



# בטיחות בדרכים בישראל: נתונים וחומר רקע לדיון

כתיבה: אסנת אלגום-מזרחי | אישור: שירי ספקטור בן-ארי | עריכה לשונית: מערכת דברי הכנסת

תאריך: י"ג בחשוון התשפ"ב, 19 באוקטובר 2021

מבט על

## תוכן העניינים

מבוא.....	3
1. נתוני רקע: תאונות דרכים בישראל.....	3
1.1 נתונים על תאונות דרכים, שנים 2018-2020.....	3
1.2 נתונים על נפגעים והרוגים בתאונות דרכים, שנים 2018-2020.....	5
1.3 נתונים על נפגעים בתאונות בחודשים ינואר-אוגוסט 2021.....	10
2. יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים.....	10
3. פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים.....	13
4. המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת: תחומים מרכזיים.....	14
4.1 ריכוז המלצות הוועדה בתחום התשתיות.....	14
4.2 ריכוז המלצות הוועדה בתחומי האכיפה, השפיטה והפיקוח.....	15
4.3 ריכוז המלצות הוועדה בתחומי החינוך וההסברה.....	15
4.4 ריכוז המלצות הוועדה בתחום טכנולוגיית הרכב.....	16
5. סוגיות לדין ולבחינה בעתיד.....	16

**תמצית**

מסמך זה נכתב לבקשת ועדת הכלכלה של הכנסת, לקראת דיון הוועדה בנושא המאבק בקטל בדרכים: בלימת העלייה במספר התאונות וגיבוש תוכנית לאומית לבטיחות בדרכים. בתחילת המסמך מוצגים **נתוני תאונות הדרכים** בשנים 2018-2021 בישראל לפי פילוחים שונים, ולאחר מכן מוצגים **כמה תחומים וסוגיות לדין** בנושאי בטיחות בדרכים, כפי שנדונו בעבר בדיוני ועדת הכלכלה, ובהמשך לדוחות קודמים שנכתבו במרכז המחקר והמידע של הכנסת בנושא **מעקב אחר יישום המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים**.

בשנת 2020, בעקבות התפרצות מגפת הקורונה, ננקטו בישראל מעת לעת **הגבלות שונות** להתגוננות מפני הנגיף כגון הגבלות תנועה, צמצום העבודה במשק ועוד, וכן חלו שינויים במאפייני התנועה והנסועה בכבישים. **להגבלות אלו ככל הנראה היו השלכות גם על נתוני ההיפגעות בתאונות הדרכים בשנת 2020**. לפיכך, במסמך יושם דגש על ההשוואה בין נתוני ההיפגעות בתאונות דרכים בשנת 2019 לבין נתוני שנת 2020, וכן ייבחנו דגשים שונים בנוגע לתקופות הסגרים במהלך שנת 2020.

להלן **כמה ממצאים עיקריים** שפורסמו בדוחות הלמ"ס והרלב"ד באשר למאפייני ההיפגעות בשנת 2020:

**תאונות דרכים (2020):**

- בשנת 2020 דווח למשטרת ישראל על 10,836 תאונות דרכים עם נפגעים, **ירידה של 14.5%** לעומת 2019.
- בשנת 2020 חלה ירידה של 10.3% במספר הכולל של התאונות הקטלניות, אשר נבעה מירידה בתאונות הקטלניות במרחב **הבין-עירוני**. במרחב **העירוני** לעומת זאת, חלה ירידה במספר התאונות הקשות והקלות, אך הייתה עלייה של 7.5% במספר התאונות הקטלניות.
- בשנת 2020 **70%** מהתאונות התרחשו בדרכים **עירוניות** ו-**30%** מהן אירעו בדרכים **בין-עירוניות**, בדומה ל-2019.

**הרוגים בתאונות דרכים (2020):**

- בשנת 2020 נהרגו בתאונות דרכים **305** איש, לעומת **355** בשנת 2019. חלה ירידה של 14.1% במספר **ההרוגים** לעומת השנה הקודמת, וירידה של 13.5% במספר **הפצועים קשה**.
- **מספר ההרוגים** בתאונות במרחב **העירוני** עלה ב-5% בשנת 2020 (**142** הרוגים לעומת **135** בשנת 2019).
- שיעור ההרוגים ל-100,000 איש בשנת 2020 היה **3.3**, לעומת 3.9 בשנת 2019.
- בפילוח מספר ההרוגים לפי קבוצות אוכלוסייה ניתן לראות כי **מספר ההרוגים הערבים ב-2020 ירד ב-11.5%** (**100** לעומת **113** בשנת 2019), **ומספר ההרוגים היהודים ירד ב-14.8%** (**173** ב-2020 לעומת **203** ב-2019).
- **29% מהנפגעים** בתאונות הדרכים (**32.8%** מההרוגים) בשנת 2020 היו ערבים (חלקם באוכלוסייה הוא 21.1%).
- מפילוח מספר ההרוגים הכולל לפי קבוצות גיל עולה כי בכל טווחי הגילים נרשמה ירידה במספר ההרוגים, למעט האוכלוסייה המבוגרת, **בני 65 ומעלה**, שבה נצפתה עלייה של **3%** במספר ההרוגים בשנת 2020.
- מפילוח מספר ההרוגים **הולכי הרגל** לפי קבוצות גיל עולה כי בקרב האוכלוסייה המבוגרת, בני 65 ומעלה, נרשמה עלייה של 27% בשיעור ההרוגים בשנת 2020 (שבה נהרגו 38 הולכי רגל בני 65 ומעלה), לעומת 2019 (30 הרוגים).

- בפילוח מספר ההרוגים לפי סוג משתמשי הדרך וכלי הרכב ניתן לראות כי בשנת 2020 חלה עלייה של 5% במספר רוכבי האופנוע שנהרגו בתאונות, ועלייה של 26% במספר ההרוגים רוכבי קורקינטים ואופניים חשמליים. לעומת זאת, חלה ירידה משמעותית, של 72%, במספר ההרוגים רוכבי האופניים (שאינם חשמליים).
  - **כמה דגשים בנוגע לתאונות דרכים במהלך הסגר הראשון והשני שחלו באמצע שנת 2020 ובסופה**  
 כאמור, תקופת הסגרים אופיינה בשינויים בנפח התנועה והנסועה בכבישים, וכן בשינוי בדפוסי היוממות של האזרחים, בשינוי בפעילות מוסדות החינוך והתרבות ובצמצום פעילות המשק. לשינויים אלו היו השלכות גם על מאפייני ההיפגעות בתאונות דרכים. בנוגע לתאונות שהתרחשו במהלך שני הסגרים שחלו בשנת 2020 (הסגר הראשון נמשך מאמצע מרץ עד סוף אפריל 2020, ואילו הסגר השני נמשך מאמצע ספטמבר ועד אמצע אוקטובר 2020) אפשר להצביע על כמה דגשים:
  - על פי מדד הבוחן את מספר ההרוגים ביחס למיליארד ק"מ נסועה, אשר חושב במחקר שנערך על ידי הרלב"ד לפי נתוני צריכת הדלק בתקופות הרלוונטיות, מספר ההרוגים בעת הסגר הראשון היה גבוה בהשוואה לתקופה המקבילה בחמש השנים הקודמות: 7.3 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה, לעומת 5.2 במוצע בתקופה המקבילה בשנים 2015-2019.
  - **בסגר הראשון** (מרץ-אפריל 2020) נרשמה ירידה קלה בלבד במספר התאונות החמורות (שבהן היו פצועים קשה והרוגים), וירידה ניכרת במספר התאונות הקלות. בסגר השני (ספטמבר-אוקטובר 2020) לא חל שינוי במספר התאונות החמורות, וחלה ירידה קטנה בלבד במספר התאונות הקלות ביחס לשנת 2019.
- נתונים על נפגעים בתאונות דרכים בחודשים ינואר-אוגוסט 2021**
- בחודשים ינואר-אוגוסט 2021 נהרגו 240 איש בתאונות דרכים, עלייה של 15.4% לעומת התקופה המקבילה בשנה הקודמת (ינואר-אוגוסט 2020), שבה נהרגו 208 איש, ועלייה של 6.6% לעומת תקופת החודשים ינואר-אוגוסט 2019, שבה נהרגו 225 איש.
  - בתקופה זו התרחשו 7,732 תאונות דרכים, עלייה של 8.7% לעומת חודשים ינואר-אוגוסט 2020, וירידה של 8.1% לעומת התקופה המקבילה בשנת 2019, שבה התרחשו 8,414 תאונות. יצוין כי בחלק מתקופת החודשים ינואר-אוגוסט 2021 היה סגר שנמשך כחודש (ינואר 2021). לפיכך מדובר בתקופה שאינה שגרתית, ויש להתחשב בכך בהתייחס לנתוני התאונות והנפגעים בתקופה זו.

## מבוא

מסמך זה נכתב לבקשת ועדת הכלכלה של הכנסת, לקראת דיון הוועדה בנושא המאבק בקטל בדרכים – בלימת העלייה במספר התאונות וגיבוש תוכנית לאומית לבטיחות בדרכים. במסמך מובאת סקירת נתונים עדכניים של תאונות דרכים ונפגעים בשנים האחרונות. כמו כן נסקרות במסמך סוגיות מרכזיות בתחומי הבטיחות בדרכים כפי שנדונו בעבר בדיוני ועדת הכלכלה של הכנסת, ופורטו בדוח מקיף קודם שפורסם בפברואר 2020, ועניינו **מעקב אחר יישום המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים**.<sup>1</sup> בתחילת המסמך מוצגים נתוני תאונות דרכים בשנים 2018-2020 בישראל לפי פילוחים שונים, וכן נתונים חלקיים לשנת 2021 (ינואר עד אוגוסט). במסגרת זו מתוארים השינויים שחלו בדפוסי התנועה והנסועה בשנת 2020, שנת ההתפרצות של מגפת הקורונה בישראל, שבמהלכה ננקטו סגרים מעת לעת. בהמשך לכך מתוארות ההשלכות שהיו לשינויים אלו על מאפייני ההיפגעות בתאונות דרכים בשנת 2020 ביחס לשנת 2019. בפרק שלאחר מכן נסקרת המדיניות הלאומית של ממשלות ישראל בנושאי בטיחות בדרכים, ומוצגים היעדים שהוצבו בתחום. לבסוף מובאת **סקירה של כמה תחומים מרכזיים** בנושאי בטיחות בדרכים, כפי שנדונו בדוח המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת, ומוצגות **סוגיות לדין** ולבחינה בעתיד.

## 1. נתוני רקע: תאונות דרכים בישראל

### 1.1 נתונים על תאונות דרכים, שנים 2018-2020

בפרק זה יוצגו נתונים מרכזיים על תאונות הדרכים וסיווגן, סוג הנפגעים, וכן מספר ההרוגים בשנים האחרונות בישראל. בתחילה יוצגו הנתונים לשנים 2018-2020, ובהמשך יוצגו נתונים חלקיים לשנת 2021 (ינואר-אוגוסט).<sup>2</sup> יצוין כי שנת 2020 נחשבת לשנה חריגה ביחס לקודמותיה, בין השאר בעקבות התפרצות נגיף הקורונה בישראל והסגרים שיושמו במדינה מעת לעת, ויש לכך השלכות גם על תאונות הדרכים, כפי שיתואר בהמשך הפרק. לפיכך, חשוב להביא בחשבון את הסגרים וההגבלות שהוטלו במדינה בעת בחינת מספר תאונות הדרכים והנפגעים, וכמו כן לבחון את **מאפייני תאונות הדרכים** שהתרחשו בתקופה זו (תאונות בדרכים עירוניות ובין-עירוניות) וכן להתמקד בקבוצות האוכלוסייה שנפגעו (הולכי רגל, רוכבי אופנוע, בני 65 ומעלה, רוכבי אופניים חשמליים וכדומה).

יודגש כי בחלק מהנתונים שיוצגו המספרים קטנים יחסית (לדוגמה, בתאונות שבהן היה מעורב אוטובוס נהרגו שני בני אדם בשנת 2018, לעומת שבעה בשנת 2019, ושלושה בשנת 2020),

<sup>1</sup> אסנת אלגום מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים: עדכון וחומר רקע לדין**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 בנובמבר 2020.

<sup>2</sup> הנתונים שיוצגו מבוססים על **עיבודים שנערכו בלמ"ס** לנתונים מתוך קובץ "תאונות דרכים עם נפגעים" של משטרת ישראל, קובץ מערכת רישום הטראומה של מכון גרטנר (המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה) וקובצי קצבאות של המוסד לביטוח לאומי.

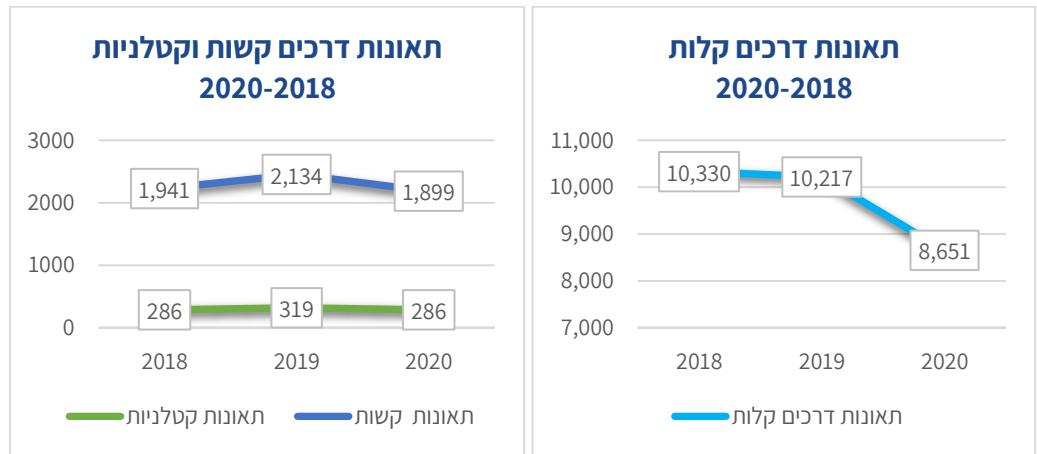
שנת 2020 נחשבת לשנה חריגה ביחס לקודמותיה, בין השאר עקב התפרצות נגיף הקורונה בישראל והסגרים שהיו בה, ויש לכך גם השלכות על תאונות הדרכים ומאפייניהן.

ולכן גם אם ההפרש באחוזים נראה משמעותי, לא בהכרח ניתן ללמוד מכך על שינויים בתופעה או במגמה, שכן השינוי יכול להיות מקרי או נקודתי בלבד.

**לוח 1: תאונות דרכים עם נפגעים לפי חומרה, שנים 2018-2020**

סוג התאונות	2018	2019	2020	שיעור השינוי בשנת 2019 לעומת 2018	שיעור השינוי בשנת 2020 לעומת 2019
קטלניות <sup>3</sup>	286	319	286	+11.5%	-10.3%
קשות <sup>4</sup>	1,941	2,134	1,899	+ 10.0%	-11.0%
קלות <sup>5</sup>	10,330	10,217	8,651	-1.1%	-15.3%
סך הכול	12,557	12,670	10,836	+0.9%	-14.5%

**תרשים 1: תאונות דרכים עם נפגעים לפי חומרה, שנים 2018-2020**



בשנת 2019 חלה עלייה של 0.9% במספר התאונות ביחס ל-2018. ב-2020 חלה ירידה של 14.5% במספר התאונות הכולל ביחס ל-2019.

מהנתונים עולה כי בשנת 2019 חלה עלייה של 0.9% בתאונות הדרכים עם נפגעים ביחס ל-2018: עלייה של 11.5% במספר תאונות הדרכים הקטלניות ועלייה של 10.0% במספר התאונות הקשות.<sup>6</sup> בשנת 2020 לעומת זאת חלה ירידה של 14.5% במספר התאונות עם נפגעים ביחס לשנת 2019. הירידה נרשמה בכלל סוגי התאונות.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> **תאונות דרכים קטלניות:** תאונות דרכים שבהן נהרג בה אדם אחד לפחות. על פי הגדרה זו, הרוג בתאונת דרכים הוא אדם שנהרג בתאונת דרכים או שנפצע בתאונת דרכים ונפטר מפצעיו בתוך 30 יום מיום התאונה.  
<sup>4</sup> **תאונות דרכים קשה:** תאונות דרכים שנפצע בה קשה אדם אחד לפחות ושלא נהרג בה אף אדם. בהגדרה זו נכללת גם תאונה שנפצע בה קשה אדם ונפטר מפצעיו כעבור יותר מ-30 יום.  
<sup>5</sup> **תאונות דרכים קלה:** תאונות דרכים שנפצע בה קל אדם אחד לפחות, ולא נהרג או נפצע בה קשה אף אדם.  
<sup>6</sup> הלמ"ס, תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2018, 20 ביוני 2019. הלמ"ס: תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2019, 27 במאי 2020.  
<sup>7</sup> הלמ"ס, תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2020, 3 ביוני 2021.

**לוח 2: תאונות דרכים עם נפגעים לפי סוג הדרך ולפי חומרה, שנים 2019-2020<sup>8</sup>**

סוג התאונות	דרך עירונית (2019)	דרך לא עירונית (2019)	סך הכול	דרך עירונית (2020)	דרך לא עירונית (2020)	סך הכול
קטלניות	40.8%	59.2%	100%	48.3%	51.7%	100%
קשות	66.4%	33.6%	100%	65.8%	34.2%	100%
קלות	71.1%	28.9%	100%	71.6%	28.4%	100%
שיעור מכלל התאונות	69.5%	30.5%	100%	70.0%	30.0%	100%

על פי הלוח, בכל אחת מן השנים 2019 ו-2020 כ-70% מהתאונות התרחשו בדרכים **עירוניות** וכ-30% התרחשו בדרכים לא עירוניות. עם זאת, שיעור התאונות **הקטלניות** (שבהן נהרגו בני אדם) היה גבוה יותר בדרכים **לא עירוניות**, ועמד על 59.2% בשנת 2019 ועל 51.7% בשנת 2020. לעומת זאת, מרבית התאונות הקשות והקלות (שבהן היו פצועים קשה וקל, בהתאמה) התרחשו בדרכים **עירוניות** (כ-66% מהתאונות הקשות וכ-71% מהתאונות הקלות).

בשנת 2019 ובשנת 2020 כ-70% מהתאונות התרחשו בדרכים עירוניות ו-30% התרחשו בדרכים לא עירוניות. שיעור התאונות **הקטלניות** היה גבוה יותר בדרכים לא עירוניות.

**1.2 נתונים על נפגעים והרוגים בתאונות דרכים, שנים 2018-2020**

**לוח 3: נפגעים בתאונות דרכים לפי חומרה, שנים 2018-2020**

חומרת הפגיעה	2018	2019	2020	שיעור השינוי בשנת 2019 לעומת 2018	שיעור השינוי בשנת 2020 לעומת 2019
הרוגים	316	355	305	+ 12.3%	-14.1%
פצועים קשה	2,166	2,394	2,072	+ 10.5%	-13.5%
פצועים קל	20,537	20,237	15,894	-1.5%	-21.7%
סך הכול	23,019	22,986	18,226	-0.1%	-20.7%

מלוח 3 עולה כי מספר הנפגעים הכולל בתאונות דרכים בשנת 2019 (פצועים והרוגים) **דומה** לזה שבשנת 2018, ואילו בשנת 2020 חלה **ירידה** של 20.7% במספר ההרוגים לעומת 2019.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> הנתונים לשנת 2019 לקוחים מתוך קובץ **תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2019** של הלמ"ס, שפורסם ביום 27 במאי 2020, ואילו הנתונים לשנת 2020 לקוחים מתוך קובץ **תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2020** של הלמ"ס, שפורסם ביום 3 ביוני 2021.

<sup>9</sup> הלמ"ס, הודעה לתקשורת, **תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2019**, 27 במאי 2020; הלמ"ס, קובץ הודעה לתקשורת, **תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2020**, 3 ביוני 2021.

**לוח 4: הרוגים בתאונות דרכים לפי סוגי דרך (עירונית או בין-עירונית), 2018-2020<sup>10</sup>**

הרוגים לפי סוג דרך	2018	2019	2020	שיעור שינוי בשנת 2020 לעומת 2019
עירונית	132	135	142	+5%
בין-עירונית	184	214	156	-27%
שטח <sup>11</sup>	-	6	7	+17%
<b>סך הכול</b>	<b>316</b>	<b>355</b>	<b>305</b>	<b>-14%</b>

כפי שמצוין בלוח 4, בשנת 2020 חלה עלייה של 5% במספר ההרוגים בתאונות בתחום העירוני לעומת שנת 2019. לעומת זאת, חלה ירידה של 27% במספר ההרוגים בתאונות שאירעו בתחום הבין-עירוני, וירידה של 14% במספר כלל ההרוגים בשנת 2020 (305 הרוגים) לעומת שנת 2019 (355 הרוגים).

**לוח 5: הרוגים הולכי רגל בתאונות דרכים לפי גיל, 2019-2020<sup>12</sup>**

הרוגים לפי קבוצות גיל	2019	2020	שיעור השינוי בשנת 2020 לעומת שנת 2019
14-0 שנים	14	14	0%
24-15 שנים	10	7	-30%
64-25 שנים	33	23	-30%
גיל 65 ומעלה	30	38	+27%
גיל לא ידוע	0	1	
<b>סך הכול</b>	<b>87</b>	<b>83</b>	<b>-4.5%</b>

בשנת 2020 לא חל כל שינוי במספר הולכי הרגל ההרוגים בני 14-0 ביחס ל-2019, ואילו במספר הולכי הרגל ההרוגים בני 65 ומעלה חלה עלייה של 27%.

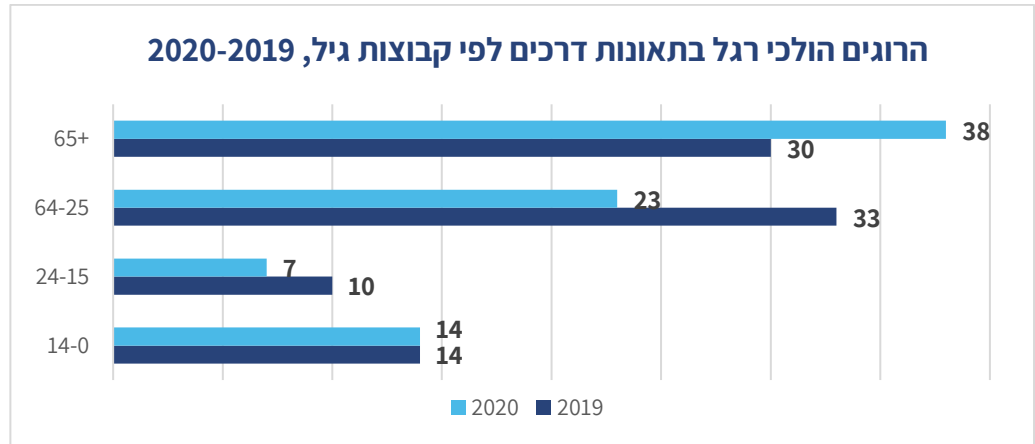
<sup>10</sup> סיכום שנת 2020 – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 16 בפברואר 2021.

<sup>11</sup> "שטח" מוגדר משנת 2019 כ"דרך הפתוחה לציבור אך איננה בין-עירונית או רחוב עירוני".

<sup>12</sup> סיכום שנת 2020 – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 16 בפברואר 2021.



**תרשים 2: הרוגים הולכי רגל בתאונות דרכים לפי גיל, 2019-2020**



פילוח של הולכי הרגל שנהרגו בתאונות לפי קבוצות גיל מעלה כי בשנת 2020 לא חל כל שינוי במספר ההרוגים הילדים בני 0-14 שנים ביחס לשנה הקודמת (2019), ואילו במספר הולכי הרגל ההרוגים בני 65 ומעלה חלה עלייה של 27%. יצוין כי שתי קבוצות אוכלוסייה אלו הוגדרו זה מכבר על ידי הרלב"ד כשתיים משבע קבוצות בסיכון מוגבר למוות או לפציעה חמורה בתאונות דרכים, ובפרט כאשר מדובר בהולכי רגל, אשר גם הם מוגדרים כקבוצה בסיכון מוגבר.<sup>13</sup> עוד יצוין כי בשתי קבוצות גיל (15-24 ו-25-64 שנים) חלה ירידה של 30% במספר הולכי הרגל ההרוגים.

**לוח 6: הרוגים בתאונות דרכים לפי סוג משתמש הדרך, 2019-2020<sup>14</sup>**

סוג משתמש הדרך/סוג הרכב	2018	2019	2020	שיעור השינוי בשנת 2020 לעומת 2019
רכב פרטי ומסחרי	111	131	109	-17%
הולך רגל	98	87	83	-5%
דו-גלגלי (אופנועים)	44	65	68	+5%
משאית מעל 3.5 טון	4	6	2	-67%

<sup>13</sup> חמש קבוצות הסיכון הנוספות המוזכרות בדוח הרלב"ד הן הולכי רגל, רוכבי אופנוע, נפגעים בתאונות שבהן מעורב רכב כבד, החברה הערבית ורוכבי אופניים וכלי רכב שאינם מרושיניים. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות: עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2008-2018, נובמבר 2019.

<sup>14</sup> סיכום שנת 2020: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 16 בפברואר 2021.

שיעור השינוי בשנת 2020 לעומת 2019	2020	2019	2018	סוג משתמש הדרך/סוג הרכב
+26%	24	19	25	כלי רכב ממנועים לא מרושיינים <sup>15</sup>
-57%	3	7	2	נוסעי אוטובוס
-75%	2	8	7	אוטובוס זעיר ומונית
-72%	5	18	16	אופניים
-27%	8	11	5	טרקטור
-100%	0	2	1	אחר
0%	1	1	3	לא ידוע
-14%	305	355	316	סך הכול

לוח 6 מציג את נתוני ההרוגים בתאונות דרכים בשנים 2019-2020, לפי סוג משתמש הדרך (כלומר- הולכי רגל, רוכבי אופניים, נוסעי אוטובוס וכד'). ניתן לראות כי בשנת 2020 חלה עלייה במספר ההרוגים בקרב חלק מן הקבוצות שהוגדרו על ידי הרלב"ד כקבוצות בסיכון מוגבר להיפגעות ולמוות בתאונות: עלייה של 5% במספר רוכבי האופנועים ההרוגים ועלייה של 26% בקרב רוכבי קורקינט ואופניים חשמליים (כלי רכב לא מרושיינים) שנהרגו בתאונות בשנת 2020. לעומת זאת, בשנת 2020 חלה ירידה של 72% במספר רוכבי האופניים ההרוגים (חמישה הרוגים בשנת 2020 לעומת 18 ב-2019).

### סיכום הנתונים על תאונות דרכים בשנת 2020 במקביל להתפרצות מגפת הקורונה

בחודשים מרץ 2020 עד מרץ 2021, בעקבות התפרצות מגפת הקורונה, ננקטו בישראל מעת לעת הגבלות שונות להתגוננות מפני הנגיף כגון הגבלות תנועה, צמצום העבודה במשק, סגירה או צמצום של מערכת החינוך ושל הפעילות בבתי מסחר ותרבות, חלו שינויים בתדירות התחבורה הציבורית ובתפוסתה המקסימלית, וכן הוטלו הגבלות על הכניסה לישראל והיציאה ממנה. להגבלות אלו ככל הנראה היו השלכות גם על נתוני ההיפגעות בתאונות הדרכים בשנת 2020.<sup>16</sup>

בחודשים אפריל-דצמבר 2020 חלו מגבלות על תנועת התושבים במרחב הציבורי והשתנו דפוסי היוממות של רבים עקב עלייה ניכרת בשיעור העובדים והלומדים מהבית. בעקבות זאת השתנו דפוסי התנועה בדרכים העירוניות והבין-

<sup>15</sup> כלי רכב ממנועים לא מרושיינים מוגדרים כ"כלי רכב שאינם רשומים במצבת כלי הרכב של משרד התחבורה ואינם נדרשים על פי חוק לביטוח רכב ולרישיון נהיגה, דוגמת אופניים וקורקינטים חשמליים כמו גם קלנועיות". להרחבה על נתוני ההיפגעות רב-שנתיים בתאונות שבהן מעורבים כלי רכב לא מרושיינים ראו: רינת בניטה, מבט רב-שנתי על ההיפגעות בתאונות דרכים שבהן מעורבים כלי רכב לא מרושיינים, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 8 בנובמבר 2020.

<sup>16</sup> הלמ"ס, קובץ הודעה לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2020, 3 ביוני 2021; סיכום שנת 2020 – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 16 בפברואר 2021.

עירוניות, וכן חלה ירידה במדד הנסועה ובנפח התנועה בכבישים. כך למשל, על פי נתוני הלמ"ס (שהם חלקיים ומתייחסים לחודשים אפריל-דצמבר 2020 בלבד), חלה ירידה של **18.3% בנסועת כלל כלי הרכב**; ירידה של **20.2%** בנסועת כלי הרכב הפרטיים וירידה של **5.1%** בנסועת המשאיות ביחס לאותם חודשים בשנת 2019. **מספר הנפגעים בתאונות בתקופה זו ירד ב-19.6%, מספר התאונות הקטלניות ירד רק ב-7.4%, ומספר ההרוגים ירד ב-11.7% בלבד.**

יודגש כי מאחר שנתוני הנסועה השנתיים המלאים של שנת 2020 לא התפרסמו עד מועד כתיבת מסמך זה (אוקטובר 2021), אין לדעת בשלב זה מה היה שיעור הנסועה המדויק בתקופת הסגר, ועד כמה הוא קטן בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות. מסיבה זו, הרלב"ד ערכה מחקר עצמאי אשר מבוסס על **נתוני צריכת הדלק** (בנזין וסולר) של משרד האנרגיה בחודשים שבהם חלו שני הסגרים בשנת 2020 (אפריל וספטמבר 2020) וזאת בהשוואה לנתוני צריכת הדלק הממוצעים בתקופות המקבילות בחמש השנים הקודמות (2015-2019).<sup>17</sup>

#### להלן יוצגו כמה נתונים מרכזיים שעלו ממחקר זה:

- **מספר ההרוגים ביחס לקילומטר נסועה** בסגר הראשון (מרץ-אפריל 2020) היה **גבוה** בהשוואה לתקופות המקבילות בחמש השנים הקודמות. בחישוב על פי צריכת דלק מספר ההרוגים היה **7.3** הרוגים למיליארד ק"מ נסועה, ואילו הממוצע בתקופות המקבילות בשנים 2015-2019 היה **5.2** הרוגים למיליארד ק"מ נסועה.

- בסגר הראשון חלה ירידה של **52%** בצריכת הבנזין, וירידה של **35%** בצריכת הסולר. במקביל, חלה ירידה של **20%** במספר ההרוגים וירידה של **55%** במספר הפצועים קשה בתאונות.

- בסגר השני חלה ירידה של **18%** בצריכת הבנזין וירידה של **8%** בצריכת הסולר, אולם חלה עלייה של **4%** במספר ההרוגים בזמן זה, וירידה של **4%** במספר הפצועים קשה בתקופה זו.

כמו כן, החודש שבו נרשם הפער הגדול ביותר בין מספר ההרוגים והפצועים קשה לבין מספרם בשנה הקודמת הוא חודש אפריל 2020, שבו דווח על **110** הרוגים ופצועים קשה, לעומת **200** באפריל 2019 – ירידה של **45%**. ככל הנראה, הפער נובע מכך שבחודש זה (אפריל 2020) חל הסגר הראשון.<sup>18</sup> בחודש זה נהרגו בתאונות 21 איש (לעומת 25 באפריל 2019), ירידה של **16%** ביחס לאפריל 2019, וזאת על אף התמעטות ניכרת של התנועה בכבישים בזמן הסגר. יתר על כן, בחודש ספטמבר 2020, שבו חל בארץ הסגר השני לנוכח העלייה בשיעורי התחלואה בקורונה, נצפתה עלייה של כ-**12.5%** במספר ההרוגים בתאונות (27 הרוגים בספטמבר 2020 לעומת 24 הרוגים בספטמבר 2019).

- על פי נתוני הרלב"ד, **מכל חודשי שנת 2020, חודש אוגוסט היה הקטלני ביותר, ובמהלכו נהרגו 39 איש בתאונות דרכים, לעומת 31 באוגוסט 2019 (עלייה של כ-26% בשיעור ההרוגים)**. יצוין כי ייתכן שהיו גורמים נוספים שהשפיעו על דפוסי ההיפגעות בחודש אוגוסט 2020, כמו שינויים במספר התושבים אשר שהו בישראל ומחוצה לה במהלך חודשי הקיץ ביחס לשנים קודמות, וזאת בשל מגבלות על טיסות ועל כניסה ויציאה מהארץ.

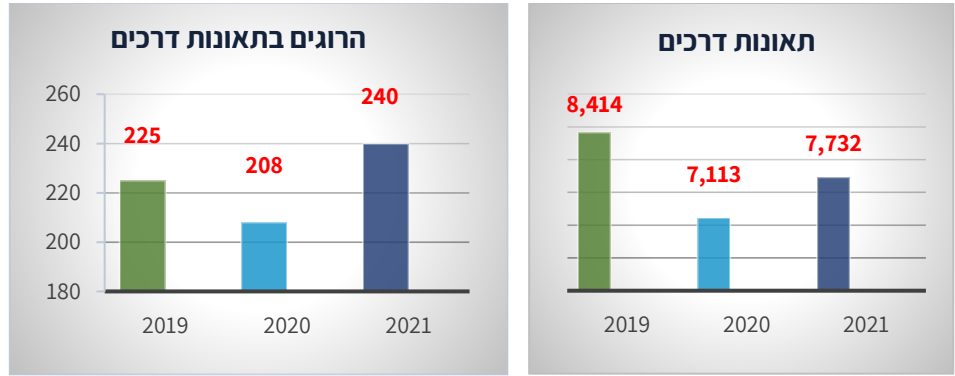
<sup>17</sup> הנתונים לקוחים מתוך אתר הרלב"ד, [סיכום שנת 2020 – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים](#), 16 בפברואר 2021.

<sup>18</sup> הלמ"ס: קובץ הודעה לתקשורת, [תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2020](#), 3 ביוני 2021.

### 1.3 נתונים על נפגעים בתאונות בחודשים ינואר-אוגוסט 2021<sup>19</sup>

#### תרשים 3: תאונות דרכים והרוגים בחודשים ינואר-אוגוסט בשנים 2019-2021

#### תאונות דרכים, ינואר-אוגוסט 2021-2019 הרוגים בתאונות, ינואר-אוגוסט 2021-2019



מהתרשימים עולה כי בחודשים ינואר-אוגוסט 2021 נהרגו **240 איש** בתאונות דרכים עם נפגעים, עלייה של **15.4%** לעומת התקופה המקבילה אשתקד (ינואר-אוגוסט 2020, שבה נהרגו 208 איש), ועלייה של **6.6%** לעומת חודשים ינואר-אוגוסט 2019, שבהם נהרגו 225 איש.<sup>20</sup> כמו כן, בתקופה זו התרחשו 7,732 תאונות, עלייה של **8.7%** לעומת אותה תקופה בשנת 2020, וירידה של **8.1%** לעומת שנת 2019, שבה התרחשו 8,414 תאונות.<sup>21</sup>

עוד חשוב לציין כי בחלק מתקופת החודשים ינואר-אוגוסט 2020 היה כאמור סגר שנמשך כחודש וחצי (במהלך מרץ-אפריל 2020), וכך גם בתקופה המקבילה בשנת 2021, שבה היה סגר שנמשך כחודש (ינואר 2021). מדובר אפוא בחודשים שאינם שגרתיים, ועל כן יש קושי בהשוואה בין שתי התקופות האמורות מבחינת נתוני תאונות ונפגעים. מסיבה זו, הוצגו נתונים גם עבור תקופת החודשים ינואר-אוגוסט 2019, שלא היו בהם סגרים כלל.

## 2. יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים

ב-15 השנים האחרונות אימצה ממשלת ישראל כמה תוכניות בתחום תאונות הדרכים, והציבה יעדים לטווח הארוך ולטווח הקצר לצמצום הקטל בדרכים. עם זאת, מדינת ישראל לא עמדה ביעדים הכמותיים שהציבה בתוכניות השונות.

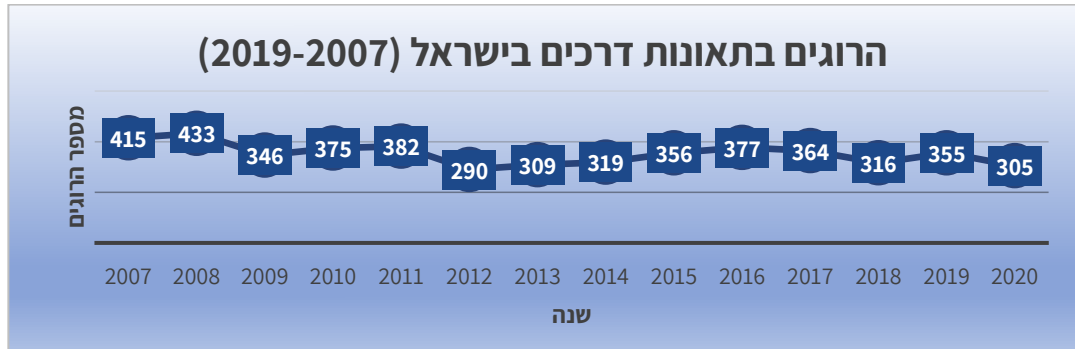
<sup>19</sup> הנתונים עבור שנת 2021 אינם סופיים.

<sup>20</sup> נתוני שנת 2019 ושנת 2020 הם סופיים.

<sup>21</sup> הלמ"ס, קובץ הודעה לתקשורת, [תאונות דרכים עם נפגעים: אוגוסט 2021](#), 7 באוקטובר 2021; הלמ"ס, קובץ הודעה לתקשורת, [תאונות דרכים עם נפגעים: אוגוסט 2020](#), 24 בספטמבר 2020.

בשנת 2005 אימצה הממשלה **תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים (דוח שיינין)**, ובמסגרתה הוצב יעד שבתוך עשר שנים רמת הבטיחות בדרכים בישראל תהיה דומה לזו של המדינות המובילות בתחום.<sup>22</sup> לשם כך נקבע יעד כמותי, והוא שעד שנת 2010 מספר ההרוגים בתאונות דרכים לא יעלה על 360 אנשים בשנה, ועד שנת 2015 ירד אל מתחת ל-300 ההרוגים בשנה.<sup>23</sup>

#### תרשים 4: הרוגים בתאונות דרכים בישראל, 2007-2019



מהנתונים המוצגים בתרשים 4 עולה כי על אף ירידה במספר ההרוגים בכל שנה באותו העשור, הממשלה **לא עמדה** ביעד שהציבה לעצמה.

בשנת 2013 קבע שר התחבורה יעד חדש, והוא שבשנת 2020 מדינת ישראל תהיה **אחת מחמש המדינות המובילות בתחום הבטיחות בדרכים**, לפי המדד של מספר ההרוגים למיליארד ק"מ נסועה. נכון לשנת 2017 ישראל הייתה **במקום ה-15 במספר ההרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה**, בין שאר מדינות ה-OECD.<sup>24</sup>

בדוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC) שפורסם ביוני 2021 נבחנה פעילות המדינות בתחום הבטיחות בדרכים על פי מדד אחר: שיעור ההצלחה בצמצום ובהפחתה של מספר ההרוגים בתאונות דרכים בשנים 2010-2020, וזאת על סמך **היחס בין מספר ההרוגים בשנת 2020 לבין מספר ההרוגים בשנת 2010 (במספרים מוחלטים)**.<sup>25</sup> על פי מדד זה, **ישראל מדורגת במקום ה-30 מתוך 32 מדינות**: בעוד שיעור ההפחתה הממוצע במספר ההרוגים בתאונות דרכים על פני העשור האחרון במדינות אירופה היה **37%**, בישראל שיעור זה היה על **18.7%** בלבד (כמחצית משיעור ההפחתה הממוצע במדינות האיחוד). על פי הדוח,

<sup>22</sup> אנגליה, הולנד, פינלנד, אוסטרליה, נורבגיה ושבדיה נכון לאותה שנה.

<sup>23</sup> הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים, **עיקרי התוכנית**, 4 ביולי 2005.

<sup>24</sup> **דוח מגמות: עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2008-2018**, נובמבר 2019, פרק 2 – **מדדי סיכון בבטיחות בדרכים**. יצוין כי על פי נתוני הרלב"ד חמש המדינות המובילות במספר ההרוגים הנמוך במדד זה באותה שנה היו נורבגיה, שבדיה, דנמרק, שווייץ והולנד.

<sup>25</sup> ETSC, European Transport Safety Council, [Press releases: EU Road Deaths Down by 3900 in 2020, June 16<sup>th</sup> 2021](https://www.etsc.eu/Press-releases/EU-Road-Deaths-Down-by-3900-in-2020-June-16th-2021).

בדוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים נבחנה פעילות המדינות בתחום הבטיחות בדרכים על פי שיעור ההצלחה בהפחתת מספר ההרוגים בתאונות בשנים 2010-2020. לפי מדד זה, ישראל מדורגת במקום ה-30 מתוך 32 מדינות, והשיגה שיעור הפחתה ממוצע של **18.7%**, לעומת **37%** באירופה.

בנובמבר 2019 הודיעה הרלב"ד על תוכנית רב-שנתית לאומית בנושא בלימת הקטל בדרכים ("50 עד 30") שאחד מיעדיה המרכזיים הוא הפחתת מספר ההרוגים בתאונות בישראל ב-50% בין 2019 ל-2030.

שלוש המדינות המובילות בהפחתת שיעור ההרוגים בתאונות דרכים בעשור האחרון (**ירידה של 50% במספר ההרוגים**) הן נורבגיה, יוון ופורטוגל.<sup>26</sup>

בדומה ליעד שהוצב בדוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים בעשור הקודם, אחד היעדים המרכזיים אשר מופיעים בתוכנית הלאומית הרב-שנתית לבטיחות בדרכים שגיבשה הרלב"ד בישראל לעשור הקרוב הוא **הפחתה של 50%** במספר ההרוגים בתאונות הדרכים בארץ עד לשנת 2030, כפי שיפורט להלן.

בנובמבר 2019, במסגרת דיון שדולה מיוחד שנערך בכנסת לציון שבוע הבטיחות בדרכים במעמד שר התחבורה דאז חה"כ בצלאל סמוטריץ', הודיעה הרלב"ד כי היא מגבשת תוכנית רב-שנתית בנושא בלימת הקטל בדרכים (תוכנית "50 עד 30"), שאחד מיעדיה המרכזיים הוא שעד שנת 2030 (בעוד כעשר שנים), מספר ההרוגים בתאונות הדרכים יופחת ב-**50% ביחס לסוף שנת 2019** (כלומר, כ-127 הרוגים בשנה עד סוף שנת 2030).<sup>27</sup> בנובמבר 2020, במסגרת דיון מיוחד שנערך בוועדת הכלכלה של הכנסת, הציגה מנכ"לית הרלב"ד דאז, רחלי ויזל טבת, את **עיקרי טיוטת התוכנית**, המשקפת תפיסה רחבה של תחומי בטיחות בדרכים, ומתווה כיווני פעולה שונים לצורך השגת יעדים בתחום זה, ובהם טיפול ממוקד במרחב העירוני, ותוכנית לצמצום מספר ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים בקרב רוכבי אופנועים ובקרב החברה הערבית.

ב-8 בנובמבר 2020 הציגה שרת התחבורה דאז מירי רגב בישיבת הממשלה **תוכנית להקמת צוות מנכ"לים בין-משרדי** בראשות משרד ראש הממשלה ומשרד התחבורה לגיבוש תוכנית פעולה לאומית לבטיחות בדרכים בתוך 120 יום ולהצגתה בפני הממשלה. במקביל פנתה למשרד האוצר בדרישה להקצות את התקציב הנדרש למימוש המלצות הצוות שיוקם.<sup>28</sup> במרץ 2021 השלימה ועדת ההיגוי הבין-משרדית בראשות מנכ"ל משרד התחבורה את גיבוש התוכנית הרב-שנתית, והיא הונחה על שולחן מזכירות הממשלה ה-35.

**בעקבות הקמתה של הממשלה ה-36 הגישה הרלב"ד את עיקרי התוכנית לשרת התחבורה החדשה מרב מיכאלי.**<sup>29</sup> מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה **למשרד התחבורה** בבקשה לקבל את התייחסותו לשאלת סטטוס התוכנית הלאומית הרב-שנתית ושילובה בפעילות המשרד לשנים הקרובות. מהמשרד נמסר כי התוכנית במתכונתה הנוכחית הוצגה לשרה ללא הערכה

<sup>26</sup> כאמור, בשנת 2020 התפרצה מגפת הקורונה בישראל ובמדינות אחרות בעולם, ועל כן יש להביא בחשבון את השפעתה על מדדי הנסועה ונתוני תאונות הדרכים וההרוגים במדינות אחרות בעולם גם בהקשר לדוח זה, ובהקשר של השוואה שנערכה בין שנת 2020 לשנים קודמות בעשור האחרון.

<sup>27</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 5 בנובמבר 2019.

<sup>28</sup> הודעה לתקשורת, דוברות משרד התחבורה, 8 בנובמבר 2020.

<sup>29</sup> מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 5 ביוני 2021.

במרץ 2021 הושלם גיבוש התוכנית הרב-שנתית והיא הונחה על שולחן מזכירות הממשלה ה-35. בעקבות הקמת הממשלה ה-36 הוגשו עיקרי התוכנית לשרת התחבורה החדשה, אולם התוכנית טרם הוצגה בפני הממשלה.

ממשרד התחבורה נמסר כי דרושה בחינה יסודית של מכלול סעיפי התוכנית לצורך שילובה בתוכנית המשרד לטווח הארוך. בתקציב הנוכחי שולבו אלמנטים מהתוכנית, אולם לא התוכנית בכללותה. אלמנטים אלה הם בין היתר תיעודף הטיפול במוקדי סיכון, תקצוב נת"צים, קידום הבטיחות בדרכים ביישובי החברה הערבית ועוד.

תקציבית סופית, ונכללו בה אומדנים תקציביים בלבד. עם זאת, קיימת תמימות דעים בין הגורמים השונים במשרד בדבר הצורך לתרגם את סעיפי התוכנית לכדי תוכנית פעולה יישומית שבצידה תקציב ולוחות זמניים, ולבחון כיצד מרכיביה ישולבו בתפיסה ההוליסטית של שרת התחבורה, לצורך תכנון לטווח הארוך, ומתוך התחשבות בהיבטים שונים של הנושא כגון אכיפה, רישוי, תכנון, טיפול במוקדי סיכון, שילוב שבילי אופניים ברשויות המקומיות והשקעה בתחבורה הציבורית לצורך הפחתה ישירה ועקיפה בתאונות הדרכים.

**בפועל, בדיוני התקציב לשנים 2021-2022 נכללים כמה אלמנטים מהתוכנית שנקשרים להגברת הבטיחות בדרכים, אולם התוכנית בכללותה אינה מתוקצבת.** למשל, במסגרת תחום התקצוב הניתן לכבישים נעשה תיעדוף שכלל שלוש קטגוריות עיקריות: 1. טיפול בכבישים שיוגדרו "מוקדי סיכון". 2. כבישים ייעודיים לתחבורה ציבורית (כגון נת"צים) 3. כבישים שמטרתם ליצור "חיבורי פריפריאלית". כמו כן, מדיניות התיעדוף בטיפול בבטיחות בדרכים עתידה לבוא לידי ביטוי גם בתקציבים שיוקצו במסגרת תוכנית החומש העתידית של חברת נת"י, שעתידה להתגבש במהלך שנת 2022 (עם סיום שנת הגישור שבה אנו נמצאים, ולקראת סיום תוכנית החומש הקודמת שהוגדרה לשנים 2017-2021). נוסף על כך, יתוקצבו תוכניות להגברת הבטיחות בדרכים בחברה הערבית, בין היתר במסגרת החלטת ממשלה 923, שתהווה המשך ישיר להחלטה 922, שעסקה בהיבטים שונים הנוגעים לחברה הערבית. כמו כן, בכוונת המשרד לקדם נושאים נוספים כגון החמרת ענישה כלפי נהגים שהורשעו בעבירות תנועה קודמות; הסדרת השימוש במיקרו-מוביליטי בערים, ריתום מטענים לרכבים כבדים ועוד.<sup>30</sup>

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

במהלך החודשים פברואר-מרץ 2016 קיימה ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות חבר הכנסת איתן כבל **שימוע בנושא בלימת הקטל בדרכים**, אשר נדון לאורך עשר ישיבות. בישיבות הוועדה נדונו נושאים שונים בתחום הבטיחות בדרכים, וכן סוגיות שההתמודדות עימן, לדעת חברי הוועדה, היא **צעד מרכזי בתהליך לצמצום מספר תאונות הדרכים**. מסקנות הוועדה והמלצותיה סוכמו בדוח מקיף<sup>31</sup> ובו עיקרי הנושאים שעלו בישיבות.

בעקבות סדרת הדיונים שקיימה בשנת 2016 קבעה ועדת הכלכלה כי **הממשלה לא עמדה ביעדים שאימצה** בהחלטתה מיום 17 ביולי 2005 בדבר **צמצום מספר ההרוגים בתאונות הדרכים**.<sup>32</sup> ביום 25 ביוני 2017, כשנה וחצי לאחר פרסום דוח ועדת הכלכלה של הכנסת, פורסמה **החלטת ממשלה 2779 בנושא עיקרי פעילות לשנים 2017-2018 בתחומי בטיחות**

<sup>30</sup> נתאי הלפרין, עוזר מנכ"לית משרד התחבורה, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 20 באוקטובר 2021.

<sup>31</sup> ועדת הכלכלה, **בלימת הקטל בדרכים**, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

<sup>32</sup> **החלטה 3917** של הממשלה ה-30, תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים (דוח שיינין), 17 ביולי 2005.

**בדרכים.** במסגרת ההחלטה גובשה תוכנית לצמצום הקטל בדרכים בהיקף תקציבי של כ-4 מיליארד ש"ח, בשיתוף פעולה של גופים ומשרדי ממשלה שונים. בהחלטה נכללו תוכניות עבודה בתחומי אכיפה ושפיטה, חינוך תעבורתי, טכנולוגיית רכב, שיפור תשתיות, פינוי נפגעים ועוד.<sup>33</sup> בחלוף ארבע שנים מיום פרסום דוח ועדת הכלכלה, בפברואר ובנובמבר 2020, פרסם מרכז המחקר והמידע של הכנסת, לבקשת חה"כ בועז טופורובסקי וועדת הכלכלה של הכנסת, שני מסמכים מקיפים אשר בחנו את **אופן יישום המלצות הדוח על ידי משרדי ממשלה וגופים שונים בישראל מאז שנת 2016**.<sup>34</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 ומיידי **בחמישה תחומי פעולה מרכזיים** אשר בכל אחד מהם כמה תתי-סוגיות:

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

להלן יוצגו בטבלה עיקרי המלצות הוועדה בנושאים שהוזכרו לעיל.<sup>35</sup>

##### 4.1 ריכוז המלצות הוועדה בתחום התשתיות

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
<b>תשתיות עירוניות ובין-עירוניות</b>	הבטחת טיפול ותחזוקת הכבישים ותשתיות הבטיחות בדרכים עירוניות ובין עירוניות	משרד התחבורה
<b>מוקדי סיכון ותוכנית החומש</b>	טיפול בכבישים שהוגדרו כמוקדי סיכון במסגרת תוכנית החומש	משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל
<b>חניוני מנוחה</b>	גיבוש תוכנית להקמת חניוני מנוחה לנהגים על בסיס מיפוי כבישים בין-עירוניים	משרד התחבורה

<sup>33</sup> החלטה 2779 של הממשלה ה-34, **"בטיחות בדרכים": עיקרי פעילות לשנים 2017-2018**, 25 ביוני 2017.

<sup>34</sup> אסנת אלגום מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 20 בפברואר 2020; אסנת אלגום מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים: עדכון וחומר רקע לדיון**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 בנובמבר 2020.

<sup>35</sup> כאמור, בשל מגבלות היקף מסמך עדכון זה הנושאים יוצגו בטבלה באופן ממוקד ותמציתי. להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 20 בפברואר 2020.



<b>שול הדרך</b>	בחינת התקן הקיים לשול הדרך; הגשת תוכנית עבודה להקמת מפרצי עצירה במקומות בהם שול הדרך אינו מאפשר עצירת חירום.	משרד התחבורה
-----------------	--	--------------

## 4.2 ריכוז המלצות הוועדה בתחומי האכיפה, השפיטה והפיקוח

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
<b>הרחבת האכיפה</b>	הרחבת אכיפה על עבירות תנועה <u>מסכנות חיים</u>	אגף התנועה במשטרת ישראל
<b>נתוני תאונות דרכים קטלניות</b>	דיווח לוועדה בדבר התפלגות עבירות התנועה שגרמו לתאונות 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 בחברה הערבית</b>	גיבוש תוכנית עבודה המשלבת אכיפה ייעודית בתחומי בטיחות בדרכים והקמת תחנות משטרה חדשות ביישובים ערביים	המשרד לביטחון הפנים
<b>הפחתת העומס בבתי המשפט</b>	הכנת תוכנית עבודה להפחתת העומס וייעול הטיפול בתיקי תעבורה	משרד המשפטים ומשרד האוצר בשיתוף משרד הבט"פ והנהלת בתי המשפט
<b>מכוני רישוי</b>	דיווח על מערך פיקוח ובקרה על מכוני רישוי	משרד התחבורה
<b>קציני בטיחות</b>	דיווח על מערך פיקוח ובקרה על עבודת קציני הבטיחות	משרד התחבורה
<b>מאגר פסולי רישיון</b>	הקמת מערכת מקוונת (או ממשק בין מערכות קיימות) לצורך הנגשת מאגר פסולי רישיון לאזרחים ולמעסיקים	המשרד לשוויון חברתי באמצעות "מטה ישראל דיגיטלית" (ובהמשך הועבר לטיפול משרד הדיגיטל)

## 4.3 ריכוז המלצות הוועדה בתחומי החינוך וההסברה

נושא	המלצת הוועדה	גורם אחראי
<b>בחינת הברגרות</b>	שילוב החינוך התעבורתי במסגרת מקצועות החובה בבחינות הברגרות	משרד החינוך

משרד החינוך ומשרד האוצר	הרחבת לימודי זהירות בדרכים בגנים ובבתי הספר, לרבות במוסדות חינוך שמשרד החינוך אינו מתקצב	<b>לימודי זהירות בדרכים</b>
משרד החינוך, משרד האוצר והמשרד לביטחון הפנים	תוכנית להרחבת פעילות משמרות זה"ב בסמוך לכלל מוסדות החינוך בארץ	<b>משמרות זה"ב</b>
משרד החינוך והרלב"ד <sup>36</sup>	גיבוש תוכנית הסברה מותאמת למגזר הערבי בשפה הערבית, בתחומי בטיחות בדרכים בבתי הספר	<b>תוכנית מותאמת למגזר הערבי הסברה</b>

#### 4.4 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 תוכנית למעבר לטכוגרף דיגיטלי	משרד התחבורה ומשרד המשפטים

#### 5. סוגיות לדיון ולבחינה בעתיד

בעקבות הצגת הנתונים ותחומי הפעולה הנדרשים על פי המלצות הוועדה, עלו לדיון כמה סוגיות לבחינה בעתיד:

- הגוף המוגדר בחוק כגורם המתכלל בתחום הבטיחות בדרכים, שממונה על גיבוש תוכניות הפעולה ומעקב אחר יישומן הוא **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים**. במסמכים קודמים אשר פרסם מרכז המחקר והמידע של הכנסת בנושא בטיחות בדרכים הובאו טענות הרלב"ד בדבר חסמים המקשים על יכולתה של הרשות לשמש כגוף מתכלל, ובהן מחסור בסמכויות ואי-ודאות תקציבית. כמו כן, בשנה האחרונה טרם מונה מנכ"ל קבוע לרלב"ד, והתוכנית הלאומית הרב-שנתית שגובשה והוכנה על ידי הרלב"ד טרם קודמה בממשלה, בין היתר בעקבות חילופי הממשלה שחלו כשלושה חודשים לאחר שהוגשה התוכנית למזכירות הממשלה. מכאן עולה השאלה: **האם חלוקת התפקידים בין הגופים השונים בתחום הבטיחות בדרכים היא מיטבית והאם יש בידי הרלב"ד הכלים הנחוצים על מנת לשמש באופן מיטבי כגוף המתכלל של תחום זה? כמו כן עולה השאלה בדבר סטטוס קידום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים, שעיקריה הוצגו כבר לפני כשנה לממשלה על ידי הרלב"ד (נובמבר 2019), אך מאז לא קודמה בפועל כתוכנית כוללת.**

<sup>36</sup> ממשרד החינוך נמסר כי המשרד מפעיל בשנתיים האחרונות, בשיתוף עם הרלב"ד, תוכניות לימוד מגוונות ומותאמות תרבותית בשפה הערבית, בקרב שכבות גיל שונות במגזר הערבי, בבתי ספר יסודיים ועל-יסודיים.

- אף שתקציבים רבים הוקצו בשנים האחרונות לטובת תחום הבטיחות בדרכים, סוגיית **המחסור בתקציב** עבור מימוש פרויקטים שונים חזרה ועלתה בהזדמנויות שונות ובהן דיוני ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה בכנסת, מענה משרדי הממשלה השונים על פניית מרכז המחקר והמידע ועוד. סוגיה זו אף הודגשה ביתר שאת בשנים 2019-2020, שבהן **לא אושר תקציב מדינה** ולא הועברו התקציבים הנדרשים לפרויקטים השונים, ובפרט עבור תיקוני תשתית בתחומים עירוניים ובין-עירוניים, מה שגרם ל**הקפאה** של פרויקטים רבים. כך למשל עלה מנתונים שהתקבלו ממשרד התחבורה בכל הנוגע ל**טיפול במוקדי סיכון** שבהם התרחשו תאונות רבות, ובנוגע לקידום התוכנית לבניית **חניוני מנוחה** ומפרכי עצירה עבור כלי רכב כבדים. סוגיית המחסור בתקציב עלתה גם בהקשר של מיזם "שומרי הדרך" של הרלב"ד, שבנוגע אליו נטען כי יש צורך בתוספת תקציבית כדי לתגבר את האכיפה הנעשית על סמך דיווחים שמתקבלים ממתנדבי המיזם. מכאן עולות שאלות בדבר **אופן תיעודף הפרויקטים וחלוקת התקציב** בין הגופים השונים. בהקשר זה יצוין כי משטרת התנועה דיווחה כי **לא נתקלה** בשנת 2020 בחסמים או קשיים בהעברת תקציבים לפרויקטים של אגף התנועה. עם זאת, מהנתונים שהתקבלו מן המשטרה עולה כי בשנתיים האחרונות חלה **ירידה** בהיקף פעילות האכיפה במסגרת **תוכנית החומש לחברה הערבית**, וביצוע התוכנית הואט בשל קיצוץ תקציבי. גם מספר תחנות המשטרה שהוקמו ביישובי החברה הערבית היה קטן ביחס למספר התחנות המתוכננות. בשנת 2020 למשל הוקמו שתי תחנות מתוך שמונה מתוכננות. מספר ניידות התנועה הצטמצם אף הוא, ולפי הנתונים שנמסרו מהמשטרה, בשנת 2020 היו **225** ניידות, לעומת **240** בשנת 2019 (ואילו היעד שעליו הוכרז היה 450 ניידות). עולה השאלה בדבר **היקף הפעילות של אגף התנועה** והצמצום שחל בכמה תחומי פעולה (כפי שתואר לעיל), וזאת לנוכח העובדה שלא דווח על חסמים בתחום התקציב המועבר לפעילות האגף במהלך השנה החולפת (2020).
- גופים רבים **לא מסרו דיווחים שוטפים לוועדת הכלכלה** על אודות יישום תוכניות העבודה שבתחומי אחריותם. כמו כן, הגופים השונים לא דיווחו באופן שוטף על ביצוע סעיפי החלטת הממשלה שהוטלו עליהם. הרלב"ד עורכת מעקב אחר ביצוע תוכניות העבודה בחלק מהתחומים, אולם לא ברור אם מדובר **במנגנון מעקב שוטף וכולל** אחר יישום המלצות, הנחיות ותוכניות עבודה בתחום הבטיחות בדרכים. כך למשל בנוגע לתקציבים המועברים לרשויות המקומיות לצורך תיקון ליקויי תשתית מסכני חיים בתחומיהן: במסמך קודם של מרכז המחקר והמידע של הכנסת עלה כי לאחר העברת התקציבים לרשויות, **אין כל פיקוח בנוגע לאופן ניצול התקציב על ידי רשויות התמרור וביצוע התיקונים בפועל**.
- פרסום מידע ונתונים** – מהמסמך עולה כי **לא קיימים פרסומים מלאים** בנוגע לנתונים תקציביים ופרטי תוכניות העבודה אשר נמצאות בתחומי פעילותם של גופים שונים. למשל,

רשימת מוקדי האכיפה המוגברת של משטרת התנועה ("כבישים אדומים") אינה מפורסמת ואינה נגישה לציבור. ראוי לבחון דרכים להנגשת נתונים מלאה יותר לציבור הרחב. בהקשר זה ראוי לציין שהרלב"ד פועלת להנגשת נתונים על אודות תאונות דרכים, ומעדכנת את תמונת המצב של נפגעי התאונות באתר שלה מדי יום.

- **דפוסי תאונות דרכים והיפגעות בשנת 2020, בתקופת משבר הקורונה** – אחת השאלות החשובות שעולות לנוכח הנתונים שהוצגו במסמך, נוגעת לתאונות הדרכים שהתרחשו בתקופת משבר הקורונה בכלל, ובעת הסגרים בפרט. ראוי לבחון כיצד השינויים שחלו בדפוסי ההתניידות (ירידה כוללת בהיקף היציאה מהבית ובפרט למקומות העבודה, ירידה בנפחי התנועה בכבישים, התגברות ההליכה ברגל במרחבים העירוניים, ירידה בשימוש בתחבורה הציבורית) השפיעו על **מספר התאונות, דפוסי התאונות ומאפייני ההיפגעות** בתאונות. כמו כן, יהיה ראוי לבחון היבטים הנקשרים ל**מקום התאונות** (בדרכים עירוניות לעומת דרכים בין-עירוניות), **קבוצות הנפגעים** (הולכי רגל, ילדים, רוכבי אופניים חשמליים וכיוצא בזה), סוג **כלי הרכב** המעורבים בתאונה ועוד. נשאלת השאלה כיצד ניתן ללמוד מהנתונים השונים ומדפוסי ההיפגעות לצורך הטמעת תוכניות פעולה **במסגרת מדיניות שמטרתה הפחתת הקטל בדרכים**.

- שאלה נוספת עולה בדבר סטטוס הביצוע של כמה תוכניות שעליהן המליצה ועדת הכלכלה של הכנסת בשנת 2016, וניכר כי בחלוף כחמש שנים מיום התכנסות הוועדה טרם הושגה בהן התקדמות משמעותית, אף על פי שהוקמו צוותי עבודה לצורך קידום תוכניות אלו. כך למשל תוכנית קידום הטמעת **הטכוגרף הדיגיטלי**,<sup>37</sup> תוכנית הקמת **מאגר נתונים מקוון לפסולי רישיון ואימוץ התוכנית להפחתת העומס בבתי המשפט** באמצעות הקמת בית דין מינהלי לענייני תעבורה, ואישורה הסופי על ידי הממשלה.

- לסיכום יש לציין כי תחום הבטיחות בדרכים הוא תחום רחב ובו **סוגיות חשובות נוספות** שראוי לבחון: העלייה בשיעור היפגעות רוכבי **אופניים חשמליים וכלי רכב ממונעים בלתי מרושיינים** בתאונות,<sup>38</sup> ובפרט בשנת 2020, כפי שהוצג במסמך זה; תוכניות לשיפור **התחבורה הציבורית** בארץ לצורך הפחתת העומס בכבישים ובאופן עקיף – הפחתת בשיעור תאונות הדרכים כפי שמקדם משרד התחבורה בימים אלו; השפעות התכנון העירוני על היקף ההיפגעות בתאונות דרכים וסוגיות אחרות.

<sup>37</sup> ב-4 בינואר 2021 אישרה ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות ח"כ יעקב מרגי את בקשת משרד התחבורה לתקן את תקנות התעבורה המסדירות את השימוש בטכוגרף דיגיטלי. התקנות עתידות להיכנס לתוקפן רק לאחר **שישראל תצטרף לאמנה האירופית**, סביב חודש יולי 2021. עם פיזור הכנסת ה-23 לבחירות, ציין יו"ר הוועדה דאז כי יש צורך לקבוע לוחות זמנים לביצוע מעקב מסודר אחר הטמעת הטכוגרף הדיגיטלי בפועל והתקנתו ברכבים כבדים בישראל.

<sup>38</sup> להרחבה בנושא נתוני היפגעות בתאונות שבהן היו מעורבים כלי רכב לא מרושיינים ראו: רינת בניטה, מבט רב-שנתי על היפגעות בתאונות דרכים במעורבות כלי רכב לא מרושיינים, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 8 בנובמבר 2020.