פעולות עיקריות לתכנית לאומית לבטיחות בדרכים לשנים 2026-2030

סיון תשפ״ד, יולי 2024

עדכון: שבט תשפ״ה, פברואר 2025
אלול תשפ״ה, אוגוסט 2025

כתבה: מרב רפאלי, ר׳ אגף תכנון ומדיניות

לכבוד,
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

תאונות דרכים הן מגורמי המוות העיקריים במדינת ישראל ומשכך המאבק בהן הוא משימה לאומית.
בישראל נהרגים בתאונות דרכים 364 בני אדם בממוצע בכל שנה בחמש השנים האחרונות ואלפים נפצעים.
בשנת 2024 נהרגו 439 בני אדם בתאונות דרכים, שיא שלא נרשם בישראל קרוב ל- 20 שנה.
נתון קשה זה מתווסף לעלייה המתמדת בהיפגעות בתאונות הדרכים בשנים האחרונות.

ריבוי הגורמים המשפיעים על היקף תאונות הדרכים הופך את המאבק בהן לתהליך מורכב והטיפול בו מצוי בתחומי אחריותם של מספר גופים ממשלתיים.
על מנת להשפיע, לבלום את מגמת העליה ולייצר שינוי, יש לפעול מתוך סמכות ותקציב ברורים.
ניסיון השנים האחרונות מלמד כי ללא הסדרה של מספר תנאים הכוללים מחויבות ממשלתית, תקצוב וגוף מוגדר בעל סמכויות להוביל את הנושא, לא נגיע להצלחות.

בשנה האחרונה פעלה הרלב"ד בראשותי, לייעול פעילותה, להעמקת שיתופי פעולה ולמקד את תחומי העבודה.
בשנת 2024 פורסם דוח מבקר המדינה, שבו הוצגו חסמים מרכזיים בתחום הבטיחות בדרכים והמלצות לפתרונם. דוח המבקר, בתוספות ניסיון השנים האחרונות ופעילותי ברלב"ד בשנה האחרונה, היוו בסיס לעדכון פעולות עיקריות הכרחיות בתכנית לאומית כפי שמופיעה להלן.

תכנית מתומצת זו מציגה את החסמים המרכזיים בהם נדרש פתרון, חיזוק המחויבות הממשלתית ועיגון פעולות מרכזיות נדרשות לצמצום תאונות הדרכים. עלות יישומה מוערך בתקציב שיעמוד על כ- 350 מלש"ח בשנה לרלב"ד.

כעת עולה הצורך לגבש החלטות בשיתוף כלל הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים ולהוציא לפועל את הפעולות המוצעות במסגרת תכנית זו, תוך התמקדות בחמש השנים הקרובות ובמטרה לשפר את הבטיחות בדרכים ולצמצם את תאונות הדרכים והנפגעים בהן.

בברכה,
ניצב בדימוס יורם הלוי
יו"ר הרלב"ד

רקע

בישראל נהרגים בתאונות דרכים 364 בני אדם ונפצעים קשה מעל 2,400 בממוצע בכל שנה בחמש שנים האחרונות 2020-2024. 76% מהציבור הבוגר חושש להיקלע לתאונת דרכים כהולך רגל, כנהג או כנוסע. על-פי נתוני נוהל פר"ת 2021 עלות תאונות דרכים עם נפגעים בישראל עמדה על כ- 19 מיליארד ₪ במונחי מחירים 2019, כ-1% מהתמ"ג.

בשנת 2005 אימצה הממשלה תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים (דוח שיינין), ובה הוצב יעד ולפיו בתוך עשר שנים רמת הבטיחות בדרכים בישראל תהיה דומה לזו של המדינות המובילות בתחום. לשם כך נקבע יעד כמותי, לפיו עד שנת 2010 מספר ההרוגים בתאונות דרכים לא יעלה על 360 בני אדם בשנה, ועד שנת 2015 ירד אל מתחת ל- 300 הרוגים בשנה. מאז דוח שיינין ועד היום לא תקצבה הממשלה תכנית לאומית כוללת.

מבקר המדינה עסק במספר דוחות בנושא הבטיחות בדרכים ובדוח מרכזי שפורסם במאי 2024, במסגרתו הצביע על חסמים מרכזיים והמלצות לפתרונם. הדוח מצביע על כך שאי ההצלחה נובע בעיקר מחוסר ניהול כולל של נושא המאבק בתאונות הדרכים, תקציב מדולל וחסמים המייצרים חוסר יכולת לפעול. **דוח המבקר מהווה בסיס מרכזי בעדכון התכנית הלאומית שלהלן.**

ניסיון העבר מלמד כי יש להסדיר מספר נושאים מרכזיים המהווים תנאי הכרחי לטיפול בתאונות הדרכים, כפי שהצביע עליהם גם דוח המבקר והם:

1. **מחויבות ממשלתית לבטיחות בדרכים** תוך הצבת הנושא כיעד ממשלתי
2. **עיגון תכנית לאומית רב שנתית**, מתוקצבת, ברורה ושקופה תוך מעקב ובקרה שוטפים של הרלב"ד
3. **ביסוס הרלב"ד** כגוף בעל יכולת להוביל לבקר ולפקח על הטיפול בתאונות הדרכים
4. **הבטחת מקורות כספיים רב שנתיים**

התכנית שלהלן קובעת יעדים לחומש ותתמקד ביישום פעולות מרכזיות בעלות תרומה ישירה וברורה לבטיחות בדרכים. התכנית אינה עוסקת בכלל המרכיבים הנדרשים בתחום הבטיחות בדרכים מתוך הבנה כי יש לפעול במסגרת תקציב מצומצם בשלב זה. שיפור הבטיחות בדרכים נוגע בתחומים רבים שההשקעה בהם גדולה מאוד וארוכת טווח ועל מנת להצליח יש לפעול באופן מחזורי הכולל תכנון, ביצוע ומדידה, תוך למידה מתמדת ועדכון תוכניות בהתאם.

כיצד ניתן להשפיע על הבטיחות בדרכים?

גישת המערכת הבטוחה (Safe System) נחשבת כיום לפרקטיקה המובילה בעולם לניהול הבטיחות בדרכים וקידום בטיחות בת-קיימא. מטרתה המרכזית היא לקדם את החזון של מניעה מוחלטת של היפגעות בלתי הפיכה בתאונות דרכים ("חזון אפס").

גישת המערכת הבטוחה נשענת על מספר הנחות, ובכללן ההנחה שבני אדם עושים טעויות ("לטעות זה אנושי") ושגוף האדם פגיע, ויש גבול לעוצמת הפגיעה שיכול לספוג. לפיכך, נדרש לתכנן את כלי הרכב ותשתיות הדרך באופן סלחני, על מנת להגן על משתמשי הדרך ולמזער את חומרת הפגיעה במקרה של טעויות אנוש. כפועל יוצא, הגישה מדגישה את עיקרון האחריות המשותפת לבטיחות בדרכים מצד כלל הגורמים המעורבים במערכת התחבורה - קובעי המדיניות, מתכננים, בעלי עניין ומשתמשי הדרך. גישה זו מייחסת למשתמשי הדרך תפקיד אקטיבי במערכת הבטיחות ומדגישה את אחריות הפרט לציית לחוקי התנועה ולנקוט באמצעי זהירות לצורך שימוש בטוח בדרך. בד-בבד, הגישה מדגישה את האחריות של רשויות המדינה לתכנן ולעצב מערכות בטוחות וסלחניות לטעויות אנוש ולפעול בשיתוף עם הגורמים הרלוונטיים במדינה לקידום התנהגויות בטוחות מצד משתמשי הדרך.

הגישה מתארת חמישה עמודי תווך (pillars) שהטיפול בכל אחד ואחד מהם חיוני להגברת הבטיחות בדרכים:

- משתמשי דרך בטוחים
- תשתיות בטוחות
- כלי רכב בטוחים
- מהירויות בטוחות
- טיפול רפואי מיטבי לאחר תאונה



על פי הגישה, הטיפול היעיל והמוצלח בבטיחות בדרכים יהיה תוך הסתכלות דרך חמש זוויות אלו. כדי להגן על משתמשי הדרך, נדרש לפעול לחיזוק ושיפור כלל מרכיבי המערכת, כך שגם אם אחד מהמרכיבים כושל, המרכיבים האחרים "יחפו" עליו, ובכך תימנע התאונה או שתהיה פגיעה שאינה חמורה.

ברמה יישומית, גישת המערכת הבטוחה דוגלת במניעה מוקדמת של סיכונים ע"י נקיטת צעדים יזומים (פרואקטיביים) לשיפור הבטיחות בדרכים, ולא רק בתגובה לתאונות שכבר התרחשו. (להרחבה: שרון ואחרים, 2025[1]).

[1] שרון, א., טרויצקי, א., כבהה, פ., סורוקר, ג., בר-גרא ה. (2025). גישת המערכת הבטוחה: יסודות, עקרונות ואתגרי היישום. רלב"ד, ירושלים.

ההקשרים בהם מתרחשות תאונות דרכים:

בבואנו לפעול לקידום הבטיחות בדרכים באמצעות גישת המערכת הבטוחה, יש לקחת בחשבון מגמות שינוי דמוגרפיות, תחבורתיות וטכנולוגיות בעלות השפעה על הבטיחות:

- הזדקנות האוכלוסייה ועלייה במספר בני 65+
- עומסי תנועה, צפיפות בנייה והתרחבות עירונית המחייבים תיאום תכנוני
- גידול חד בנסועה וכלי רכב פרטיים, שינוי בהרגלי התניידות
- עלייה בשימוש באופנועים, כלים זעירים (קורקינטים, אופניים חשמליים) – סיכון גבוה
- מעבר גובר לתחבורה ציבורית ושיתופית
- מהפכת טכנולוגיה – מערכות בטיחות מתקדמות, קישוריות, תחבורה אוטונומית וניתוח נתונים

כל אלה מחייבים התאמת מדיניות הבטיחות הן לטווח הקצר והן לעשורים הקרובים.
גורמים אלו, בין אם ישירים או עקיפים, משפיעים על הבטיחות בדרכים, וצפויים להמשיך ולהשפיע על תכנון מדיניות הבטיחות בדרכים, הן לטווח הקצר – בשנים הבאות, והן לטווח הארוך יותר – לעשורים הקרובים.

יעדי התכנית:

יעדים לחומש:

- ✓ הפחתת היפגעות חמורה ב- 25% בחמש שנים ביחס לממוצע בחמש השנים האחרונות (2020-2024) מספר ההרוגים עד שנת 2030 לא יעלה על 273
- ✓ הצבת ישראל בין עשר המדינות המובילות בעולם בבטיחות בדרכים, על פי מדד של היפגעות ביחס לגודל האוכלוסייה

מדדים:

בפירוט התכנית המעודכנת יוגדרו מדדי ביצוע, מדדי ביניים ומדדי תוצאה.

מדדי התוכנית הלאומית נשענים על מדדי תוכנית ה-trendline האירופית: מדידת SPIs, Safety Performance Indicators עיתית ושיטתית. מדדים אלו נוצרו לשם קידום הבטיחות בדרכים, וקביעת אסטרטגיה בתחום. ביניהם מדידת מהירות, בטיחות תשתיות, בטיחות רכב ועוד.

המרכיבים המרכזיים בתכנית הלאומית המעודכנת:

1. **טיפול בחסמים בתחום הבטיחות בדרכים**: ניהול הבטיחות בדרכים ופעילות הרלב"ד; דיוק המידע, איסופו וניתוחו; קידום חקיקה ותהליכים לייעול אכיפה ושפיטה.
2. **טיפול בתחומי ליבה בבטיחות בדרכים**:
   - קידום תשתיות בטוחות במרחב העירוני והבינעירוני
   - תגבור פעולות הסברה וחינוך על פי אוכלוסיות סיכון
   - שיפור הכשרת נהגים
   - תגבור פעולות אכיפה ובכלל זה אכיפה חכמה
   - פיתוח והטמעה של אמצעים טכנולוגיים מצילי חיים

שותפים מרכזיים לביצוע התכנית:

משרדי הממשלה: התחבורה והבטיחות בדרכים, אוצר, בטחון פנים - משטרת ישראל, חינוך, משפטים ופנים. שלטון מקומי, עיריות, מועצות אזוריות ומקומיות.

הרלב"ד אינה זרוע הביצוע בכל תחום בתכנית, אך תקבע את העקרונות ואת תמהיל הפעולות לשיפורי הבטיחות בתחומים השונים, ותסתייע בגורמים ביצועים כמיקור חוץ.

פירוט המרכיבים המרכזיים בתכנית הלאומית המעודכנת:

א. טיפול בחסמים:

1. **מידע חסר בנושא הבטיחות בדרכים, לצורך יצירת תמונת מצב אמינה וטיוב התערבויות:**

אופן הפעולה:

דוח מבקר המדינה הצביע על שלושה נושאים מרכזיים אותם אנו מבקשים לקדם:

- טיוב והרחבת המידע הנאסף על ידי המשטרה
- עיגון בחקיקה לחובת העברת מידע בנושאים הרלוונטיים לבטיחות בדרכים – כגון מידע אגרגטיבי מבתי המשפט ומידע לגבי דוחות מהמשטרה
- הרחבת המידע הקיים בתחום הבטיחות בדרכים, הכולל איסוף "מודיעין" ביחס לתאונות דרכים, ולא רק ראיות. לדוגמה כיווני נסיעת רכבים בכל תאונה, מיקומים מדויקים, מידע לגבי התאונות הקלות, נהיגה תחת השפעת תרופות ועוד.

2. **ניהול הבטיחות בדרכים ברמה כוללת:**

מדיניות הממשלה חסרה כיום ראייה מערכתית ושיטתית, כזאת המובילה את כלל הגורמים העוסקים בתחום לנקוט פעולה אחידה ואפקטיבית (דוח מבקר המדינה מאי 2024). תפקודה של הרלב"ד אינו שלם, היא אינה מעורבת באופן מספק בעבודת גופי הממשלה חסרה תחומי מומחיות ותקציבה קוצץ באופן דרמטי.

אופן הפעולה:

2.1 **ביסוס הגדרת הרלב"ד כגוף מנהל בעל יכולת להוביל, לבקר ולפקח על נושא הטיפול בתאונות הדרכים.** על מנת לממש את הייעוד והמטרות שלשמם הוקמה הרלב"ד יש להסדיר את הנושאים הבאים:

2.1.1 תיקון חוק הרלב"ד:

- סמכויות פיקוח ובקרה על ביצוע התכנית הרב שנתית אל מול כלל הגופים הפועלים בנושא. בכלל זה סמכות קבלה לעיון והערות של תכניות שנתיות, קיום דיונים עם הגופים, חובת הגופים לדווח לרשות על התקדמות ביצוע התכנית, הצגתן של הצעות אופרטיביות הנוגעות לתכנית הרב שנתית לשר, פיקוח ובקרה על ביצוע בתחומי ליבה.
- עיגון בחקיקה של מסירת מידע לרלב"ד
- עיגון בחקיקה של סמכות הרלב"ד לקיים חקירות עומק והבטחת חיסיון לממצאים ולמסקנות של אותן חקירות שנועדו לצורך הפקת לקחים, בשונה מחקירות המשטרה.

2.1.2 תקציב הרלב"ד:

- הגדלת תקציב הרלב"ד לביצוע הפעילות השוטפת
- הגדלת התקציב הרלב"ד לטובת עזרה במימון פעולות לבטיחות בדרכים בגופים ממשל אחרים בתחומי התשתית העירוניות, הבינעירונית האכיפה, החינוך ועוד.
- הקצאת תקציב למימוש התכנית הלאומית

2.1.3 ביצוע התאמות במבנה הארגוני של הרלב"ד ומילוי פונקציות מקצועיות הכרחיות לבניית מומחיות כך שיעמוד על 100 בעלי תפקיד סך הכל.

2.1.4 **אישור תכנית לאומית יישומית** מתוקצבת בתחום הבטיחות בדרכים תוך בקרה של הרלב"ד. לשם מימוש התכנית נדרש תקציב של כ- 350 מלש"ח בשנה לרלב"ד ***זאת בנוסף לכלל התקציבים המוקצים כיום לגופים השונים.***

2.2 **יצירת מנגנון מוסדר לניהול הבטיחות בדרכים של הרלב"ד מול הגורמים הממשלתיים** ובכלל זה דיווח על תכניות העבודה ובקרה על תקצוב לפעולות ספציפיות.

3. אכיפה:

טיפול בתאונות הדרכים מחייב אכיפה אפקטיבית. להשגת אפקט מיטבי של אכיפה נדרשת התמקדות בעבירות תנועה מובילות, בחירה מבוקרת של אתרים ושעות פעילות, הגברת עוצמת הפעילות ורציפותה ויישום אמצעי אכיפה מתקדמים.

המטשרה חסרה כ"א ואמצעים אוטומטיים לביצוע אכיפה. בשנת 2005 הממשלה קבעה כי יש להגיע ל-450 ניידות. על פי דוח מבקר המדינה בישראל ניידת אחת לכל 100 ק"מ לעומת ניידת אחת לכל 10 ק"מ במדינות ה- OECD.

המצב הנוכחי פוגע ביכולת האכיפה ובהרתעה אשר מהווה, כאמור, משתנה קריטי במאבק בתאונות הדרכים.

3.1 **תגבור רמת האכיפה הדיגיטלית והאוטומטית והחלפה הדרגתית של מערך א-3:**

מספר מצלמות המהירות הנייחות למספר תושבים בישראל נמוך באופן ניכר לעומת מרבית מדינות אירופה, כך עולה מדוח מבקר המדינה לשנת 2024. במדינות המובילות ב- OECD יש בממוצע כ – 130 מצלמות למיליון תושבים. בישראל פחות מעשירית מכך.

כמו כן בישראל 80% מהאכיפה מתבצעת באופן ידני, יחס הפוך לקיים במדינות המובילות ב-OECD .

החלטת ממשלה 3917 משנת 2005 אישרה הקמת מערך של 300 מצלמות תנועה דיגיטליות, בפועל בשנת 2022 היו ברשות המשטרה 121 מצלמות פעילות בלבד שחלק גדול מהן אינן פועל כיום. מצלמות אלו נחשבות מיושנות ומערך זה עשוי להפסיק לפעול באופן הדרגתי ב- 3שנים הבאות.

ככול שמדינת ישראל לא תפעל באופן מיידי לשיפור רמת האכיפה האלקטרונית הקיימת כיום ולהחלפת מערך מצלמות א- 3 הקיים כיום, בעוד 3 שנים לא תהיה אכיפת מהירות אלקטרונית.

נדרש:

הכנסת מד מהירות אלקטרוני בהיקף נרחב

הכנסת מערך מצלמות מהירות במקטע

החלפת מערך מצלמות א-3 במצלמות מהירות נקודתית הדור הבא

3.2 **חזקת אמינות מכשירי אכיפה:** בהיעדר חוק בעניין חזקת אמינות למכשירי אכיפה אלקטרוניים נטל ההוכחה של אמינות המכשיר האלקטרוני מוטלת על המשטרה ומאריך את ההליך המשפטית. הדבר פוגע באפקטיביות האכיפה ומגדיל את העומסים על בתי המשפט.

אופן הפעולה:

הקמת צוות בינמשרדי בראשות הרלב"ד ובהשתתפות גורמים מקצועיים ויועצים משפטיים של משרדי התחבורה והבטיחות בדרכים, משפטים, משטרה ובט"פ. הצוות יתכנס לבחינת החסמים ויגבש תכנית פעולה לקידומה, כולל לוחות זמנים.

3.2.1 **הקמת מאגר פסולים:** היעדר מאגר מידע הכולל נתונים מלאים ומהימנים בדבר פסילות רישיון שהטילו גופים שונים פוגע ביכולת המשטרה לבצע אכיפה אפקטיבית נגד נהגים מסוכנים, חלקם סדרתיים. על פי דוח מבקר המדינה בשנת 2021 נרשם מספר שיא של פסילות רישיון (19,600). בדיקת ממוצע מתן הדוחות בשנה לנהגים שרישיונם נפסל עלה ל- 5,000.

אופן הפעולה : ניתוח חסמים וגיבוש הסכמות על הקמת מאגר פסולים והקצאת משאבים.

3.3 **ניהול העומס על בתי המשפט:**

דוח מבקר המדינה משנת התריע כי לא חל שינוי במספר השופטים מאז 2016, בזמן שמספר התיקים הפתוחים גדל בכ-16% בשנים 2016–2021. כל שופט מטפל מדי שנה בכ-3,400 תיקים. מספר הקצאות מועדי הדיון מצומצם ואינו תואם את מספרי הדוחות והבקשות להישפט. עוד מצוין בדוח המבקר, כי באפריל 2022 מספר הדוחות הממתינים להקצאת מועד משפט עמד על כ-105,000. זמן הטיפול הממוצע בתיק נע בשנים 2018 - 2021 בין 3.6 חודשים ל-5.5 חודשים. טווח זמנים זה אינו כולל את זמן ההמתנה להקצאה של מועדי דיון. במחקר שנעשה על ידי המשטרה נכתב כי הכרעת הדין מתקבלת לעיתים קרובות כמה שנים לאחר ביצוע העבירה, ואלפי דוחות מתבטלים מדי שנה, חלקם הגדול בגלל התיישנות.

מצב זה פוגע בצורה קשה ביכולת מיצוי פעילות האכיפה של המשטרה ובכושר ההרתעה שלה, וגורם לכך שחלק ניכר מפעילות האכיפה בעבירות מסכנות חיים יורד לטמיון.

חוק הפרות תעבורה מינהליות, אשר התקבל לאחרונה, נועד לתת מענה לפערים אלה, אך בית הדין החדש יחל לפעול רק בעוד למעלה משנה בחלק מהעבירות (ובאחרות בעוד כשנה ומחצי) והפחתת העומסים צפויה להיות מורגשת רק לאחר מועדים אלה. קרי, כי אין מדובר בפתרון מיידי.

אופן הפעולה:

- בחינת ניהול עומסים בבתי המשפט

- בחינת אפשרויות לשיפור וייעול ניצול ההיקף הקיים של יכולת השיפוט להשפעה מיטבית על הבטיחות בדרכים
- תגבור שופטי תעבורה
- הרלב"ד תבצע, בשיתוף הגורמים הנוגעים לעניין מעקב אחר השפעות כניסה לתוקף של חוק הפרות תעבורה מנהליות על אכיפת עבירות תעבורה והעומס על בתי המשפט ובהתאם לכך יבוצעו התאמות בתכנית.

ב. <u>פירוט פעולות העיקריות לתקצוב בתכנית החומש:</u>

נדרש לפתח בשיתוף כלל הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים את הפעולות במסגרת תכנית זו אשר יפורט בקצרה להלן, תוך התמקדות בחמש השנים הקרובות ובמטרה לשפר את הבטיחות בדרכים ולצמצם את תאונות הדרכים והנפגעים בהן.

<u>עלות כוללת של התכנית בשנה: 350 מלש"ח</u>

1. <u>תגבור פעולות הרלב"ד:</u>

1.1 העסקת כוח אדם ומומחים: למתן שירותים איכותיים ומגוונים הנדרשים ליחידות המקצועיות של הרלב"ד.

שילוב ידע טכנולוגי והבנה עמוקה בבטיחות בדרכים. המומחים שיועסקו יהיו בעלי רקע הנדסי טכנולוגי ומחקרי. העסקתם תתבצע בנושאים הקשורים: בתשתיות, מידע (ניתוח מידע סימולציה וחזוי), טכנולוגיות תחבורה (תקינה ורגולציה, רכבים אוטונומיים) מומחים להתנהגות.

תקציב: 10 מלש"ח בשנה

1.2 פיתוח מערכות מידע ובכלל זה מערכות ניבוי ו- AI:

1.2.1 הנגשת מידע בזמן אמת בפלטפורמות מתקדמות ללקוחות רלוונטיים כגון רשויות מקומיות ושותפי מחקר תוך פיתוח תשתית טכנולוגית חדישה ולקוחות רלוונטיים.

1.3.2 הרחבת בסיס נתוני תאונות דרכים ותשתית:

שילוב מקורות מידע מגוונים - חיישנים, סקרים, נתונים מנהליים ומגזר פרטי

הטמעת טכנולוגיות מתקדמות: Sentiment analysis , GIS, ML, NLP, OCR

איסוף מידע מרשתות חברתיות להגדלת המודיעין ומידע חזותי לשיפור דיוק גיאוגרפי

1.3.3 בניית יכולת אנליטיקה מתקדמת:

גיוס ופיתוח צוות מומחים: אנליסטי GIS, דאטה סיינטיסטים ומהנדסי נתונים

הקמת תשתית מדידה לגורמי מפתח בבטיחות דרכים SPI (מהירויות, התנהגויות, תשתיות)

פיתוח מערכת KPI לניטור יעילות פעילות הרשות

תקציב: 25 מלש"ח בשנה

1.1 תגבור פעולות חינוך והסברה

1.1.1 תגבור תקצוב פעולות הסברה לאוכלוסיות והתנהגויות מסוכנות:
הגברת ההסברה למסוכנות נהיגה במהירות מופרזת
הסברה על מניעת שימוש בטלפון נייד
אוכלוסיות הסיכון: אופנועים; חברה ערבית; נהגי רכב כבד; נהגים צעירים

1.1.2 הבטחת החינוך תעבורתי לכלל בני הנוער בלימודי כיתה י'

1.1.3 תגבור הדרכה לרכיבה בטוחה על כלים ממונעים זעירים (מיקרו מוביליטי) לתלמידי כיתות ט', על פי אזורי היפגעות.
תקצוב: 40 מלש"ח בשנה

סה"כ תקציב לתגבור פעולות רלב"ד: 75 מלש"ח בשנה

2. <u>קידום בטיחות במרחב העירוני:</u>

כ- 60% מהתאונות החמורות מתרחשות במרחב העירוני.
משתמשי הדרך הפגיעים (הולכי רגל, רוכבי אופניים וכלים זעירים, אופנועים) נפגעים בעיקר במרחב העירוני. מעל 60% מהולכי הרגל ההרוגים נהרגו בתווך העירוני.
גורמי סיכון עיקריים: נסיעה במהירות מעל 30 קמ"ש, חציה מסוכנת (אי מתן זכות קדימה, זמני רמזור קצרים), מחסור בתשתיות לרוכבים, היעדר רגולציה לכלים זעירים, עבירות תנועה, חוסר ניהול שיטתי ברשויות. הבעיה נובעת מתכנון מוטה רכב וחיכוך גבוה בעיר.
לאור שיעור ההיפגעות הגבוה בתאונות דרכים בקרב משתמשי דרך פגיעים בערים, ולמידה ממדינות מובילות בבטיחות בדרכים בעולם, הרלב"ד מקדמת תכנית של "ערים בטוחות" ברשויות מקומיות בישראל.
תכנית זו תתמקד בשדרוג ושיפור תשתיות קיימות בכ- 20 ערים בחומש שיבחרו בין היתר על פי נתוני היפגעות בתאונות דרכים, לצד שיפורי התשתית גם שילוב תכניות חינוך והסברה לאוכלוסייה והכשרת גורמי מקצוע ברשויות.
עיקרי תכנית "עיר בטוחה":

- **מיסוד ניהול הבטיחות:** בניית תכנית אסטרטגית לבטיחות בדרכים לכל עיר, חיזוק תפקידי מנהלי בטיחות בעיר, פיתוח מקצועי ושיתופי פעולה.
- **שיפור בטיחות חציה:** שדרוג תשתיות קיימות (הצרת מסעות, איים), התאמת רמזורים, הדרכת הורים, ילדים ואזרחים ותיקים, אכיפה ממוקדת.
- **האטת מהירות בערים:** התקנת אמצעי מיתון תנועה, קמפיינים להגברת מודעות, אכיפת מהירות.
- **סביבת בתי ספר:** פרויקטים להגעה בטוחה, משמרות זה"ב, שדרוג בטיחות תשתיות בקרבת מוסדות

סה"כ תקציב לקידום בטיחות במרחב העירוני: 120 מלש"ח

3. <u>תגבור רמת האכיפה הדיגיטלית:</u>

אכיפה אפקטיבית של חוקי התנועה מבוססת על כך שהנהגים והרוכבים נוהגים בתחושה שיש סיכוי טוב לכך שיתפסו וייענשו במידה והם עוברים על חוקי התנועה. האכיפה הדיגיטלית מייעלת את מאמץ האכיפה כלפי מגוון התנהגויות סיכון ומאפשרת שימוש יעל יותר בכוח האדם המוגבל של המשטרה. אפקטיביות פעילות האכיפה תלויה במידה רבה במנגנוני ענישה יעילים ובחקיקה תומכת כאמור לעיל.

עיקרי התכנית:

3.1 הכנסת כ- 400 אמצעי אכיפה דיגיטליים בחמישה אמצעי אכיפה שונים לביצוע אכיפה בעבירות מובילות מתוכם 250 מצלמות מקטע לאכיפה מהירות ממוצעת.

3.2 החלפה הדרגתית של מערך מצלמות א3- החלפה הדרגתית והתקנה של כ- 100 מצלמות הדור הבא החל משנת 2027.

3.3 הקמת מאגר פסולים- באמצעותו קבלת מידע אמין ומעודכן בזמן אמת על פסולי נהיגה.

3.4 מעקב אחר השפעות כניסה לתוקף של חוק הפרות תעבורה מנהליות על אכיפת עבירות תעבורה והעומס על בתי המשפט שצפוי לגדול. גובה תקצוב תלוי במידת הצלחת מודל שיפוט מנהלי.

סה"כ תקציב: 35 מלש"ח בשנה

4. <u>תגבור תשתיות בינעירוניות מצילות חיים</u>

המרחב הבינעירוני אחראי על כ 55% מסך התאונות הקטלניות בארץ. המאמץ לטיפול בתאונות בכבישים מהירים ומחלפים נעוץ בעיקרו בצמצום התנהגויות סיכון. בדרכים החד מסלוליות ישנם מקומות רבים בהם שיפורי תשתית ואמצעי בטיחות יכולים להוות גורם משמעותי בהקטנת הסיכון לתאונה חמורה ובהתאם בצמתים, בעיקר אשר אינם מוסברים בהתאם למדיניות תכנון עדכנית. בדרכים החד מסלוליות עיקר הפעולות יהיו לצמצום המפגש בין כלי רכב בכוונים מנוגדים ולצמצום התנהגות של סטייה מנתיב.

סעיף זה בתכנית יעסוק בתגבור פעולות תשתית בשילוב פעולות פרואקטיביות לצמצום הסיכון בכבישים, בדגש על דרכים חד מסלוליות על ידי הקמת סל לשיפורי תשתית בדרכים אלו.

סה"כ: 100 מלש"ח בשנה

5. <u>שיפור הכשרת הנהג</u>

5.1 עדכון תכניות לימודי נהיגה לרכב פרטי כך שיכילו תכני בטיחות הנוגעים לתפיסת סכנה ונהיגה אסטרטגית המתייחסת להימנעות מכניסת למצבי סכנה בכביש. בנוסף שינוי תזמון קורסי ריענון נהיגה לשנתיים הראשונות לנהיגה (במקום אחרי חמש שנים)

5.2 פיתוח כלי למידה לתכנית הלימודים המעודכנת: הכשרות וכלים דיגיטליים לתלמידים ולמורים

5.3 הטמעת תכניות הלימוד במערכות משרד התחבורה

5.4 הדרכת הורים והסברה לייעול הליך ליווי נהגים חדשים

סה"כ: 10 מלש"ח בשנה

6. **<u>מימון חברות הזנק לפיתוח טכנולוגיות מצילות חיים</u>**

האצת פיתוח ויישום של פתרונות חדשניים שיכולים להציל חיים ולצמצם תאונות דרכים באמצעות קולות קוראים לחברות. על ידי פיתוח מערכות מתקדמות להתמודדות עם גורמי סיכון מרכזיים כמו הסחות דעת ושילוב טכנולוגיות תחבורה חכמה. בכך התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים יוצרת מנוע צמיחה טכנולוגי המכוון לשיפור הבטיחות והפחתת נפגעים.

סה"כ תקציב : 10 מלש"ח בשנה

<u>סיכום:</u>

המאבק בתאונות הדרכים בישראל הוא משימה לאומית. הבעיה מורכבת בשל ריבוי הגורמים השונים המשפיעים על היקף התאונות. יש צורך לפעול בצורה מסודרת ומשולבת כדי לבלום את העלייה בהיפגעות ולשנות את המגמה.

התכנית קובעת יעדים לחומש ומתמקדת בפעולות הכרחיות ובעלות תרומה ישירה לבטיחות בדרכים, מתוך הבנה כי יש לפעול במסגרת תקציב מצומצם אך בעל השפעה מרבית, באמצעות תכנון, ביצוע, מדידה ולמידה מתמדת.

התכנית לאומית לבטיחות בדרכים מציעה טיפול בכמה חסמים מרכזיים בתחום, כולל חיזוק המחויבות הממשלתית, תקצוב מוגדר והקצאת סמכויות לרלב"ד כגוף מוביל את הנושא.

המרכיבים המרכזיים של התכנית כוללים תגבור האכיפה הדיגיטלית והאוטומטית, אמצעים בטיחות בתשתיות בינעירוניות, שיפור הכשרת נהגים והגברת ההסברה והחינוך לציבור בדגש על אוכלוסיות סיכון.

התקציב המוערך לשם יישום התכנית עומד על 350 מיליון שקלים בשנה ואינו מחליף תוכניות מתוקצבות קיימות.

עולה הצורך לגבש החלטות בשיתוף כלל הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים ולהוציא לפועל את הפעולות המוצעות במסגרת תכנית זו.