (למעט הלומדים במוסדות הפטור), עמד על כ-4,807 כיתות בשנת תשע"ט, וכ-5,005 כיתות בשנת התש"ף.<sup>129</sup> מכאן ניתן ללמוד כי כיום הפרויקט מיושם רק במחצית מקרב כיתות ה' בבתי הספר היסודיים בארץ. כאמור, **המלצת ועדת הכלכלה בנושא הייתה להרחיב את פעילות משמרות זה"ב בסמוך לכלל מוסדות החינוך בארץ**.

על-פי משרד החינוך, ההחלטה על הצבת תלמידים ממשמרות הזה"ב במעברי החציה, מתקבלת על ידי ועדה מקומית המורכבת מכמה גורמים, ובהם: נציגי רשות מוניציפלית, מערך ההנדסה המקומי, משטרה, וגורמי חינוך. עוד צוין כי ההחלטה על הצבת משמרות הזה"ב נקבעת בהתייחס לשיקולים הנדסיים, תשתיתיים ובטיחותיים, אשר מגבילים את המקומות בהם ניתן להציב **משמרות זה"ב**.<sup>130</sup>

במסגרת התוכנית עוברים הילדים הדרכה על ידי שוטרי משטרת ישראל. **על פי משרד החינוך ומשרד הבט"פ משטרת ישראל קיצצה ב- 50% (מ-40 לכ-20 תקנים) את התקנים המיועדים לשוטרים ושוטרות שהדריכו את תלמידי כיתות ה'**, במסגרת הכנה לפעילות משמרות הזה"ב. בניסיון לתת מענה למחסור בגורמי הדרכה, באוגוסט 2019, החליטה המשטרה לגייס כ-200 שוטרים קהילתיים, מפקדי בסיס ורכזי תנועה, ולהכשירם באופן עיוני ומעשי למטרה זו. עם זאת, לתכנית זו **חסמים וקשיים שונים**, כגון חילוקי דעות עם גורמים בשיטור הקהילתי בדבר השתתפות במיזם. משרד הבט"פ נמסר כי בעקבות הקיצוצים שבוצעו בתקני מדריכי הזה"ב, ניתנה הנחיה של ממלא מקום המפקח"ל על הרחבת מערך השוטרים המוסמכים להדרכת פעילות משמרות הזה"ב בבתי הספר אשר יוכשרו לביצוע התפקיד, תחת אחריותו המקצועית של אגף התנועה, וזאת בנוסף על תפקידיהם האחרים.<sup>131</sup> על פי משרד החינוך, ייבחנו חלופות נוספות לחיזוק מערך ההדרכה של תלמידי בתי הספר היסודיים ומשמרות הזה"ב, בין השאר באמצעות גורמים מתוך המסגרת הבית ספרית.<sup>132</sup>

<sup>129</sup> הנתונים לקוחים מתוך [מערכת "במבט רחב" - מספרים על החינוך, אגף תקשוב מערכות מידע, משרד החינוך](#). כניסה ביום 4.2.20.

<sup>130</sup> מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, משרד החינוך, תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 באוגוסט 2019.

<sup>131</sup> מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, משרד החינוך. שיחה טלפונית מיום 3.11.19.

<sup>132</sup> יש לציין כי ע"פ הנהלים, משטרת ישראל היא זו אשר אמונה על ביצוע **הצבת** משמרות הזה"ב בפועל בצמתים ובמעברי החציה השונים, אך אינה מחויבת בהכרח **במתן ההדרכה** לתלמידים, לקראת הצבתם במשמרות הזה"ב.

הוועדה המליצה להרחיב את פעילות משמרות הזה"ב בסמוך לכלל מוסדות החינוך בארץ. מנתוני משרד החינוך עולה כי הפרויקט מיושם רק במחצית מקרב כיתות ה' בבתי הספר היסודיים בארץ.

משטרת ישראל קיצצה ב- 50% (מ-40 לכ-20 תקנים) את התקנים המיועדים לשוטרים ושוטרות שהדריכו את תלמידי כיתות ה', במסגרת הכנה לפעילות משמרות הזה"ב בבתי הספר השונים.

בניסיון לתת מענה למחסור בגורמי הדרכה, החליטה המשטרה לגייס ולהכשיר כ-200 שוטרים קהילתיים באוגוסט 2019. לתכנית חסמים שונים, כגון חילוקי דעות עם גורמים בשיטור הקהילתי בדבר השתתפות במיזם.

יש לציין כי מאחר שתכנית ההכשרה על ידי שוטרים קהילתיים היא חדשה, ובשלבי יישום ראשוניים, יש צורך בבחינה עתידית של יישומה ושל שיתוף הפעולה בין הגורמים המעורבים בתכנית. כמו כן, יש לבחון האם התקיימה הלימה בין מספר הכיתות **המתוכנן** למספר הכיתות **שהוכשרו בפועל**, והאם הוא אכן גדל ביחס לשנתיים שקדמו לו. בנוסף לכך, לנוכח הכשרת שוטרי המחוז לתפקידי ההדרכה בשנת הלימודים התש"ף, והחלת תכנית ההכשרה במתכונתה החדשה בכיתות, נשאלת השאלה לגבי **סוג ואיכות הליווי וההכשרה שיינתנו לתלמידים** לאחר יישום התכנית החדשה.

### 4.3.5 פעילות הסברה במגזר הערבי

כאמור, לאורך העשור האחרון המגזר הערבי מהווה בממוצע **שליש** מסך כל ההרוגים בתאונות הדרכים, **וכחמישית** מאוכלוסיית ישראל.

לנוכח הנתונים אודות שיעור ההרוגים הגבוה יחסית בקרב האוכלוסייה הערבית, הרלב"ד שמה לה למטרה לבנות תכניות פעולה והסברה ייחודיות למגזר הערבי, במהלך השנים 2017-2018. בהמלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בהקשר זה הודגשה חשיבות **פיתוח פעילויות ההסברה במגזר הערבי בתחומי היפגעות שונים**, ובדגש על הסברה ממוקדת לצעירים ובני נוער לפני ואחרי גיל קבלת רישיון, בכדי להפחית את מעורבותם בתאונות הדרכים הקטלניות.

במענה שהתקבל מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הודגש כי בשנת 2017 פיתחה והפעילה הרלב"ד **תכנית חירום ייעודית** לחברה הערבית. כמו כן, בנובמבר 2017 מונתה מנהלת אגף הסברה לחברה הערבית, ופותחה אסטרטגיית הסברה ייעודית, המותאמת למאפיינים ולבעיות בטיחות ייחודיות לחברה הערבית. בין היתר התכנית כללה את הפעולות הבאות: 1. גיוס ושיתוף **המנהיגות הערבית** במטרה להקטין את מספר הנפגעים, ובכלל זה חברי כנסת, ראשי רשויות, אנשי דת, ארגוני מגזר שלישי ועוד. 2. הוקם **מערך הסברה ייעודי** עבור החברה הערבית, שכלל **קמפיינים בשפה הערבית, שהינם מותאמים תרבותית** למאפייניה הייחודיים של החברה הערבית (וזאת במקום תרגום התכניות הקיימות לשפה הערבית שהיה נהוג עד כה). 3. **הדרכות לצעירים ולבני נוער, ובתוך כך סדנאות לתלמידי כיתות יא-יב'** בנוגע לנהיגה נכונה. 4. התקיימו עשרות **כנסי נשים** לחיזוק האחריות ההורית בהקשר לבטיחות בדרכים. 5. בניית תכניות עבודה **לכל ישוב** בחברה הערבית, בהתאם למאפייני היפגעות בכל אחד מן היישובים, ובליווי חטיבת המבצעים של הרלב"ד. 6. במסגרת המימון שמקצה הרלב"ד לחינוך התעבורתי המתקיים בכיתות י' (כפי שפורט לעיל), ניתנה **עדיפות למימון והפעלת החינוך התעבורתי** בכלל הכיתות בחברה הערבית בשנת 2018. 7. פיתוח **מערכי שיעור** לתלמידי ביה"ס היסודיים בחברה הערבית, תוך התמקדות בשלושה נושאים ייחודיים: א. דריסות חצר. ב. חגורות בטיחות. ג. הליכה וחצייה בטוחה. 8. הפעלת 70 **בנות שירות אזרחי** להפעלת תלמידים בחינוך הפורמאלי והבלתי פורמאלי. 9. תיאום פעולות **אכיפה** עם המשטרה בתוך היישובים הערבים, הממוקדת לשימוש בהתקני ריסון ונהיגה ללא רישיון.

לאורך העשור האחרון המגזר הערבי מהווה בממוצע שליש מסך כל ההרוגים בתאונות הדרכים, וכחמישית מאוכלוסיית ישראל.

בשנת 2017 פיתחה והפעילה הרלב"ד **תכנית חירום ייעודית** לחברה הערבית. התכנית התמקדה בדרכי פעולה שונות, כגון: גיוס המנהיגות הערבית, הסברה ייעודית, הדרכות לבני נוער, קיום כנסים, חינוך, ותיאום פעילות אכיפה.

#### 4.4 המלצות הוועדה בתחום טכנולוגיות רכב לשיפור הבטיחות בדרכים

מחקרים שפורסמו בשנים האחרונות בעולם, והובאו בדוח ועדת הכלכלה לנושא הקטל בדרכים, מצביעים על מגמה עולמית של הפחתה יחסית במספר הנפגעים מתאונות דרכים וצמצום בחומרת הפגיעות, **וזאת כתוצאה משיפור הבטיחות בכלי הרכב, בין השאר באמצעות כלים טכנולוגיים.**<sup>133</sup> המלצות הוועדה בתחומי בטיחות וטכנולוגיית הרכב, נגעו לנושאים הבאים:

#### טבלת ריכוז המלצות הוועדה בתחומי טכנולוגיית הרכב

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
<b>מערכות בטיחות</b>	הפחתת מיסוי והורדת עלויות רכישת מערכות בטיחות- כלי רכב כבדים	משרד התחבורה ומשרד האוצר
<b>טכוגרף דיגיטלי</b>	גיבוש תכנית למעבר לטכוגרף דיגיטלי	משרד התחבורה

מחקרים מצביעים על מגמה עולמית של הפחתה יחסית במספר הנפגעים מתאונות דרכים, כתוצאה משיפור הבטיחות בכלי הרכב. הוועדה המליצה על הפחתת מיסוי ועלויות רכישת מערכות בטיחות לרכב, וגיבוש תכנית להתקנת טכוגרף דיגיטלי ברכבים כבדים.

### מעקב אחר יישום ההמלצות

#### 4.4.1 עידוד התקנת מערכות בטיחות לרכב

אחת מהדרישות המרכזיות של ועדת הכלכלה של הכנסת בתחום טכנולוגיית הרכב, הייתה כי משרד התחבורה ומשרד האוצר **יפעלו להפחתת המיסוי ולהורדת עלויות הרכישה וההתקנה של מערכות בטיחות.** כמו כן, משרד התחבורה התבקש לדווח לוועדה על שיעור המשאיות והאוטובוסים שבהם הותקנו המערכות בפועל לעומת היעדים שהוצבו.

**הסדרת תקנות בנוגע לחובת התקנת מערכות בטיחות במשאיות ובאוטובוסים:** החל מנובמבר 2016 קבע שר התחבורה בתקנות כי כל האוטובוסים והמשאיות משנת ייצור 2012 ואילך, יחויבו בהתקנת מערכות בטיחות של בקרת שמירת מרחק והתרעת סטייה מנתיב. במענה שהתקבל ממשרד התחבורה לפנייתנו, צוין כי המשרד סבסד חלק מעלות ההתקנה לחברות אוטובוסים אשר מקבלות סבסוד שוטף מהמשרד, והתקינו את המערכות עד סוף אפריל 2016. לדברי המשרד, לאחר כשנה ממועד כניסת התקנה לתוקף (בנובמבר 2017), הותקנו 59,558 מערכות בטיחות באוטובוסים ומשאיות כתוצאה מתקנה זו.<sup>134</sup> יש לציין כי ממשרד התחבורה לא נמסרו לנו נתונים עדכניים בעניין זה עבור שנת 2019.

על פי נוהל משרד התחבורה תינתן הטבה באגרת הרישוי השנתית לרכבים פרטיים ומסחריים החל משנת ייצור 2000 ועד ליום 1.5.2017, אשר יותקנו בהם שני סוגי מערכות- מערכת סטייה מנתיב, ומערכת התרעה מפני התנגשות מלפנים.

<sup>133</sup> ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים-1. פעולות משרד התחבורה להתמודדות עם הגורמים לתאונות הדרכים ולהפחתת עלותן הכלכלית; 2. פעילות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 21 במרס 2016.

<sup>134</sup> תני סטרמן, עוזר מנכ"לית משרד החברה והבטיחות בדרכים. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 12 בספטמבר 2019.

**עידוד התקנת מערכות בטיחות ברכבים פרטיים** - על פי נוהל משרד התחבורה הטבה באגרת הרישוי השנתית תינתן לרכבים פרטיים ומסחריים בבעלות פרטית, החל משנת ייצור 2000 ועד ליום 1.5.2017, אשר יותקנו בהם **שני סוגי מערכות** - מערכת סטייה מנתיב, ומערכת התרעה מפני התנגשות מלפנים. במסגרת ההטבה תופחת עלות האגרה השנתית המשולמת בגין חידוש רישיון הרכב במהלך השלוש השנים העוקבות להתקנת המערכת.<sup>135</sup> היקף ההטבה יהיה בסכום של 1,500 ש"ח, והיא ניתנת במסגרת של 3 פעימות: 700 ש"ח עבור השנה הראשונה, 700 ש"ח עבור השנייה, ו-100 ש"ח בשנה השלישית.

מספר הרכבים הזכאים להנחה באגרת הרישוי בגין התקנת מערכות בטיחות מוגבל במכסה שנקבעה בסעיף 2 (ב3) שבחלק ג' לתקנות התעבורה התשכ"א-1961, כמפורט להלן: 80 אלף התקנות בשנת 2017, ו-40 אלף התקנות בשנת 2018, כשהיתרה שלא נוצלה תועבר לשנים הבאות (כלומר, **סך הכל 120 אלף התקנות לשנים 2017-2018**). ע"פ הנתונים שנמסרו לנו ע"י משרד התחבורה במהלך השנים 2017-2019 הותקנו בפועל סה"כ **59,942** מערכות בטיחות במסגרת נוהל זה, ובהתאם לפירוט הבא: **בשנת 2017** - הותקנו 10,106 מערכות. **בשנת 2018** - 33,508 מערכות, ו**בשנת 2019** (נכון ליום 12.9.19), הותקנו 16,328 מערכות. **מכאן, שעד ספטמבר 2019 בוצעו רק כ-50% מההתקנות שתוקצבו לשנים 2017-2018**.

בנוסף, החל מיום 1.1.2018, כלל הרכבים הפרטיים החדשים המיובאים לישראל מחויבים בהתקנת מערכות שמירת מרחק וסטייה מנתיב, זאת במקביל להמשך מתן תמריצים בנקודות זיכוי במס הקנייה עבור כלי רכב ישנים יותר בהם הותקנו מערכות הבטיחות.<sup>136</sup>

## 4.4.2 טכוגרף דיגיטלי

המונח "טכוגרף" מתייחס למכשיר המותקן ברכב, ומטרתו לבצע ניטור ומעקב אחר היסטוריית הפעילות של הרכב והנהג. כמו כן, מכשיר הטכוגרף מיועד לסמן או לרשום אם הרכב מצוי במצב נסיעה או עצירה, וכן את מרחק הנסיעה, מהירות הנסיעה, ומשך זמן הנהיגה של הנהג ברכב.<sup>137</sup> כיום מותקן במשאיות ובאוטובוסים בישראל **טכוגרף אנלוגי**, הפועל באמצעות דיו ודסקית נייר. לעומת זאת, באירופה המגמה היא להתקין טכוגרף דיגיטלי שמנטר את נהיגת הנהג ומאפשר מעקב מדויק יותר אחר פעילות הרכב ושעות העבודה של הנהג. מידע זה משמש גם כאמצעי אכיפה, הרתעה, ובקרה לנהג. הטכוגרף הדיגיטלי כולל כרטיס "חכם" - תעודת זיהוי אלקטרונית אשר ניתנת לשליפה ולקבלת נתונים בזמן אמת על ידי שוטר תנועה או פקח, באמצעות הדפסת

<sup>135</sup> הוראות נוהל מס' 151- מתן הטבה באגרת רישוי רכב שנרשם לנועה בין יום 1.1.2000 ליום 1.5.2017, אתר משרד התחבורה, אגף הרכב. פורסם ביום 25 בספטמבר 2017.

<sup>136</sup> קרן טרנר אייל, מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מכתב מענה לפניית ועדת הכלכלה, 14 בינואר 2018.

<sup>137</sup> מתוך תקנות התעבורה, תשכ"א-1961.

מספר הרכבים הזכאים להנחה באגרת הרישוי בגין התקנת מערכות בטיחות מוגבל במכסה שנקבעה בתקנות התעבורה. ע"פ משרד התחבורה, בשנים 2017-2019 הותקנו בפועל סה"כ כ-60 אלף מערכות בטיחות במסגרת נוהל זה, שהן כמחצית מההתקנות שתוקצבו לשנים 2017-2018.

"טכוגרף" הוא מכשיר המותקן ברכב, ומטרתו לבצע ניטור ומעקב אחר היסטוריית הפעילות של הרכב והנהג. באירופה החלו להשתמש בטכוגרף הדיגיטלי בכלי רכב כבדים, בכדי לשפר את יכולת הניטור אחר הנהגים באופן מדויק, ולמנוע פעילות זיוף נתונים ע"י נהגים.

המידע בנוכחות הנהג. הנתונים שנרשמים בטכוגרף הדיגיטלי נשמרים במאגר מידע שזמין לקצין הבטיחות של חברת ההיסעים או לכל גוף מוסמך אחר שיכול לבצע בקרה בדבר חריגות. במדינות אירופה החלו להשתמש בטכוגרף הדיגיטלי בכלי רכב כבדים, בין היתר, על מנת לשפר את יכולת הניטור אחר הנהגים באופן מהימן ומדויק יותר, וכדי למנוע פעילות של זיוף נתונים על ידי נהגים (כפי שעלול לקרות במקרים של הטכוגרף האנלוגי).<sup>138</sup>

ועדת הכלכלה ביקשה לבחון את היקף ואופן הטמעת **הטכוגרף דיגיטלי** בכלי רכב כבדים בארץ, בכדי לאפשר מעקב אחר פעילות הרכבים, נתוני הנהיגה ושעות העבודה של הנהגים. לשם כך, משרד התחבורה התבקש לדווח לוועדה על הצעדים שגובשו לצורך מעבר לטכוגרף הדיגיטלי ועל לוחות הזמנים ליישומם.

בהקשר זה יש לציין כי מאחר ומשרד התחבורה מעוניין להטמיע את השימוש בטכוגרף הדיגיטלי המיוצא על ידי האיחוד האירופי, תהליך הטמעת המכשיר בישראל מצריך שינוי תקנות מקומיות כך שיתאימו לתקינה האירופאית.<sup>139</sup>

בדיווח שהעביר משרד התחבורה לוועדת הכלכלה של הכנסת ביום 16.5.18, צוין כי הדיונים לעניין נוסח תקנות הטכוגרף הושלמו, פרט להסדרה מול מחלקת אכיפה והגנת הפרטיות במשרד המשפטים. כמו כן, נמסר שהחל תהליך ההיערכות לצורך קליטת הטכוגרף הדיגיטלי בישראל בקרב גורמים שונים רלוונטיים, בכללם - משטרת ישראל, משרד התחבורה, וגורמים במשק. לבסוף צוין כי יש לקדם תיקון חקיקה מול משרד המשפטים, בכדי לאפשר הרחבת סמכויות למשטרה לייעול האכיפה באמצעות הטכוגרף הדיגיטלי.<sup>140</sup> במענה לפניית מרכז המחקר נמסר ממשרד התחבורה כי טיוטת התקנות נמצאת בשלב התייחסות הציבור. אישור התקנות והשלמת החקיקה תלויים במועד התכנסות הכנסת וועדותיה. עם סיום החקיקה ניתן יהיה לצאת למכרז להקמת מערך הנפקת כרטיסים להפעלת הטכוגרף הדיגיטלי.<sup>141</sup>

---

<sup>138</sup> מתוך: [תיקון תקנות התעבורה התשע"ט \(2019\), הוספת תקנה 168 א'](#) - בדברי ההסבר לתיקון התקנות נכתב כי: "כמו כן נמצא כי הטכוגרף הדיגיטלי המיוצר על ידי האיחוד האירופי (להלן - הטכוגרף הדיגיטלי) הינו בעל איכות גבוהה יותר מהטכוגרף האנלוגי, בעל מאפיינים טכנולוגיים מתקדמים ורמות אבטחת מידע ובקרה גבוהים **המקטינים את החשיפה לזיוף**".

<sup>139</sup> להרחבה ראה: פרוטוקול ועדת המשנה לוועדת הכלכלה לבטיחות בדרכים בנושא: [הטכוגרף הדיגיטלי - ישיבת מעקב](#), 25 ביוני 2018.

<sup>140</sup> אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר תנועה במשרד התחבורה, מכתב מענה לוועדת המשנה של ועדת הכלכלה, 15 במאי 2018.

<sup>141</sup> תני סטרמן, עוזר מנכ"לית משרד החברה והבטיחות בדרכים. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 12 בספטמבר 2019.

הטמעת הטכוגרף  
הדיגיטלי בישראל  
מצריכה שינוי תקנות.  
על פי משרד התחבורה,  
טיוטת התקנות נמצאת  
בשלב התייחסות  
הציבור. אישור התקנות  
והשלמת החקיקה  
תלויים במועד התכנסות  
הכנסת וועדותיה.

## 4.5 נושאים נוספים

במהלך דיוני ועדת הכלכלה עלו **נושאים נוספים** שהוועדה גיבשה לגביהם המלצות. בפרק זה יוצג מידע בנושא מימוש המלצות אלה. בנוסף, יובא בפרק זה גם מידע בדבר יישום שתי הוראות מתוך החלטת הממשלה מיום 25 ביוני 2017:

\* **תגבור אמצעי הפינוי המוסק לבתי החולים**, גיבוש שיטת רישום אחידה של פצועים בתאונות דרכים, וקביעת קריטריונים רפואיים לשיטת הפעלת הפינוי, כפי שזו תקבע ע"י משרד הבריאות. \* הקמת מערכת מקוונת ל**מאגר פסולי רישיון** וחיבור בין ממשקי המידע של גופים שונים- באמצעות אגף מטה ישראל דיגיטלית במשרד לשוויון חברתי.

יש לציין כי במסגרת הנושאים הנוספים שעלו בדיוני הוועדה, המליצה הוועדה גם על גיבוש תכנית הסברה לצמצום תופעת הנהיגה תחת השפעת אלכוהול ע"י הרלב"ד, וביקשה לקבל מידע בדבר מערך הסיוע שניתן למשפחות נפגעי דרכים תאונות על ידי משרד הרווחה. מפאת מגבלות היקף המסמך, סוגיות אלו לא יוצגו בפרק זה.

### טבלת ריכוז המלצות הוועדה בתחומים נוספים

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
<b>היפגעות הולכי רגל</b>	גיבוש תכנית להפחתת היפגעות הולכי רגל בתאונות דרכים	הרלב"ד בשיתוף אגף התנועה של המטרה והרשויות המקומיות
<b>בסיסי צה"ל</b>	מיפוי ובחינת מצב הבטיחות סביב בסיסי צה"ל ודיווח אודות ההתקדמות בתיקון הליקויים	משרד התחבורה ומשרד הביטחון
<b>גיבוש שיטת רישום אחידה לנפגעי תאונות דרכים ונהלי פינוי מוסק</b>	המלצה שניתנה במסגרת החלטת הממשלה, לגיבוש שיטת רישום אחידה עבור פצועים בתאונות דרכים וגיבוש נוהל פינוי מוסק	משרד הבריאות
<b>מאגר פסולי רישיון</b>	הקמת מערכת מקוונת (או ממשק בין מערכות קיימות) לצורך הנגשת מאגר פסולי רישיון לאזרחים ולמעסיקים	המשרד לשוויון חברתי באמצעות צוות "מטה ישראל דיגיטלית"
<b>איתור וגיוס נהגים מקצועיים</b>	גיבוש תכנית לגיוס ואיתור נהגים מקצועיים, כולל קליטה והכשרה, תנאי העסקה וצעדים להסרת חסמים מבניים.	משרד התחבורה



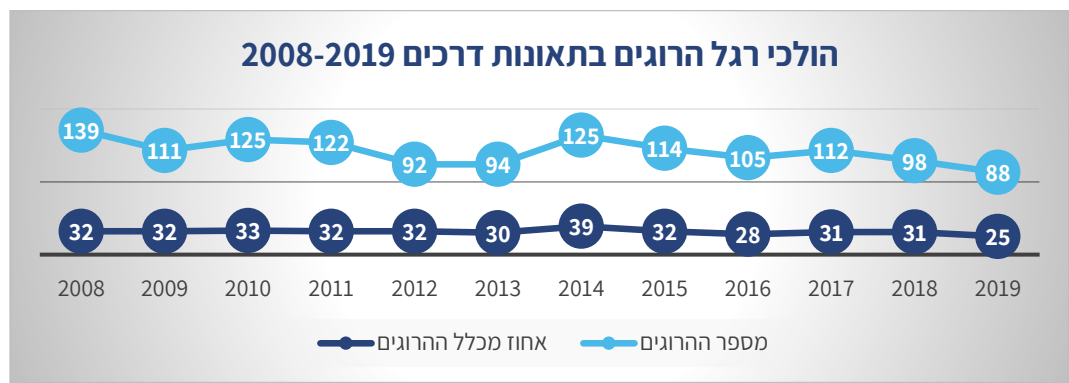
## מעקב אחר יישום ההמלצות בנושאים השונים<sup>142</sup>

### 4.5.1 היפגעות הולכי רגל

בשנים 2017-2018 פותחה ע"י הרלב"ד תכנית להפחתת היפגעות הולכי רגל בתאונות דרכים, וכללה פעילות בתחומי הסברה, חינוך, תשתיות ואכיפה.

בשנת 2017 הגדיר הרלב"ד את **הולכי הרגל** כאחת משבע קבוצות המצויות בסיכון להיפגעות בתאונות דרכים.<sup>143</sup> מהתרשים שלהלן עולה כי בשנים 2008-2018, קבוצת הולכי הרגל היוותה בממוצע **כשליש** (32%) מההרוגים בתאונות. בנוסף לכך, בני 75 ומעלה היוו את קבוצת הגיל הפגיעה ביותר **מקרב הולכי הרגל** ההרוגים בתאונות. כמו כן, שני שלישים מהולכי הרגל נהרגו בתאונות שהתרחשו בתחומי דרכים **עירוניות**. בהשוואה בינלאומית, אחוז הולכי הרגל ההרוגים מתוך כלל ההרוגים בתאונות בישראל גבוה פי **1.5** בהשוואה לממוצע מדינות ה-OECD.<sup>144</sup>

#### תרשים מספר 5: מספר הולכי הרגל ההרוגים בתאונות הדרכים, שנים 2008-2019



ועדת הכלכלה של הכנסת המליצה כי הרלב"ד, בשיתוף אגף התנועה של המשטרה והרשויות המקומיות, יכינו **תכנית ממוקדת ומבוססת נתונים להפחתת היפגעות הולכי הרגל בתאונות דרכים, בחלוקה לפי יישובים**.

על-פי הרלב"ד, בין השנים 2017-2018 פותחה **תכנית מרכזית להפחתת היפגעות הולכי רגל בתאונות דרכים**, והמיקוד באוכלוסייה פגיעה זו נמשך גם בתכנית העבודה לשנת 2019. התכנית התמקדה במספר תחומי פעולה עיקריים בתחומי הסברה, חינוך, אכיפה ותשתיות. אלה מפורטים להלן:

בין השנים 2008-2018, קבוצת הולכי הרגל היוותה בממוצע כשליש (32%) מההרוגים בתאונות הדרכים. הוועדה המליצה להכין תכנית פעולה ממוקדת להפחתת היפגעות הולכי רגל.

<sup>142</sup> אחת מהמלצות הוועדה הייתה כי משרד התחבורה יגבש תכנית להכשרת רוכבי אופנוע, כולל יעדים, תקציב, ולוחות זמנים לביצוע. בהתייחס לכך, ממשרד התחבורה נמסר כי הוקמה וועדה שמטרתה תהיה לבחון את תכנית הלימוד הקיימת לרוכבי אופנוע, ולהעלות הצעות לשיפור ולייעול התכנית. הוועדה עובדת בשיתוף פעולה עם הרלב"ד, ארגוני המורים, נציגים מטעם מכללות התחבורה ואנשי אקדמיה.

<sup>143</sup> הקבוצות שהוגדרו "בסיכון מוגבר" כללו: 1. המגזר הערבי. 2. הולכי רגל. 3. ילדים בגילאי 0-14. 4. בני 65 ומעלה. 5. רוכבי אופנוע. 6. נפגעי תאונות במעורבות רכב כבד. 7. רוכבי אופניים (רגילים וחשמליים). הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [מגמות- עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2007-2017](#), נובמבר 2018, פרק 5- אוכלוסיות בסיכון מוגבר לפגיעה קטלנית בתאונות דרכים.

<sup>144</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [מגמות- עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2007-2017](#), נובמבר 2018, פרק 5- אוכלוסיות בסיכון מוגבר לפגיעה קטלנית בתאונות דרכים.

**תחום ההסברה** - נערכה פעילות הסברתית נרחבת בנושא מתן זכות קדימה להולכי רגל וחצייה בטוחה, באמצעי המדיה והתקשורת השונים. זאת ועוד, לצד יישום התכנית בכלל הרשויות המקומיות, הוחלט להתמקד ברשויות בהן קיים ריבוי נפגעים בקרב הולכי רגל. לרשויות אלו ניתנה תוספת תקציב למימוש תכנית ההסברה בקרבן.

**תחום החינוך** - כלל הפקת שיעור מקוון בנושא חצייה בטוחה, לתלמידי כיתות ד' ו' בשיתוף משרד החינוך, וכן הפעלת תכנית לימודים ב-18 מרכזי הדרכה בפריסה ארצית.

**תחום התשתיות** - כלל מיפוי צמתים מרובי תאונות בהן מעורבים הולכי רגל בתחומי הרשויות המקומיות, ובחינת תכניות לטיפול במוקדים אלו מתקציבי הרשויות המקומיות. כמו כן, בימים אלו פועלת הרלב"ד לבניית מודל "עיר בטוחה" עבור רשויות מקומיות, לצורך קידום בטיחות בדרכים בדגש על אוכלוסיות פגיעות, ובכללן אוכלוסיית הולכי הרגל.

**תחום האכיפה** - הרלב"ד פעלה מול המשטרה לתיאום מבצעי אכיפה במסגרת המיקוד ברשויות המקומיות, בדגש על עבירות המסכנות הולכי רגל (כגון אי-מתן זכות קדימה וכד'). כמו כן, בוצע בשנת 2018 פיילוט בקרב 5 רשויות מקומיות במחוז המרכז, בו הרלב"ד תקצבה הצבת ניידות סמויות להגברת האכיפה בעבירות הולכי רגל. **הפיילוט הוגדר כמוצלח, ובעקבות כך הורחבה**

**פעילות זו בשנת 2019 למחוזות נוספים.**<sup>145</sup>

בשנת 2019 חלה ירידה בשיעורם של הולכי הרגל שנהרגו בתאונות דרכים קטלניות מתוך כלל ההרוגים (25% בשנת 2019 לעומת 31% בשנת 2018).<sup>146</sup> מהתבוננות בנתוני שנת 2019, ניתן לראות כי חלה **ירידה** בשיעורם של הולכי הרגל שנהרגו בתאונות דרכים קטלניות מתוך כלל ההרוגים (25% בשנת 2019 לעומת 31% בשנת 2018).

#### **4.5.2 מיפוי ליקויים בטיחותיים בדרכים סביב בסיסי צה"ל - משרד הביטחון**

ב-17 במרץ 2016 ערכה הוועדה לביקורת המדינה של הכנסת דיון בנושא בטיחות בדרכים בסביבת בסיסי צה"ל. הדיון עסק בליקויים בטיחותיים בקרבת הבסיסים, ובפרט במעברי חציה **מסוכנים** בקרבת חלק מהבסיסים. מדיווחי משרד הביטחון בדיוני הוועדה עלה שיש כ-72 בסיסים אשר מצריכים תיקונים שונים.<sup>147</sup> בהמשך דנה בנושא גם ועדת הכלכלה של הכנסת, אשר המליצה כי **משרד הביטחון ומשרד התחבורה יבחנו וימפו את מצב הבטיחות והליקויים**

<sup>145</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 5 בנובמבר 2019.

<sup>146</sup> הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, **סיכום שנת 2019. לוח הרוגים במעורבות רכב כבד**, פורסם ביום 31.12.19.

<sup>147</sup> פרוטוקול הוועדה לענייני ביקורת המדינה בנושא "הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים - דוח מבקר המדינה, ובקשה לחוות דעת מבקר המדינה בנושא מעברי חציה בקרבת בסיסי צה"ל", 17 במרס 2016.

בשנת 2019 חלה ירידה בשיעורם של הולכי הרגל שנהרגו בתאונות דרכים קטלניות מתוך כלל ההרוגים (25% בשנת 2019 לעומת 31% בשנת 2018).

## הקיימים סביב בסיסי צה"ל, וידווחו על ממצאיהם לוועדה, כולל דיווח אודות ההתקדמות בתיקון הליקויים שנמצאו בבסיסים שונים.<sup>148</sup>

הוועדה המליצה כי משרד הביטחון ומשרד התחבורה ימפו את מצב הבטיחות והליקויים הקיימים סביב בסיסי צה"ל, וידווחו על ההתקדמות בתיקונם. משרד הביטחון נמסר כי מופו ליקויים ב-72 מחנות, ובשנת 2017 החל הליך מימוש התכנית. נכון לספטמבר 2019, בוצעו תיקונים בפועל ב-13 מחנות.

במענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנס ציין משרד הביטחון כי גובשה תכנית עבודה רב-שנתית בנושא, בשיתוף צה"ל, משרד התחבורה, הרשויות המקומיות וחברת נתיבי ישראל. במסגרת התכנית מופו ליקויי הבטיחות בכבישים המובילים לבסיסי צה"ל.<sup>149</sup>

להלן פירוט אודות סטטוס ביצוע התכנית, כפי שנמסר ממשרד הביטחון: במהלך שנת 2015 מופו הליקויים ב-51 מחנות, ובעקבות כך נקבע סדר עדיפויות לטיפול בליקויים וגובשה תכנית עבודה רב-שנתית. במרץ 2016, הורחבה תכנית העבודה ל-72 מחנות (מתוכם- 55 מצויים באחריות משרד התחבורה, ו-17 באחריות הרשויות המקומיות). **בשנת 2017 החל תהליך מימוש התכנית לתיקון הליקויים**, במסגרת תכנית העבודה השנתית של חברת נת"ל. תכנית זו ממשיכה להיות מיושמת גם כיום.

נכון לספטמבר 2019, באחריות משרד התחבורה מצויים 55 מחנות בתכנון ביצוע, מתוכם בוצעו תיקונים בפועל ב-10 מחנות, ו-13 מחנות אחרים מצויים לקראת ביצוע. באחריות הרשויות המקומיות מצויים 17 מחנות, מתוכם בוצעו תיקונים בפועל ב-3 מחנות עד כה.<sup>150</sup> כמו כן, לא נמסר לנו מידע עדכני לגבי תכנית עבודה עתידית לתיקון ליקויים בקרב 32 מחנות נוספים.

### 4.5.3 סוגיות הנוגעות לטיפול מערכת הבריאות בתאונות דרכים

החלטת הממשלה מס' 2779 בנושא בטיחות בדרכים, התייחסה למספר סוגיות העומדות לפתחם של משרד הבריאות ומערכת הבריאות. אלה כוללים בין השאר את הצורך בתגבור אמצעי פינוי נפגעי תאונות לבתי החולים, ובכללם אמצעי פינוי מוסק, וכן את הצורך לגבש שיטת רישום אחידה לחומרת הפגיעה של נפגעי התאונות.

### מערך פינוי מוטס

מסגרת החלטת הממשלה 2779 התבקש משרד הבריאות "לתגבר את אמצעי הפינוי לבתי החולים באמצעות פינוי מוטס של נפגעי תאונות, בהתאם לקריטריונים רפואיים ולשיטת הפעלה שיקבעו על ידו".<sup>151</sup> במענה לפנייתנו נמסר ע"י משרד הבריאות כי המשרד גיבש הנחיות וקריטריונים לפינוי מוטס, ואלו עוגנו ביום 14 בנובמבר 2017, במסגרת חוזר מנהל

<sup>148</sup> ועדת הכלכלה, בלימת הקטל בדרכים, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.  
<sup>149</sup> רס"ן נעה הרפז-יז, ראש מדור כנסת ממשל וציבור, לשכת הרמטכ"ל. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 22 באוקטובר 2019.

<sup>150</sup> שם.

<sup>151</sup> החלטת ממשלה מס' 2779 מיום 25.6.17 - "בטיחות בדרכים" - עיקרי פעילות לשנים 2017-2018.

משרד הבריאות תקצב מערך פינני של שני מסוקים (בצפון ובדרום) בסכום של 8 מיליון ₪ עבור השנים 2017-2018.

ע"פ מד"א, בשנת 2019 הוצע מיזם במסגרתו יתווסף מסוק פינני שלישי באזור אילת, בהסכמתו של סגן שר הבריאות דאז, חה"כ יעקב ליצמן. עם זאת, עד היום טרם נמצאו המקורות התקציביים למימון מיזם זה.

בשנים האחרונות הפסיקה הרלב"ד לתקצב את מד"א, ומשרד הבריאות מתקצב באופן ישיר את שירות האמבולנסים. לאור זאת, כך על פי מד"א, צומצמו נקודות התגבור וההזנקה שפתח בשנים קודמות בסמוך למוקדי סיכון.

**רפואה: "קווים מנחים להפעלת פינני בהיטס במדינת ישראל"**.<sup>152</sup> בחוזר המנהל מפורטים הקריטריונים השונים לפיהם נקבע הצורך בפינני מוסק של נפגעים בתאונות דרכים, ביניהם: מצב המטופל, מיקום זירת האירוע, לוחות הזמנים לפינני מהיר ולהגעת צוותים למקום, נתוני המסוק עצמו, ושיקולי הצוות הרפואי או הגוף המוסמך שמקבל את הקריאה (צבא/משטרה/ כוח חילוץ).<sup>153</sup>

בהחלטת הממשלה נקבע כי משרד הבריאות יקצה ממקורותיו סך של 6 מיליון ₪ בשנה עבור **תגבור מערך הפינני המוסק**. במענה משרד הבריאות ומד"א נמסר **כי המשרד תקצב את מערך הפינני בסך 8 מיליון ₪ בשנה**, עבור השנים 2017-2018, וכי כיום קיימים שני מסוקי פינני (אחד בצפון והשני בדרום), אשר מופעלים באמצעות חברה פרטית, וזמינים להזנקה בכל שעות היממה.<sup>154</sup> ע"פ ארגון מד"א, במהלך שנת 2019 הוצע מיזם במסגרתו יתווסף מסוק פינני שלישי באזור אילת, בהסכמתו של סגן שר הבריאות דאז, חה"כ יעקב ליצמן. **עם זאת, עד היום טרם נמצאו המקורות התקציביים למימון מיזם זה**.<sup>155</sup>

בהתייחס לסוגית **תגבור אמצעי פינני נפגעי תאונות לבתי החולים**, ציין משרד הבריאות כי הוא מעביר למד"א תקציבים עבור הרחבת שירותי אמבולנסים. במסגרת זו, בשנת 2018 תקצב המשרד את מד"א בסך של 15 מיליון ₪ עבור הרחבת השירותים.<sup>156</sup> בין היתר, הורחבו ע"י מד"א נקודות הזנקה סמוך למוקדי סיכון וכבישים אדומים, כולל תגבור ניידות טיפול נמרץ. עם זאת, יש לציין כי הרלב"ד תקצבה עד לפני מספר שנים את מד"א עבור תגבור שירותי החירום הרפואיים, בסמוך לכבישים אדומים ומוקדי סיכון.<sup>157</sup> שיתוף הפעולה בנושא, בין הרלב"ד למד"א נמשך על פני תקופת זמן של בין 8-10 שנים. עם זאת, **בשנים האחרונות הפסיקה הרשות לתקצב את מד"א ולאור זאת, כך על פי מד"א, צומצמו נקודות התגבור וההזנקה שפתח בסמוך למוקדי סיכון**.<sup>158</sup> בהקשר זה מהרלב"ד נמסר כי **לנוכח הקיצוץ התקציבי שחל בתקציבי הרלב"ד, נאלצה הרשות לצמצם את המימון של פעילות הבטיחות בדרכים, ובכלל זה המימון הייחודי הניתן לגורמים חיצוניים ובתוכם מד"א**.<sup>159</sup>

<sup>152</sup> להרחבה ראו: [חוזר מנהל רפואה 30/2017: קווים מנחים להפעלת פינני בהיטס במדינת ישראל](#). 14 בנובמבר 2017. <sup>153</sup> שם.

<sup>154</sup> מירי כהן, מנהלת תחום בכיר שירותי הצלה ועזרה ראשונה, משרד הבריאות. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 ביולי 2019.

<sup>155</sup> אורי שחם, ראש לשכת מנכ"ל מד"א, שיחה טלפונית מיום 30 ביולי 2019.

<sup>156</sup> מירי כהן, מנהלת תחום בכיר שירותי הצלה ועזרה ראשונה, משרד הבריאות. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 ביולי 2019.

<sup>157</sup> מירי כהן, מנהלת תחום בכיר שירותי הצלה ועזרה ראשונה, משרד הבריאות. שיחה טלפונית מיום 30 ביולי 2019.

<sup>158</sup> אורי שחם, ראש לשכת מנכ"ל מד"א, שיחה טלפונית מיום 30 ביולי 2019.

<sup>159</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 14 בנובמבר 2019.

## גיבוש שיטת רישום אחידה לחומרת הפגיעה של נפגעי תאונות דרכים

הוראה נוספת שהופנתה למשרד הבריאות במסגרת החלטת ממשלה מס' 2779 הייתה לגבש שיטת רישום אחידה לחומרת הפגיעה של נפגעי התאונות, בכדי לקבל תמונה מדויקת של רמת הפגיעה ולהעריך באופן מיטבי את העלות הכלכלית של תאונות הדרכים למשק.<sup>160</sup> הנחיה זו ניתנה בין היתר, לאחר שבמשך מספר שנים לא הייתה הלימה בין שיטת רישום וסיווג נפגעי תאונות הדרכים על ידי משטרת ישראל בסמוך למקום התאונה, ובין רישומי מכון גרטנר (המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפאה דחופה), שהסתמכו על רישומי בתי החולים.<sup>161</sup> נושא זה אף עלה בדוח מבקר המדינה, שהצביע על הפערים הקיימים בין רישומי המשטרה ובתי החולים, ועל הצורך לגבש שיטת רישום אחידה ומתואמת בין הגורמים.<sup>162</sup> ממשד הבריאות נמסר כי החל משנת 2018 גובשה שיטת רישום אחידה,<sup>163</sup> בהתאם לקריטריונים שנקבעו ועל פיהם פועל הלמ"ס שמקשר בין נתוני המשטרה ומכון גרטנר.<sup>164</sup>

### 4.5.4 פעילות מטה "ישראל דיגיטלית" - הקמת מערכת מקוונת של מאגר פסולי רישון

בהחלטת הממשלה 2779 הוטל על מטה ישראל דיגיטלית במשרד לשוויון חברתי "לקדם הקמת מערכת מקוונת (או הקמת ממשק בין מערכות קיימות), שתגביר את היכולת לזהות את הנוהגים בזמן שרישיונם פסול, ולבצע אכיפה נגדם. לשם כך הוחלט על שני שלבי פעולה עיקריים:

א. הקמת צוות משימה בין-משרדי אשר יתוכלל ע"י מטה ישראל דיגיטלית. צוות זה יהיה אמון על אפיון ותכנון המערכת, וביצוע הוכחת היתכנות להקמתה.

החל משנת 2018  
גובשה שיטת רישום  
אחידה בהתאם  
לקריטריונים שנקבעו  
ועל פיהם פועל הלמ"ס  
שמקשר בין נתוני  
המשטרה ומכון גרטנר.

בהחלטת הממשלה  
הוטל על מטה ישראל  
דיגיטלית במשרד  
לשוויון חברתי לפעול  
להקמת מערכת  
מקוונת למאגר  
פסולי רישון.

<sup>160</sup> החלטת ממשלה מס' 2779 מיום 25.6.17 - "בטיחות בדרכים" - עיקרי פעילות לשנים 2017-2018.

<sup>161</sup> נתוני תאונות הדרכים בישראל נרשמים על ידי המשטרה ומטויבים ע"י הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס). מסד הנתונים של הלמ"ס מבוסס על קובץ מנהלי שמתקבל מידי חודש ממשטרת ישראל ומבתי החולים, באמצעות מכון גרטנר - המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפאה דחופה. קבצים אלו כוללים מידע על תאונות שדווחו למשטרה, ועל חומרת הפגיעה של נפגעי התאונות, בין היתר לפי המדד הרפואי-MAIS.

<sup>162</sup> משרד מבקר המדינה: דוח שנתי 67א: פרק חמישי: מוסדות המדינה, חברות ממשלתיות ותאגידים: הרלב"ד - המאבק בתאונות הדרכים ותפקוד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נובמבר 2016, עמ' 682-680.

<sup>163</sup> במקרים בהם קיימת סתירה בין נתוני המשטרה ומכון גרטנר, מדד ה-MAIS (שמתקבל ממכון גרטנר), יהווה את המדד הקובע, ואילו במקרים בהם לא קיים ציון MAIS של הנפגע, (לרוב במקרים בהם ישנם פצועים שלא אושפזו), חומרת הפגיעה שנקבעה ע"י משטרת ישראל היא זו שתצוין בדיווח. מדד MAIS למדידת חומרת פגיעה רפואית (Maximum Abbreviated Injury Scale), הנו מדד המהווה את הציון המרבי מבין ציוני ה-AIS (Abbreviated Injury Scale) שנקבעו לכל אחד מתשעת אזורי הגוף. מדד ה-AIS מהווה שיטת קידוד אבחנות טראומה, הכוללת את האיבר הנפגע, סוג הפגיעה וחומרת הפגיעה. מדד MAIS מספק ציון כללי של חומרת פגיעה גם עבור נפגעים עם יותר מפגיעה אחת. ערכו של מדד זה הם בין 1 ל-6, כאשר: 1-2 - מדורגים כ"פצועים קל", 3-6 - מדורגים כ"פצועים קשה".

ב. ככל שהוכחת ההיתכנות תסתיים בהצלחה, יוקצו **המשאבים** הדרושים להקמת המערכת בהתאם לסיכום בין משרד רוה"מ לאגף התקציבים באוצר.<sup>165</sup>

במענה לפנייתנו, מסר המשרד לשוויון חברתי כי בהתאם להחלטת הממשלה **הוקם צוות עבודה** משותף למשרד לביטחון הפנים, משטרת ישראל, הנהלת בתי המשפט, משרד המשפטים, רשות התקשוב ומשרד התחבורה, בתכלול מטה ישראל דיגיטלית.<sup>166</sup>

מטרת הליך **אפיון ותכנון המערכת** הייתה להקים מערכת אשר תוכל לקלוט מהגופים השונים נתונים אודות פסולי הרישיון (בדגש על הנהלת בתי המשפט, משרד הרישוי ומשטרת ישראל), להצליב את הנתונים אודות סיבות ותוקף כל אחת מן הפסילות, להשיב לגופים הפוסלים את הנתונים שעלו לאחר ההצלבה, ובמידת הצורך להנגישם לאזרח, במסגרת האזור האישי. בשלב זה נבחנות חלופות להקמת המערכת, ונדונה השאלה איזה גוף ייקח אחריות על פיתוחה. **עד כה, טרם בוצעה דרישה לקבלת משאבים לצורך הקמת המערכת, שכן הדיון בנוגע לגוף שיפתח אותה, עודנו מתנהל.**

בנוסף, על מנת לייעל את קליטת הנתונים המועברים מהנהלת בתי המשפט, אופיין אלגוריתם (מבוסס למידת מכונה), בעל יכולת קריאה אוטומטית של הטקסט בגזרי דין, וחילוץ נתונים אודות פסילה ספציפית מגזר הדין. **במסגרת בדיקת היתכנות של המערכת, הוכח כי ניתן לבצע באמצעות קריאת מכונה, חילוץ של נתונים אודות פסילת רישיון באחוזי דיוק גבוהים.** עוד נמסר מהמשרד כי בימים אלו נדונה שאלת ההפעלה של האלגוריתם עם הנהלת בתי המשפט.<sup>167</sup>

#### **4.5.5 איתור, הכשרה וגיוס של נהגים מקצועיים - פעילות משרד התחבורה**

במסגרת המלצותיה, ביקשה ועדת הכלכלה ממשרד התחבורה לבחון את מדיניותו בנושא הכשרת נהגים, בדגש על הכשרת **נהגים מקצועיים ונהגי כלי רכב כבדים**, וכן **לגבש תכנית לאיתור וגיוס נהגים מקצועיים.** זאת, לנוכח המחסור בנהגי כלי רכב כבדים וציבוריים.

במסגרת תכנית המשרד לשנים 2017-2018, **הוקם צוות בין-משרדי לעידוד העסקת נהגים מקצועיים. יעדי התכנית היו להכשיר כ-400 נהגים מדי שנה** באמצעות קורס במימון משרד העבודה והקרן להכוונת חיילים משוחררים.<sup>168</sup> על פי משרד התחבורה, במהלך השנים 2018-2019, בוצעו פעולות שונות לעידוד העסקתם של נהגים מקצועיים (בין השאר על ידי קיצור ההכשרות) ולשיפור איכות הכשרתם. בין היתר ציין המשרד את הפעולות הבאות: א. **צמצום**

<sup>165</sup> החלטת ממשלה מס' 2779 מיום 25.6.17 - "**בטיחות בדרכים**" - עיקרי פעילות לשנים 2017-2018.

<sup>166</sup> יעל צח, סגנית ראש מטה ישראל דיגיטלית לטרנספורמציה, המשרד לשוויון חברתי. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 6 בנובמבר 2019.

<sup>167</sup> יעל צח, סגנית ראש מטה ישראל דיגיטלית לטרנספורמציה, המשרד לשוויון חברתי. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 6 בנובמבר 2019.

<sup>168</sup> קרן טרנר אייל, מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מכתב מענה לפניית ועדת הכלכלה, 15 במרץ 2017.

ע"פ המשרד לשוויון חברתי **הוקם צוות עבודה משותף. לאפיון ותכנון המערכת. עד כה, טרם בוצעה דרישה לקבלת משאבים לצורך הקמת המערכת, שכן הדיון בנוגע לגוף שיפתח אותה, עודנו מתנהל.**

הוועדה ביקשה ממשרד התחבורה לגבש תכנית לאיתור וגיוס נהגים, בדגש על נהגים מקצועיים ונהגי כלי רכב כבדים.

**היקף ההכשרה לנהגי אוטובוס** מ-215 ל-156 שעות. ב. **צמצום היקף ההכשרה לנהגי משא כבד** מ-200 ל-148 שעות. ג. קיצור משך הליך ההתאמה והמיון הרפואי שמתבצע לנהגים (משמונה חודשים לחודשיים במוצע). ד. הענקת רישיונות נהיגה אזרחיים לחיילים משוחררים שהועסקו בצבא כנהגי רכב כבד. ה. ביטול התניית השכלה מינימלית למבקשי רישיון נהיגה באוטובוס. ו. הטמעת הכשרה מקוצרת לנושאי רישיון d1 (מונית), לקבלת רישיון d (אוטובוס). ז. גיבוש תקנה המחייבת ביצוע השתלמות מקצועית אחת לחמש שנים לנהגים מקצועיים-ממתין לוועדת שרים לחקיקה. ח. כתיבה והטמעת תכניות לימוד בנושא ריתום מטענים לנהגי הרכב הכבד, כולל הטמעתה בהכשרת היסוד, לצמצום הקטל עקב ריתום מטענים לקוי.<sup>169</sup>

לדברי משרד התחבורה, במסגרת תכנית המשרד לשנים 2017-2018, הוקם צוות בין-משרדי לעידוד העסקת נהגים מקצועיים. יעדי התכנית היו להכשיר כ-400 נהגים מדי שנה, ולבצע פעולות לעידוד העסקתם.

## 5. סיכום, דיון וסוגיות נוספות לבחינה עתידית

בשנת 2016, ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות ח"כ איתן כבל, ערכה שימוע שנמשך על פני 10 דיונים שעסקו בנושא תאונות הדרכים, וסוכמו בדו"ח שכלל מסקנות והמלצות ליישום עבור גופים שונים. מסמך זה עסק במעקב אחר יישום המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא מניעת הקטל בדרכים. במסמך נבחן אופן יישום המלצות הדו"ח על ידי משרדי הממשלה והגופים השונים, וכן נסקרה מדיניות עדכנית בנושא בטיחות בדרכים, המבוססת על החלטות ממשלה, תכניות עבודה, שינויי חקיקה ודרכי פעולה שננקטו למטרה זו בישראל מאז שנת 2016.

בהתאם להמלצות הוועדה, המסמך כלל התייחסות לסוגיות הבאות: מנגנונים ממשלתיים להתמודדות עם תופעת הקטל בכבישים, ובכלל זה- פעילות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים; תשתיות בטיחות עירוניות ובין-עירוניות; אכיפה ושפיטה של עבירות תעבורה ופיקוח אחר תקינות רכבים; וחינוך והסברה. כמו כן, התייחסנו בקצרה לנושאים נוספים מתוך דוח הוועדה כגון טכנולוגיות בטיחות הרכב, היפגעות הולכי רגל, בטיחות בדרכים בסביבת בסיסי צה"ל, ועוד.

כל אחד מנושאים אלו טומן בחובו כאמור תתי נושאים והיבטים רבים ומגוונים, כפי שגם עלה במסמך זה. לנוכח היבטים אלו, עולות מספר נקודות לדיון ולבחינה עתידית:

**\* ריבוי הגופים האמונים על תחומי בטיחות בדרכים וחוסר התיאום ביניהם**- מן המסמך עולה כי ישנם גופי ממשל רבים העוסקים בתחום הבטיחות בדרכים, וכי קיימת חפיפה מסוימת בין הסמכויות ותחומי האחריות של גורמים אלה (הרלב"ד, משטרת ישראל, משרדי הממשלה השונים ובראשם משרד התחבורה והמשרד לביטחון פנים, ובתחומים שונים, גם משרד הכלכלה, משרד הרווחה, המשרד לשוויון חברתי, ועוד). התיאום החלקי והליקויים בשיתוף הפעולה בין הגורמים השונים, עלו בדיוני הוועדה, בדוח מבקר המדינה, ואף בהחלטת הממשלה שעסקה בנושא. הגוף שאמור לתכלל את כלל הפעילות בתחום הבטיחות בדרכים הוא **הרשות הלאומית**

<sup>169</sup> תני סטרמן, עוזר מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. תשובה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 12 בספטמבר 2019.

נשאלת השאלה האם חלוקת התפקידים בין הגופים השונים בתחום הבטיחות בדרכים היא מיטבית, והאם יש בידי הרלב"ד את הכלים המבניים, הארגוניים והתקציביים הנחוצים בכדי לשמש כגוף המתכלל של תחום זה?

מן המסמך עולה כי גופים רבים לא מסרו דיווחים שוטפים לוועדת הכלכלה של הכנסת אודות יישום תכניות העבודה שבתחומי אחריותם הבטיחות בדרכים.

**לבטיחות בדרכים.** במסמך הובאו טענות הרלב"ד בדבר חסמים המקשים על יכולתה של הרשות לשמש כגוף מתכלל, וביניהן: 1. **חוק הרשות** במתכונתו הנוכחית, מהווה למעשה חוק "חדש-ישן", מאחר שמצד אחד, הוא עיגן את מעמד הרשות בהוראת קבע, ומאידך לא חלו בו שינויים מהותיים בנוגע למעמדה וסמכויותיה של הרלב"ד. על פי הרלב"ד, **החוק הותיר אותה ללא מרחב הפעולה הדרוש בכדי לרכז באופן רב מערכתי את התחום על כלל היבטיו**. 2. **אי-ודאות תקציבית**, אשר נובעת מקיצוצים שחלים בתקציבי הרשות. כך לדוגמה, תקציב הרשות הכולל שבשנת 2008 עמד על **550** מלש"ח בשנה, בשנת 2019 עמד על **79** מלש"ח. מכאן עולה השאלה, **האם חלוקת התפקידים בין הגופים השונים בתחום הבטיחות בדרכים היא מיטבית והאם יש בידי הרלב"ד את הכלים המבניים, הארגוניים והתקציביים הנוחצים על מנת לשמש באופן מיטבי כגוף המתכלל של תחום זה?**

\* **הקיצוץ התקציבי**- על אף העובדה שבשנים האחרונות הופנו תקציבים רבים לתחום הבטיחות בדרכים (בייחוד לתחום הקמת תשתיות), וזאת במסגרת החלטת הממשלה שהתקציב הרב-שנתי הכולל שהוקצה במסגרתה היה 4 מיליארד שקלים, סוגיית המחסור התקציבי עבור מימוש פרויקטים שונים בתחום עלתה וחזרה לכל אורך המסמך. הטענות בדבר קיצוץ בתקציב, עלו הן מצד הרלב"ד, והן מצד גורמים אשר עוסקים בפעילויות **נקודתיות** שונות, כמו למשל הקיצוץ שחל בתקצוב **משמרות הזה"ב**, הקיצוץ בתקצוב **מד"א** וכתוצאה מכך ביטולן של נקודות הזנקה סמוך למוקדי תאונות, וכן טענות מצד **רשויות מקומיות** בדבר קיצוצים בתקצוב הניתן להן לצורך ביצוע תכניות עבודה בתחומי אחריותן. מהטענות שלעיל עולות שאלות בדבר אופן תיעודן הפרויקטים בתחום הקטל בכבישים, ואופן חלוקת התקציב בין הגופים שונים. כמו כן, יש לבחון את הסיבות לאי הניצול **התקציבי** על ידי חלק מהגופים שהוצגו במסמך זה, ובפרט על ידי הרשויות המקומיות.

\* **מעקב אחר יישום ביצועי הגופים הממשלתיים בנושא בטיחות בדרכים**- כאמור, מטרת מסמך זה הייתה לעקוב אחר אופן יישום המלצות ועדת הכלכלה בנושא בטיחות בדרכים. מן המסמך עולה כי גופים רבים לא מסרו דיווחים שוטפים לוועדת הכלכלה של הכנסת אודות יישום תכניות העבודה שבתחומי אחריותם. במקביל, גם החלטת הממשלה בתחומי בטיחות בדרכים שכללה שורת הנחיות ותוכניות עבודה עבור גופים ממשלתיים שונים, כולל תקציב שהוקצה לביצוע פעולות אלו, לא הניבה דיווח שוטף מצד הגופים השונים בדבר ביצוע ההחלטות שהוטלו עליהן. הרלב"ד מבצעת מעקב אחר ביצוע תכניות העבודה בחלק מהתחומים, אולם לא ברור האם מדובר במנגנון מעקב שוטף וכולל אחר יישום המלצות, הנחיות ותכניות עבודה בתחום הבטיחות בדרכים. ניתן לטעון כי השילוב בין מורכבות הסוגיה, המגוון הגדול של הגופים האמונים על הטיפול בה, הקושי בתכלול הטיפול, והליקויים בדיווח רציף על ביצוע הפעולות השונות מקשים על קידום מדיניות לאומית אינטגרטיבית וארוכת טווח בתחום הבטיחות בדרכים.

ניתן לטעון כי השילוב בין מורכבות הסוגיה, המגוון הגדול של הגופים האמונים על הטיפול בה, הקושי בתכלול הטיפול, והליקויים בדיווח רציף על ביצוע הפעולות השונות מקשים על קידום מדיניות לאומית אינטגרטיבית וארוכת טווח בתחום הבטיחות בדרכים.



אין כיום שקיפות  
מלאה בנוגע לנתונים  
תקציביים ופרטי  
תכנון וביצוע תכניות  
העבודה של הגופים  
השונים בתחום  
הבטיחות בדרכים.

\* **שקיפות ופרסום מידע ונתונים** - אחת ההמלצות המרכזיות של ועדת הכלכלה שהופנתה כלפי גופים שונים העוסקים בתחום הבטיחות בדרכים, הייתה **לפרסם באופן גלוי באתרים שלהם את התקציבים ותכניות העבודה** שנעשות בתחומי אחריותן. המלצה זו הופנתה בין היתר למשרד התחבורה, הרלב"ד ומשטרת ישראל. מהמסמך עולה כי גופים רבים אינם מיישמים המלצה זו, וכי אין כיום שקיפות מלאה בנוגע לנתונים תקציביים ופרטי תכנון וביצוע של תכניות העבודה של הגופים השונים. כך לדוגמה, לא ניתן למצוא כיום מידע גאוגרפי פתוח לציבור בנוגע לפריסת הכבישים המוגדרים "כבישים אדומים". ראוי לבחון סוגיה זו, ולשקול כיצד ניתן יהיה לפעול בכדי לייצר שקיפות גדולה יותר, ולהנגיש את המידע לציבור. בהקשר זה ראוי לציין את פעילותה הענפה של הרלב"ד בכל הנוגע להנגשת נתונים בנושא תאונות דרכים בכלל, ולעדכון תמונת המצב אודות מספר ההרוגים והפצועים בתאונות כפי שמפורסם באתר שלה מדיון.

\* **החינוך התעבורתי** - מן המסמך עולה כי הרחבת תכנית לימודי **החינוך התעבורתי**, טרם יושמה בכל מוסדות החינוך בארץ, לרבות מוסדות הפטור בחינוך החרדי, ומוסדות חינוך אשר מצויים תחת אחריותו של משרד הרווחה. מכאן עולה שאלה האם קיים מקום לבחון דרכי פעולה נוספות, לצורך הרחבת התכנית והחלתה באופן מותאם על **כלל מוסדות החינוך** בארץ.

**לסיכום**, יש לציין כי תחום הבטיחות בדרכים הינו רחב וכולל בתוכו **סוגיות חשובות נוספות**, שמפאת היקף המסמך ואופיו, לא נדונו במסגרת כתיבת מסמך זה ועם זאת, ראוי לבחון אותן. בין סוגיות אלו נמנות לדוגמה - העלייה שחלה בשיעור ההיפגעות בתאונות דרכים בקרב **רוכבי כלים ממונעים** (אופניים וקורקינטים חשמליים), שיפור פני **התחבורה הציבורית בישראל**, לצורך הפחתת העומס בכבישים ובאופן עקיף - הפחתה בשיעור תאונות הדרכים, וכן סוגיות נוספות שיש לבחון בעתיד.

## נספח 1- רשימת דיוני ועדת הכלכלה לצמצום הקטל בדרכים- שנת 2016

מספר ישיבה	תאריך	נושא
1	9 בפברואר 2016	הצעות לדרכי פעולה של ארגונים חוץ פרלמנטריים לעמידה ביעדי הממשלה
2	16 בפברואר 2016	הצעות לדרכי פעולה של ארגונים חוץ פרלמנטריים לעמידה ביעדי הממשלה
3	23 בפברואר 2016	טיפול בעבירות תעבורה בבתי המשפט לתעבורה
4	1 במרס 2016	דוח מבקר המדינה בנושא הקמת מערך המצלמות האלקטרוניות ואכיפת חוקי תעבורה
	ישיבה משותפת עם הוועדה לענייני ביקורת המדינה	
5	8 במרס 2016	טיפול בתשתיות
6	15 במרס 2016	דיון בנושא נפגעים (קבוצות באוכלוסייה) ובנושא הכשרות לנהגים
7		
8	21 במרס 2016	ישיבה עם השר לביטחון פנים וישיבה עם שר התחבורה
9		
10	29 במרס 2016	המלצות הוועדה וסיכום

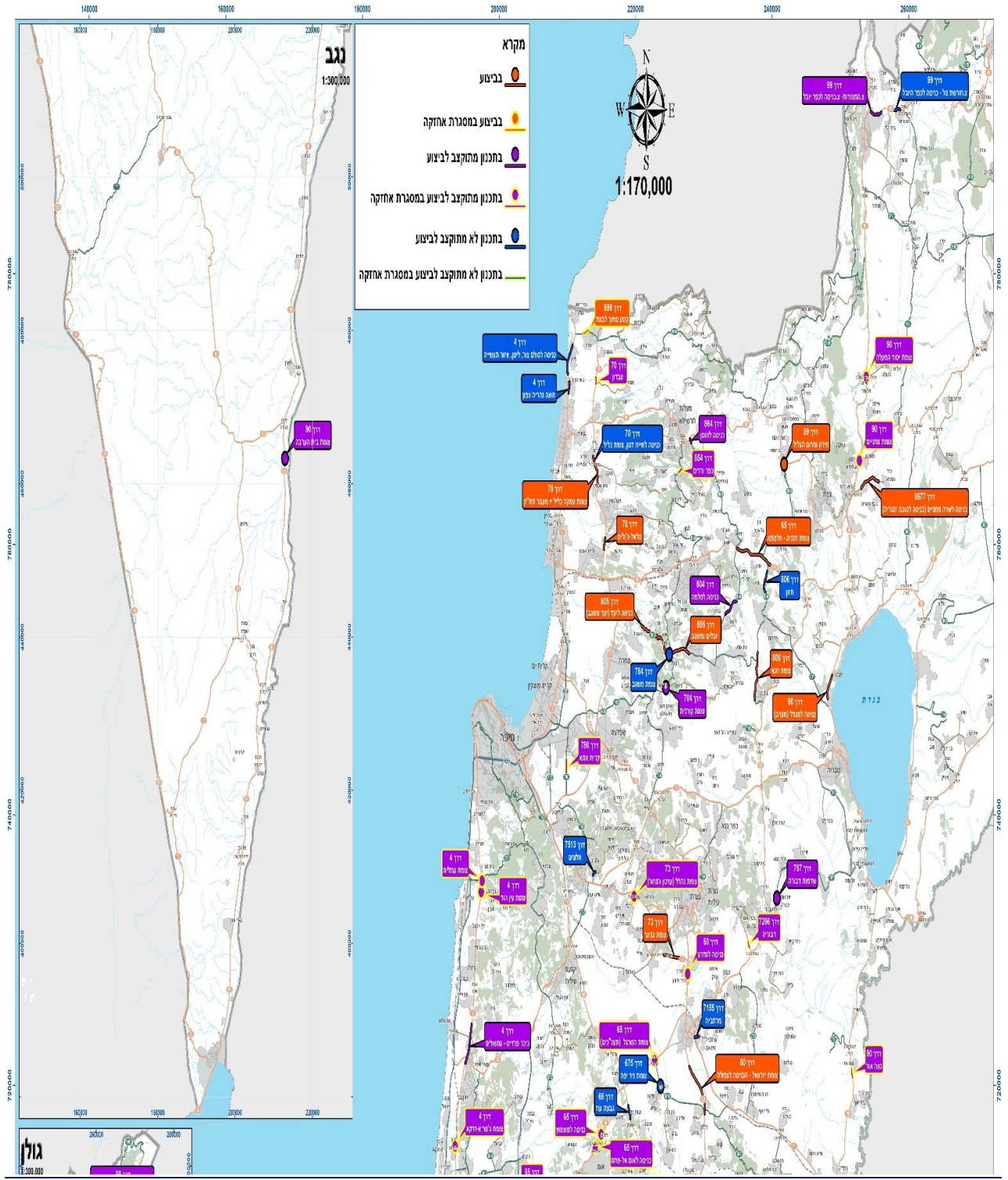
## נספח 2- רשימת מוקדים בהם מבוצעים תיקוני תשתית עבור שנת 2019

מספר כביש	שם הפרויקט	תכנית התיקון	סטטוס ביצוע
1	ראס אל עין ק"מ 7.5-9.3	הסדרת מעגל תנועה	הסתיים
2	צומת חנא	הסדרת מעגל תנועה	הסתיים
3	צומת עמקה כליל	מפרדה קשיחה + תאורה + מעבר תת קרקעי	הסתיים. נותר לבצע עבודת אספלט במעבר התת קרקעי.
4	כניסה לשדה מחניים	מעגל תנועה	הסתיים
5	כביש גישה לפסוטה	הסדרת הדרך: הוספת תאורה, דרך הולכי רגל ושיפור עקומות	הסתיים
6	מירון ומרום גליל	מעגל תנועה בצומת מירון והסדרת מסלול הולכי רגל לכיוון מרום גליל	הסתיים מסלול הולכי רגל - בתכנון
7	צומת יזרעאל ועד הכניסה לעפולה	מפרדה רכה מצומת יזרעאל ועד המעגל בכניסה לעפולה, הוספת נתיב לפנייה ימינה ע"י הרחבת שול בכניסה לאתר אשפה	הסתיים
8	מפרידן אדם	שיפורים בטיחותיים ותנועתיים בצומת כיכר אדם דרך 60/437 הפרדה מפלסית בין התנועה הראשית שמחברת בין בית אל וירושלים לבין התנועה המשנית אל רמאללה ואל גבע בנימין.	הסתיים
9	כניסה לאבני חפץ	מעגל תנועה בצומת הכניסה לאבני חפץ, כולל הרחבת שוליים וטיפול באספלט	הסתיים
10	יובלים ומשגב	הוספת נתיב ישר מכיוון מזרח בצ. יובלים, טיפול נקודתי בצומת הכניסה למחנה ולאזור תעשייה משגב, השלמת מפרדות.	הסתיים
11	צומת חנניה-חלפתא	מפרדה קשיחה והרחבה בין צומת חנניה וחלפתא	הסתיים
12	טלאל-ג'וליס ק"מ 68-69	הרחבת הכביש לדו נתיבי ודו מסלולי מטלאל לג'וליס	בביצוע בביצוע

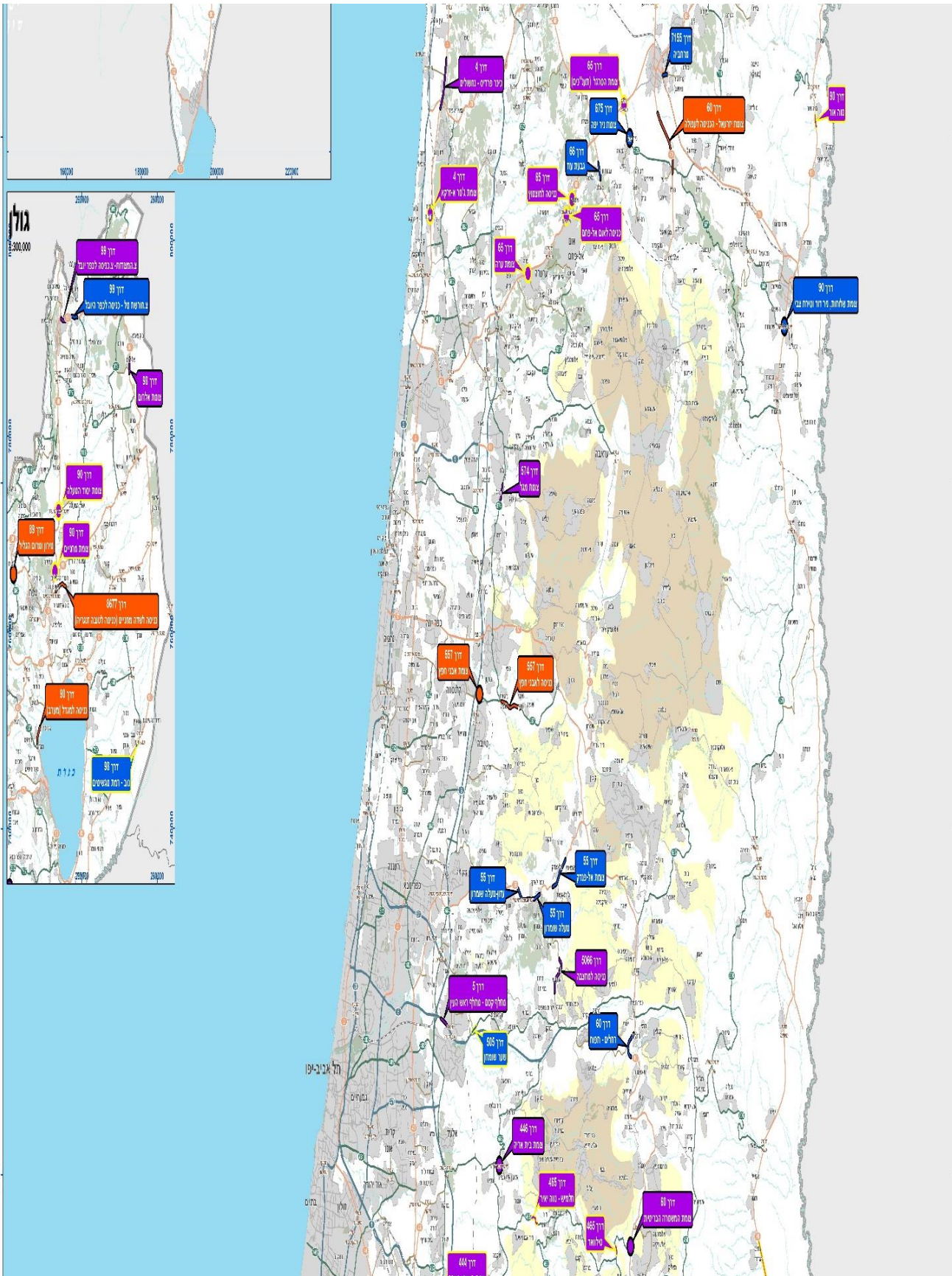
בביצוע	הרחבת הכביש לדו מסלולי ודו נתיבי, כולל שיפור התוואי והסדרת צומת שד' רבין ואליקים	כניסה לאליקים- כניסה ליוקנעם	672	13
בביצוע	כניסה להנגר ברטשיין- היטול פניות שמאלה וביטול תחנת אוטובוס בצד דרום מערבי. העתקת תחנת אוטובוס לצד מערבי של דרך מס' 40.	חוצה גדרה	40	14
בביצוע	ק"מ 421- להגדיל רדיוס בעקומה על הדרך, מעגל תנועה בצומת מגדל מערב. ק"מ 422- הסדרת נתיב לפנייה ימינה לנוף גינוסר.	כניסה למגדל (מערב)	90	15
בביצוע	מפרדה קשיחה בין ק"מ 7-9	כניסה ליעד	805	16
בביצוע	מעגל תנועה כולל תאום בחיבור למנהלת תיאום וקישור	צומת אבני חפת (שער אפרים)	557	17
בביצוע	הסדרת צומת הכניסה לאזור התעשייה סמוך לתחנת התדלוק ע"י בניית מפרדות. שיפור שדה הראיה ע"י ביטול מעקה, וסגירת פניה שמאלה מדרום לפזכים ויצירת חלופה דרך מעגל תנועה.	צומת ברכיה (ליד תחנת הדלק סילבר)	4	18
בביצוע	רמזור הצומת	צומת גניגר	73	19
בביצוע	רמזור הצומת (מבוצע במסגרת פניות שמאלה)	שדה עוזיהו	4	20
בביצוע	רמזור צומת כפר הריף וצומת כפר מנחם	כפר הריף	383	21
בביצוע	רמזור הצומת המדורג וסגירת התחברויות לאורך הקטע	צומת הכניסה לנבטים	25	22
בביצוע	הרחבת שול הדרך לרוחב של בין 2.5-3 מ' מק"מ 9.5 ועד לכניסה למושב מטע	מטע	375	23
בביצוע	שני מעגלי תנועה בכניסה לקיבוץ ניצנים ולביה"ס האזורי, ביטול פניות שמאלה לדרום בצומת אשכולות, הוספת מפרדה רכה בין מעגלי התנועה	צומת ניצנים וצומת הכניסה לביה"ס האזורי	232	24
בביצוע	טיפול בעקומות בין יער המלאכים לצומת לכיש ויצירת מעגל תנועה בצומת	צומת לכיש	35	25
בביצוע	צומת 9799- הסדרת עקומה אנכית + שוליים ונתיב לפנייה שמאלה.	צומת אלרום	98/979 9	26

<b>צומת אלרום- הסדרת שוליים, מפרצים, פניות שמאלה, תאורה ועוד.</b>				
<b>בביצוע</b>	<b>פירוק מעגל בני עייש והתקנת רמזור, ביטול פניות שמאלה ע"י בניית מפרדות, מעגל תנועה באמצע.</b>	<b>אזור תעשייה כנות</b>	3922	<b>27</b>
<b>בביצוע</b>	<b>רימזור הצומת</b>	<b>צומת המשטרה הבריטית</b>	60	<b>28</b>
<b>בביצוע</b>	<b>הסדרת חיבורים למתחמי הבדואים, שיפור עקומות, הסדרת שוליים ומעקות והסדרת כניסה למחצבות</b>	<b>כניסה למחצבה</b>	437	<b>29</b>
<b>בביצוע</b>	<b>ביצוע רמזור</b>	<b>צומת בית הערבה</b>	1	<b>30</b>

# מוקדי סיכון - 2019









# מוקדי סיכון - דרום

