

---

50 עד 30  
תוכנית לאומית  
לבטיחות בדרכים

---

ניסן תשפ"א | מרץ 2021



---

כתיבה:

ד"ר יעל הדר, שרית עמרם-כץ  
מרב רפאלי, יואל נחום, ועדי ברמניס

עו"ד רחלי טבת ויזל

הרלב"ד



## יעדי תוכנית 50 עד 30:

הפחתת מספר ההרוגים ב-50% עד שנת 2030

הפחתת מספר הפצועים קשה ב-50% עד שנת 2030

מספר ההרוגים לא יעלה על 177 ב-2030 (בהשוואה ל-355 ב-2019),  
ומספר הפצועים קשה לא יעלה על 1,197 ב-2030 (בהשוואה ל-2,394 ב-2019)



### אמצעים:

אכיפה  
רגולציה  
טכנולוגיה  
הנדסה  
חינוך  
הסברה

גיבוש מדדי  
בטיחות,  
התערבויות ומעקב:  
מידע  
מחקר  
הערכת הפעולות

### נושאים:

משתמשי דרך פגיעים  
בעירוני - עיר בטוחה  
נהגים צעירים  
אופנועים  
תחבורה ציבורית  
רכבי משא  
חגירה  
הסחי דעת  
נהיגה תחת אלכוהול  
נהיגה תחת סמים  
חברה ערבית  
כלי רכב בטוחים יותר  
כבישים בטוחים יותר  
תחבורה חכמה  
חקר גורמים לתאונות  
ניהול מהירות  
ניהול בטיחות יעיל

### בחינה מערכתית:

משתמשי הדרך  
התשתית  
הרכב  
מהירות

### צירי עבודה מרכזיים:



### שותפים לכתיבת התוכנית:

מועצה מקומית שוהם	ישראל דיגיטלית	משרד התחבורה
עיריית בני ברק	רשות התקשוב	הרלב"ד
נתיבי איילון	רשות המיסים	משרד ראש הממשלה
נת"י	מנהל תכנון	משרד האוצר
חוצה ישראל	הרשות לפיתוח כלכלי חברתי במגזר החרדי	משרד הפנים
	הרשות למאבק באלימות בסמים ובאלכוהול	משרד הבט"פ
	מפ"י	משרד החינוך
	למ"ס	משרד המדע
	צה"ל	משטרת ישראל
	מרכז השלטון המקומי	המשרד לשוויון חברתי
	עיריית תל אביב	משרד המשפטים
	עיריית ראשון לציון	משרד הבינוי והשיכון
	עיריית ירושלים	משרד הביטחון
	עיריית עראבה	משרד הבריאות
	עיריית באקה אל גרבייה	רשות החדשנות

## תוכן עניינים

7	1. פתיחה.....
7	2. יעדים.....
8	3. תהליכים ומגמות בארץ ובעולם.....
8	3.1 תהליכים שמשפיעים על הבטיחות בדרכים.....
8	3.1.1 שינויים דמוגרפיים: הזדקנות האוכלוסייה.....
8	3.1.2 תפקיד הרשויות המקומיות והמטרופולינים.....
8	3.1.3 צפיפות בעיר.....
9	3.1.4 עליית השימוש באופנועים וכלים זעירים.....
9	3.1.5 התפתחות הטכנולוגיה בתחום התחבורה.....
9	3.1.6 שיפור המצב הכלכלי והסדרי מימון.....
9	3.1.7 תחבורה ציבורית ומערכות הסעת המונים.....
9	3.1.8 מגפת הקורונה.....
10	3.2 בטיחות בדרכים – נתונים ומגמות בישראל.....
11	3.2.1 השוואה בין"ל".....
11	3.2.2 מאפייני היפגעות.....
13	3.2.3 עלות תאונות הדרכים.....
13	4. תהליך ההתייעצות לבניית התוכנית הלאומית: איך זה התרחש בפועל?.....
14	5. האתגרים העומדים בפני מדינת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים.....
14	5.1 הגנה על משתמשי דרך פגיעים במרחב העירוני – "עיר בטוחה".....
15	5.2 אופנועים.....
15	5.3 נהגים צעירים.....
15	5.4 תחבורה ציבורית.....
16	5.5 רכבי משא.....
16	5.6 חגירה.....
16	5.7 הסחי דעת.....
17	5.8 נהיגה תחת השפעת אלכוהול.....
17	5.9 נהיגה תחת השפעת סמים.....
17	5.10 חברה ערבית.....
18	5.11 כלי רכב בטוחים יותר.....
18	5.12 כבישים בטוחים יותר.....
18	5.13 ניהול מהירות.....
18	5.14 ניהול הבטיחות בדרכים בתחבורה חכמה.....
19	5.15 חקר גורמים לתאונות.....
19	5.16 ניהול בטיחות יעיל.....
19	6. גישת המערכת הבטוחה – Safe System.....
20	7. גורמים הכרחיים להצלחה.....

21	8. תוכנית העבודה: כיווני הפעולה בכל אחד מהנושאים
25	9. בקרה, הערכה ומחקר
25	9.1 בקרה
26	9.2 הערכה
26	9.3 מחקר
27	10. אחריות משותפת
27	11. היעד הבא: תוכנית לאומית רב שנתית עד לשנת 2040
28	12. רשימת מקורות
31	13. נספחים
31	13.1 נספח 1: חיסכון כספי בעקבות הירידה בנפגעים – פירוט
38	13.2 נספח 2: חברי צוותים – התוכנית הלאומית
44	13.3 נספח 3: קול קורא שהופץ לציבור
45	13.4 נספח 4: משימות לביצוע

## 1. פתיחה

החלטת ממשלה 509 שהתקבלה בנובמבר 2020<sup>1</sup>, פתחה צוהר למהלך משמעותי להפחתת ההיפגעות החמורה בתאונות דרכים במדינת ישראל, ומיצבה את ישראל כחלק ממשפחת העמים שיכולה להשיג את יעד ההפחתה של 50% עד שנת 2030. יעד זה אשר נקבע בוועידת שטוקהולם, ונתקבל באו"ם מהווה את הסמן אליו אנו מכוונים. נוסף על ההפחתה במספר ההרוגים והפצועים – שהיא הערך המשמעותי עבורו יש לקיים תוכנית לאומית, חשוב לציין גם את החיסכון הכספי למשק במידה ויושג היעד: סך החיסכון למשק עומד על כ-95 מיליארד שקלים עד לשנת 2040, כאשר חלק מפירות ההשקעה יושגו עד 2030 (כ-35 מיליארד ש"ח) והחלק הארי יחסך – רק מההשקעה שכבר נעשתה עד 2030 – בין 2031 ל-2040 (כ-60 מיליארד ש"ח; ראו נספח 1).

התוכנית המוצגת במסמך זה כוללת את מגוון הפעולות שיישומן יוביל להשגת היעד. הפירוט המופיע בנספחים מכיל את המשימות אותן יש לבצע. הגעה ליעד התוכנית של הפחתה ב-50% בהיפגעות החמורה מחייבת הגדלה משמעותית של כל התשומות המוקצות כיום לנושא, וניתוח מגמות השינויים בנפגעים לאורך העשור מבהיר זאת.

אנו ערים לכך שיתכן והיו אילוצים שלא יאפשרו את מימוש התוכנית כולה. חשוב לזכור, כי ללא מימושה המלא, הסיכוי להשגת היעד פוחת. עדיין, ישנם שמונה צירי עבודה מרכזיים שהשקעה בהם יוביל להפחתה בהיפגעות החמורה גם ללא מימוש התוכנית על כל פרטיה, ואלו הם:

- א) הפחתת מהירות ל-30 קמ"ש במרחב העירוני
- ב) אכיפה אוטומטית רחבה ככל הניתן
- ג) טיפול במוקדי סיכון
- ד) התקנת תשתיות בטוחות ביישובי החברה הערבית
- ה) הכנסת טכנולוגיות לשימוש משתמשי הדרך
- ו) סלילת רשתות שבילי אופניים לנסיעת כלים זעירים
- ז) חינוך לבטיחות והנחלת ערכי בטיחות למשתמשי הדרך
- ח) איגום משאבי המידע לשם מניעת תאונות

## 2. יעדים

יעדי התוכנית הלאומית הם הפחתה ב-50% בהיפגעות החמורה בתאונות דרכים עד שנת 2030 – בהשוואה לנתוני 2019. כלומר, מספר ההרוגים לא יעלה על 177, ומספר הפצועים קשה לא יעלה על 1197. כדי להשיג יעד זה, צריכה להיות מגמת ירידה בהיפגעות החמורה. ייתכן ומגמה זו לא תחל מיד. הפעולות שיעשו במסגרת התוכנית נבנות אחת על גבי השנייה, והדבר ייקח זמן. יחד עם זאת, הציפייה היא להתחיל לראות מגמת ירידה כבר בסוף שנת 2022.

יש לזכור כי במדינת ישראל צפוי גידול באוכלוסייה וכן גידול בנסועה, ואלו ישפיעו גם על הנתונים – הדבר לא מגולם בתרשימים המופיעים לעיל.

<sup>1</sup> החלטת ממשלה 509: [https://www.gov.il/he/departments/policies/dec509\\_2020](https://www.gov.il/he/departments/policies/dec509_2020)



#### **3.1.4 עליית השימוש באופנועים וכלים זעירים**

בעיקר בשל הצפיפות (ובחלק מהכלים גם בגלל תחזוקתם הזולה יחסית), ישנה מגמת עלייה של שימוש באופנועים וכלים זעירים נוספים כגון קורקינטים חשמליים, אופניים, אופניים חשמליים ואחרים. כלים אלו מאופיינים בסיכון גבוה להיפגעות חמורה, בעיקר לאור מהירותם מחד, ולאור היות הרוכבים חשופים מאידך, תוך שילוב עם מחסור בתשתיות ייעודיות.

#### **3.1.5 התפתחות הטכנולוגיה בתחום התחבורה**

החל ממערכות בטיחות ועד לתחבורה חכמה אשר מקושרת רכב-תשתית ותחבורה אוטונומית מתרחשת, ועוד עתידה להמשיך ביתר שאת, מהפכה שמשפיעה על הבטיחות בדרכים בצורה דרמטית.

#### **3.1.6 שיפור המצב הכלכלי והסדרי מימון**

מאפשר יותר רכישת רכבים, וכן יותר רכישת רכבים חדשים.

#### **3.1.7 תחבורה ציבורית ומערכות הסעת המונים**

קיימות בישראל תוכניות רב שנתיות לפיתוח מערכות היסעים של רכבות, מטרו, תחבורה שיתופית ועוד. לאלו תהיה השפעה על הבטיחות בדרכים.

#### **3.1.8 מגפת הקורונה**

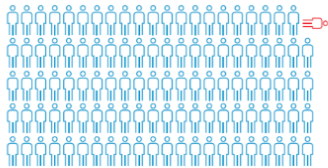
מגפת הקורונה הביאה עימה שינויים בהרגלי נייודות של אנשים רבים ברחבי העולם, כמו גם בישראל. להלן השינויים המרכזיים שהתרחשו בעת הגל הראשון (נובמבר 2019 ועד מאי 2020), שכלל במדינות רבות גם סגר כללי ושינוי משמעותי באורח החיים:

- הפחתה משמעותית בשימוש בתחבורה ציבורית;
- הפחתת השימוש בתחבורה שיתופית;
- עלייה בהליכה ברגל וברכיבה על אופניים;
- עלייה במספרי השליחים על כלי רכב דו-גלגליים מכול הסוגים;
- הפחתת נסיעות ברכב פרטי של יוממים ובכלל ( , Global Alliance of NGOs for Road Safety, 2020; ITF, 2020).

- עלייה בהתנהגויות סיכון (מרסיאנו, 2020).
- בעת כתיבת שורות אלה (פברואר 2021) עדיין לא ברור עד כמה שינויים אלו הם כאן כדי להישאר, או שיחלפו בתום המגיפה.

## 3.2 בטיחות בדרכים – נתונים ומגמות בישראל

### תמונת מצב בבטיחות בדרכים 2019



מקור: בן-אבי, 2020

355  
הרוגים



2,394  
פצועים קשה



79,618  
פצועים קל



בשנת 2019, 355 אנשים קיפחו את חייהם, 2,394 נפצעו קשה ו-79,618 נפצעו קל בתאונות דרכים. בהסתכלות על שני העשורים האחרונים, ניכרת מגמת שיפור לאורך השנים, אך החל משנת 2011 חל היפוך מגמה, וישנה עלייה בנפגעים. עלייה זו נבלמה ב-2017, ומאז ישנה יציבות יחסית בהיפגעות החמורה.

כדי לאמוד את מצבה של ישראל מבחינת הבטיחות

בדרכים, אחד המדדים המשמעותיים ביותר הוא מספר ההרוגים למיליארד ק"מ נסועה. בשנת 2018

הנתון של ישראל עמד על

5.2 הרוגים למיליארד ק"מ

נסועה – בדומה לממוצע

מדינות ה-OECD, אך עדיין

יש הרבה מקום לשיפור.

לראייה, המדינות

המובילות בבטיחות

בדרכים מצליחות להגיע

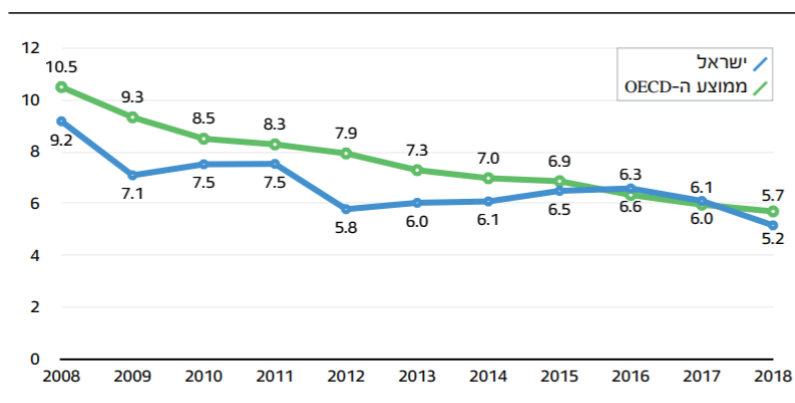
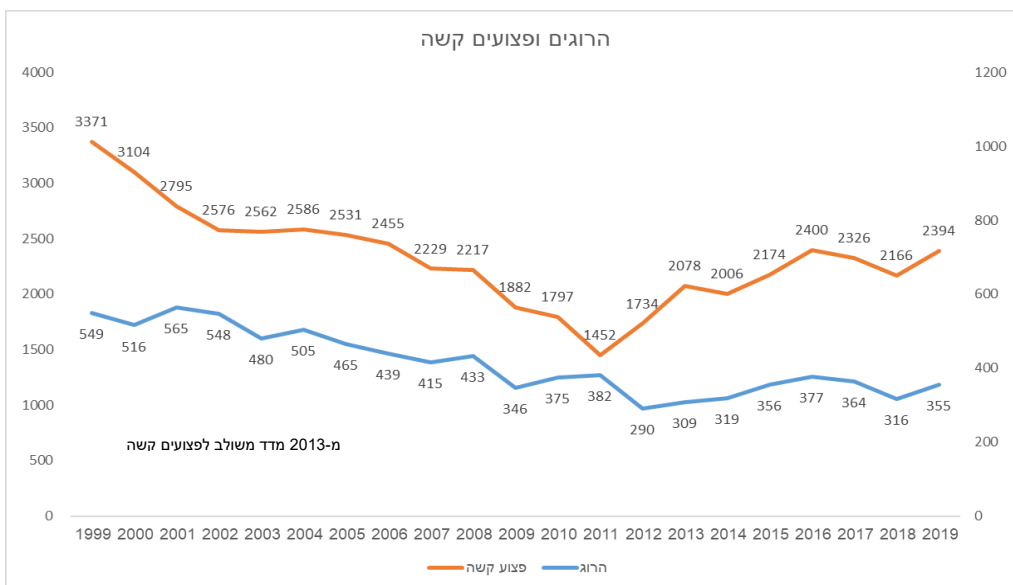
לנתון של 2.3 (נורבגיה) או

2.8 (אירלנד) הרוגים

למיליארד ק"מ נסועה (בן-

אבי, 2020)<sup>2</sup>, זוהי

שאיפתנו גם בישראל.

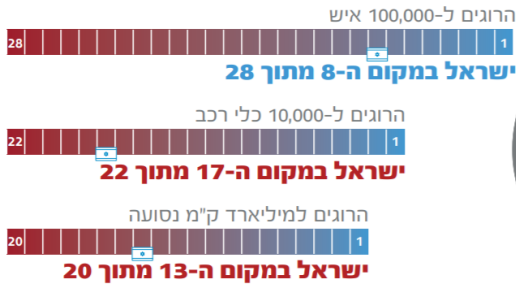


שיעור הרוגים בתאונות דרכים למיליארד ק"מ נסועה - ישראל וממוצע ה-OECD (2008-2018)

מקור: בן-אבי, 2020

<sup>2</sup> ייתכן ולא ניתן יהיה להגיע ל-0 הרוגים ופצועים קשה למיליארד ק"מ נסועה, אך עצם העובדה שישנן מדינות שהגיעו למספר הרוגים נמוך בהשוואה לישראל למיליארד ק"מ נסועה, מוכיח שיש פוטנציאל שיפור ריאלי.

### 3.2.1 השוואה בינ"ל

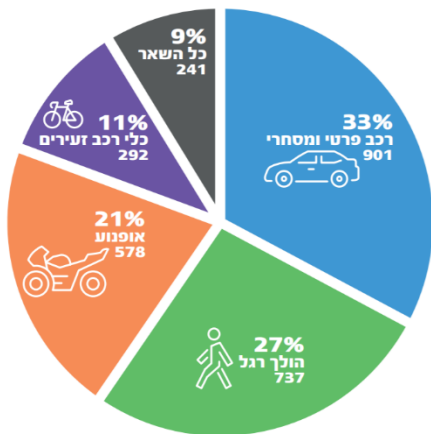


מצבה של ישראל בהשוואה למדינות ה-OECD אינו גרוע, אך הוא טעון שפור. הדבר המעניין הוא פוטנציאל השיפור: בהינתן שמדינה מסוימת הגיעה להישג מסוים, אפשר לומר בוודאות כי היעד הוא בר ביצוע. ישראל ממוקמת במקום ה-8 מתוך 28 מדינות במדד

מספר ההרוגים למספר תושבים; במקום ה-17 מתוך 22 במדד הרוגים לכלי רכב; ובמקום ה-13 מתוך 20 במדד הרוגים לנסועה. כך שבכל המדדים יש לאן להתקדם. ההשוואה הבינלאומית מדגישה פעם נוספת את העובדה כי מדינות בעלות תוכנית לאומית רב שנתית בסטנדרטים מסוימים הן המדינות המובילות בבטיחות בדרכים.

### 3.2.2 מאפייני היפגעות

הרוגים ופצועים קשה לפי שימוש בדרך בשנת 2019



מקור: בן-אבי, 2020

משתמשי הדרך הפגיעים: הולכי רגל, רוכבי אופנוע ורוכבי כלי רכב זעירים מהווים 59% מסך ההיפגעות החמורה בשנת 2019. נתון זה, על אף שאינו מפתיע, צריך לחלחל באופן עמוק לתודעת הציבור ומקבלי ההחלטות. פעמים רבות כשאנו חושבים על תאונות דרכים, עולה בפנינו תמונה של התנגשות בין שני כלי רכב. כמובן, שלצערנו, גם תאונות מסוג זה מתרחשות (והרבה), אך יש לזכור שברוב ההיפגעות החמורה מעורב משתמש דרך פגיע. לכן, עלינו להעמיד בראש סדר העדיפויות את משתמשי הדרך הפגיעים. הצבתם במרכז עומדת בקנה אחד עם גישת ה-Safe System, הגישה המובילה לשיפור הבטיחות בדרכים בעולם.

הרוגים בקרב הולכי רגל בני 65 ומעלה



**ישראל פי 1.7 מהממוצע**

הרוגים בקרב הולכי רגל ילדים



**ישראל פי 2.5 מהממוצע**

מקור: בן-אבי, 2020

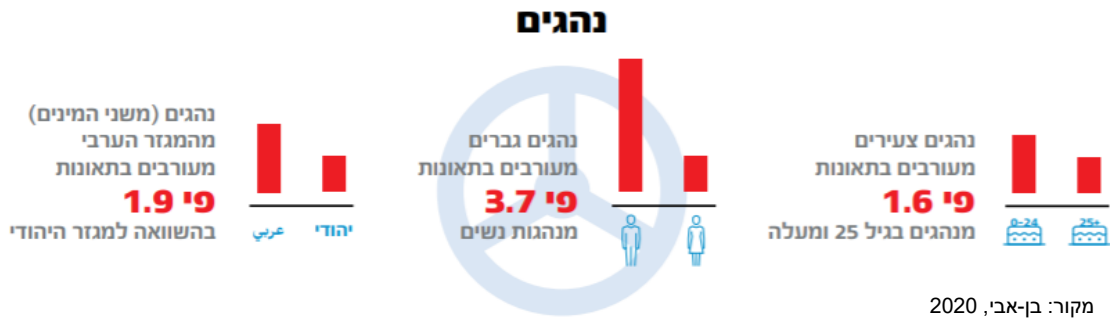
מעניין לראות שבקרב הולכי רגל בני 65 ומעלה מחד וילדים מאידך, מספר ההרוגים ביחס לאוכלוסייה במדינת ישראל גבוה בהרבה מממוצע ה-OECD.

בבחינת מעורבות בתאונות חמורות ביחס לנסועה, אופנועים היו מעורבים בתאונות חמורות פי 15 מכלי רכב פרטיים, ואוטובוסים כמעט פי 4.

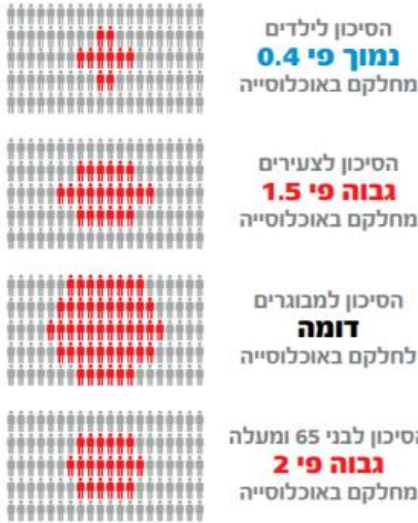


מקור: בן-אבי, 2020

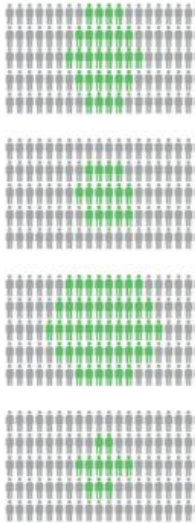
מבחינת נתוני הנהגים עולים הממצאים הבאים:



#### אחוז הרוגים ופצועים קשה



#### אחוז באוכלוסייה



מבחינת הסיכון להיפגעות חמורה על פי קבוצת גיל, עולה כי הסיכון לצעירים בגילאי 15-24 גבוה פי 1.5 מחלקם באוכלוסייה, ואילו הסיכון של בני 65+ גבוה פי שניים.

בבחינת התאונות החמורות על פי סוג דרך עירונית ובין-עירונית, עולה התמונה הבאה: לכל אלף ק"מ דרך בין-עירונית יש פי שתיים תאונות קטלניות בהשוואה לבדרך עירונית. בהסתכלות על התאונות הקשות המצב הוא הפוך: לכל אלף ק"מ בדרך עירונית יש פי 1.25 עד 1.5 תאונות קשות בהשוואה לבדרך בין-עירונית.

מקור: בן-אבי, 2020

שיעור הרוגים ופצועים לק"מ נסועת רכב פרטי ירד מעט



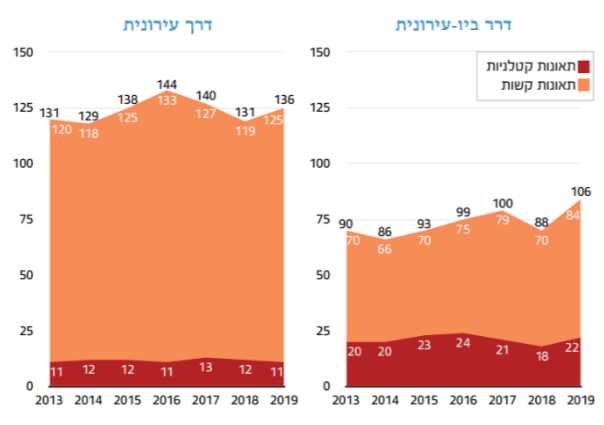
אבל הנסועה הכוללת עלתה יותר



ולכן עלה מספר הנפגעים הכולל



מקור: בן-אבי, 2020



שיעור התאונות הקשות והקטלניות ל-1000 ק"מ דרך, לפי סוג הדרך וחומרת התאונה (2019-2013)

ניתן לומר את המגמות בשבע השנים האחרונות בכך ששיעור הרוגים ופצועים לק"מ נסועת רכב פרטי ירד מעט, אך הנסועה הכוללת עלתה, ולכן עלה מספר הנפגעים הכולל.

נתוני הנפגעים והתאונות לא משאירים כל ספק כי מדובר בבעיה שניתן למקד אותה ולטפל בה. נתונים נוספים יפורטו בהמשך בהתייחס לכיווני הפעולה בהם נתמקד.

ההרוגים והפצועים קשה אינם זרים לנו. הם חלק מאיתנו, ולכן המלחמה בתאונות צריכה להיות משותפת לכולנו, ורחבה ככל האפשר. רק כך נראה תוצאות.

### 3.2.3 עלות תאונות הדרכים

בשנתיים האחרונות נערכו שני מחקרים ביחס לעלות תאונות הדרכים למשק הישראלי.<sup>3</sup> במחקרו של הרצוג (2020) העלות מוערכת בכ-17 מיליארד ₪ בשנה, שהם 1.3% מהתוצר הלאומי (הרצוג, 2020).<sup>4</sup> במחקרו של טרויצקי (2019) העלות מוערכת בכ-14 מיליארד ₪ בשנה. כל הרוג עולה למשק כ-8 מיליון ₪; פצוע קשה מאוד כ-5.3 מיליון ₪; פצוע קשה כשני מיליון ש"ח; בינוני כ-1.3 מיליון ₪; פצוע קל כ-17,000 ₪; ופצוע שלא אושפז כ-3,000 ₪ (טרויצקי, 2019).<sup>5</sup> זהו סכום לא מבוטל, ועל אף שהצלת חיים היא ערך, יש לתת את הדעת על הנושא גם אם מסתכלים מהזווית הכלכלית.

## 4. תהליך ההתייעצות לבניית התוכנית הלאומית: איך זה התרחש בפועל?

במהלך 2019 בוצע תהליך למידה מתמשך, לרבות ימי התייעצויות ממוקדים, לשם גיבוש כיווני הפעולה לתוכנית הלאומית. התהליך בוצע ע"י אנשי הרלב"ד בשיתוף עם מומחים מן השורה הראשונה בתחום הבטיחות בדרכים: פרופ' דוד שנער, פרופ' שלום הקרט, ד"ר ציפי לוטן, פרופ' הלל בר גרא וד"ר ויקטוריה גיטלמן. כיווני הפעולה שגובשו בימים אלו היוו את התשתית למסמך שהוצג בישיבת הממשלה. בתאריך 8 לנובמבר 2020 התקבלה החלטת הממשלה 509 על תוכנית לאומית רב שנתית לקידום הבטיחות בדרכים.<sup>6</sup> להחלטה שני סעיפים. הראשון נוגע להקמת וועדת היגוי בין-משרדית, והשני נוגע לגיבוש בתוך 120 יום של תוכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים. חשוב לזכור, שהחלטת הממשלה מהווה המשך ישיר למטרות הבינלאומיות עליהן סוכם בהצהרת שטוקהולם בחודש פברואר 2020 ובה נקבע יעד בינלאומי של הפחתת 50% מההרוגים והפצועים קשה עד לשנת 2030.

מיד לאחר קבלת ההחלטה הוקמה ועדת ההיגוי בראשות מנכ"ל משרד התחבורה, מר עופר מלכה. בעת הכינוס הראשון של ועדת ההיגוי, הוחלט על הקמת שישה צוותי עבודה, ונקבעו ראשי הצוותים:

- א) צוות עיר בטוחה – בראשות עו"ד רחלי טבת ויזל, מנכ"לית הרלב"ד. בפועל: מר שניר זיידל, המשנה למנכ"לית וראש חטיבת המבצעים ברלב"ד.
- ב) צוות דרכים בטוחות – בראשות אינג' טופז פלד מנהלת אגף הנדסת תנועה, אגף בכיר תכנון, משרד התחבורה.
- ג) צוות התנהגויות בטוחות – בראשות ד"ר שי סופר המדען הראשי של משרד התחבורה.

<sup>3</sup> שני המחקרים נעשו בהתייחס לנתוני 2017, אך ניתן להקיש מהם ביחס לשנים אחרות.

<sup>4</sup> להרחבה ראו:

הרצוג, ח. (2020). עלות תאונות הדרכים למשק הלאומי. הרלב"ד, BDO ודה מרקר.

<sup>5</sup> להרחבה ראו:

טרויצקי, א. (2019). עלות תאונות דרכים למשק בישראל ב-2017. ירושלים: הרלב"ד.

<sup>6</sup> מקור: [https://www.gov.il/he/departments/policies/dec509\\_2020](https://www.gov.il/he/departments/policies/dec509_2020)

- (ד) צוות כלי רכב בטוחים – בראשות אינג' אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר תנועה, משרד התחבורה.  
 (ה) צוות מגזרים – בראשות מר ליאור שחר, מנהל אגף בכיר תכנון מדיניות, משרד הפנים.  
 (ו) צוות חקר גורמים – בראשות הגב' שרית עמרם כץ, מנהלת חטיבת המידע והמחקר ברלב"ד.

הצוותים כללו מומחים ובעלי עניין ממשרדי הממשלה השונים, במטרה להציג את התוכנית הרחבה והמקיפה ככל האפשר, תוך ראייה מערכתית מתכללת. רשימת החברים בצוותים השונים מופיעה בנספח 2.

כל אחד מהצוותים התכנס בין שלוש לשש פעמים כדי לגבש את כיווני הפעולה בתחומו, להגדיר את היעדים, לפרט מהם האמצעים הנדרשים להשגת היעדים ולהעריך את עלותם הכספית של אלו. טבלאות המשימות המצורפות גובשו בצוותים, ומופיעות בסוף המסמך.

גם ראשי הצוותים התכנסו מספר פעמים במהלך התקופה, לשם עדכון ועבודה בשיתוף פעולה במידה רבה ככל הניתן.

וועדת ההיגוי התכנסה שלוש פעמים במהלך 120 הימים, וערכה בקרה על התקדמות עבודת הצוותים.

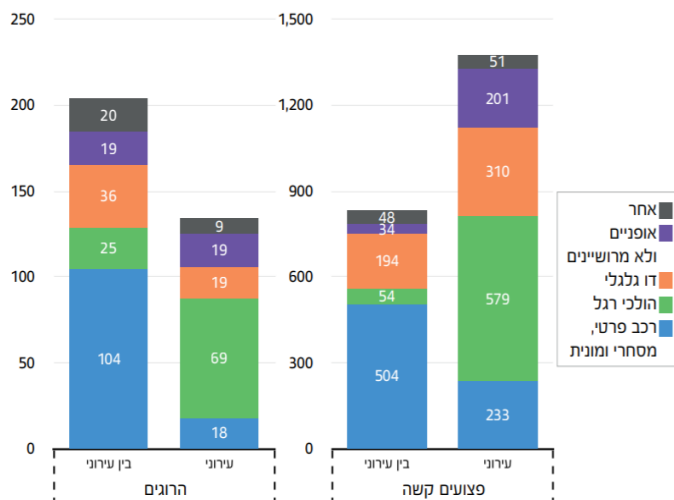
נוסף על אנשי המקצוע ממשרדי הממשלה, משרד התחבורה פנה ב"קול קורא" לציבור להצעת הצעות בנושא התוכנית הלאומית (ראו נספח 3). התקבלו 21 הצעות, והן כולן זכו להתייחסות הצוותים ואנשי המקצוע. נוסף על כך, ארגוני מגזר שלישי ובעלי עניין נוספים הציגו את עמדותיהם בצוותי העבודה.

## 5. האתגרים העומדים בפני מדינת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים

16 נושאים דורשים טיפול מערכתי, והם עומדים בליבה של התוכנית הלאומית. חלק זה יציג את נושאים אלו, ויפרט מדוע נדרש לפעול בהם.

### 5.1 הגנה על משתמשי דרך פגיעים במרחב העירוני – "עיר בטוחה"

משתמשי הדרך הפגיעים כוללים את הולכי הרגל ורוכבי הכלים הזעירים. ההתייחסות לרוכבי אופנועים במסמך זה היא בנפרד.



הרוגים ופצועים קשה בתאונות דרכים לפי סוג משתמש הדרך וסוג הדרך שנפגעו בה (ממוצע 2018-2019)

כפי שניתן לראות מן התרשים לעיל, הולכי הרגל הם משתמשי הדרך הפגיעים ביותר במרחב העירוני, כמו גם רוכבי אופניים וכלים זעירים נוספים (מלבד אופנועים שכאמור יוקדש להם פרק נפרד). הגורמים המשפיעים ביותר על היפגעות משתמשי דרך אלה הם:

- מהירות הנסיעה: פגיעת כלי רכב במשתמש דרך פגיע במהירות נסיעה הגבוהה מ-30 קמ"ש תהיה חמורה.

- חצייה: תאונות רבות במעורבות הולכי רגל קורות במעברי חצייה. זמני חצייה בלתי מספיקים וירוק משותף להולכי רגל ולכלי רכב בפנייה ימינה מעלים את מקדם הסיכון עבור משתמשי הדרך הפגיעים.

- היעדר תשתיות מספיקות לרוכבי אופניים במרחב העירוני – שבילים לאופניים ולמגוון כלים זעירים.
- היעדר רגולציה של כלים זעירים לפי הספק ומשקל, בדגש על מיקום נסיעתם, חובת ציוד מיגון, רישום ודרכי אכיפה פוגע ביכולת ההגנה על הרוכבים (סורוקר, 2020).
- אי-ציות לחוק וריבוי עבירות מסכנות חיים במרחב העירוני, כגון מהירות נסיעה ואי-ציות לרמזורים.
- היעדר שיטתיות בבחינת המצב ובקבלת החלטות ברשויות המקומיות, מה שמקשה על טיפול מהיר, יעיל ומערכת בבעיות הבטיחות.

## 5.2 אופנועים

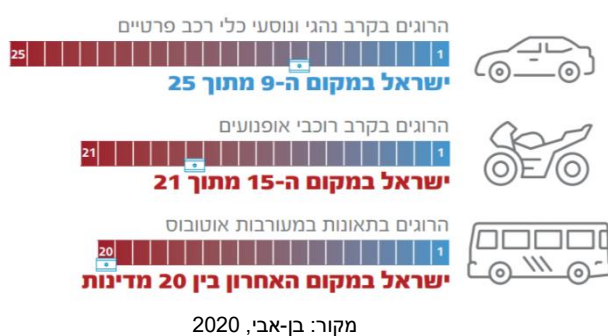
אחד האתגרים הגדולים העומדים לפתחם של קובעי המדיניות הוא כיצד להפחית את ההיפגעות החמורה בתאונות אופנועים. האופנוע, מתוקף מבנהו, יכול להגיע למהירויות גבוהות, לעבור במקומות רבים, והוא מותיר את הרוכב חשוף בתנאים אלו. מעבר לכך, ישנם רוכבים שמשתמשים באופנוע לצרכי הנאה: טיולים או אקסטרים, וחלק אינהרנטי מהרכיבה אינו רק התניידות כבשאר כלי הרכב (הדר, 2020). היפגעות חמורה של רוכבי אופנועים גדולה פי 17 מהיפגעותם של נהגי רכב פרטי ביחס לנסועה (בן-אבי, 2019). נתון זה, וכמוהו נתונים רבים אחרים, מעידים כי יש צורך דחוף בטיפול בבעיית היפגעות רוכבי האופנועים. עם זאת, התערבויות אפקטיביות אינן רבות וזמינות, בשונה מנושאים אחרים בבטיחות בדרכים.

## 5.3 נהגים צעירים

נהגים צעירים מעורבים בתאונות פי 1.6 מנהגים בגיל 25 או יותר (בן-אבי, 2020). לנהגים צעירים מאפיינים אשר מבדילים אותם מיתר הנהגים, ותורמים לסיכון מוגבר שלהם במעורבות בתאונות. בין המאפיינים האלו נמנים חוסר ניסיון בנהיגה, נטייה מוגברת לקחת סיכונים, השפעות שליליות של נוכחות נוסעים מתבגרים, ומאפיינים נוספים (שרון ואחרים, 2020).

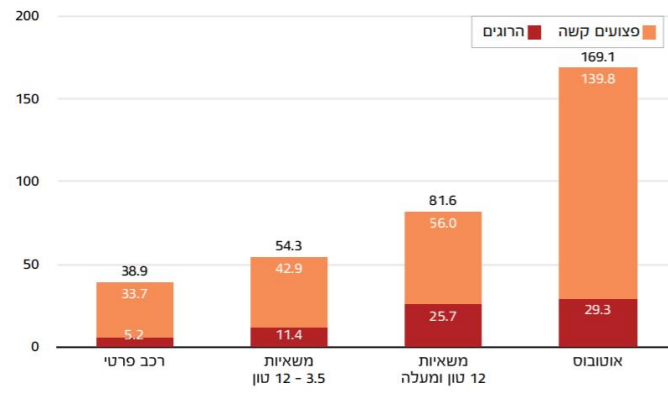
## 5.4 תחבורה ציבורית

היקפי התחבורה הציבורית בישראל במגמת התרחבות בשנים האחרונות, ובעשורים הבאים עשויה להתרחב אף יותר. על כן, ובנוסף לעובדה כי ישראל ניצבת במקום האחרון והלא מחמיא במספר ההרוגים בתאונות במעורבות אוטובוסים מתוך 20 מדינות, יש צורך לפעול לאלתר על מנת להפחית את התאונות החמורות במעורבות תחבורה ציבורית בישראל.



## 5.5 רכבי משא

רכבי משא – משאיות – מעורבות הרבה יותר בתאונות חמורות בהשוואה לרכבים פרטיים. שלוש סיבות מרכזיות להיפגעות היתר בתאונות במעורבות משאיות. האחת היא שמדובר ברכב כבד, וברוב המקרים יהיה כבד פי כמה מהרכב או משתמש הדרך עימו מעורב בתאונה. השנייה היא שלרכב מתוקף גודלו וצורתו יש בעיה מובנית של טווח ראייה ושטחים מתיים. שלישית, מתוקף ייעודו, נמצא שעות רבות על הכביש, ומאלץ



שיעור ההרוגים ופצועים קשה בתאונות למיליארד ק"מ נסועה לפי סוג הרכב (ממוצע 2013-2019)

את הנהג בעבודה רציפה, ארוכה שעלולה להיות משעממת. על כן יש לפעול בנושא זה, על מנת להפחית את ההיפגעות החמורה בתאונות במעורבות רכב משא.

## 5.6 חגירה

אחת הדרכים היעילות ביותר להפחתת חומרת ההיפגעות בעת תאונה היא חגירה. עבור מבוגרים הצורך הוא בשימוש בחגורת הבטיחות בלבד, ועבור ילדים יש צורך בחגירה תוך הושבתם בכיסא בטיחות או בהתקן מגביה (בוסטר). החגירה היא נושא מרכזי בתוכניות הלאומיות בכל אחת מהמדינות, וכן בהמלצות הארגונים הבינלאומיים. מסקר תצפיות שנערך בשנת 2019 ברלב"ד עולה כי יש בישראל בעיה חמורה בחגירה במושב האחורי: בישובים ערביים רק 64% נצפו חגורים מאחור, בישובים חרדיים 67%, ובישובים יהודיים ומעורבים – 74%. באוכלוסייה הערבית ישנה בעיה בשיעורי החגירה גם במושבים הקדמיים: בקרב נהגים ונוסעים נצפתה חגירה רק ב-68% מהמקרים (לחמי ושרון, 2020). בהשוואה בינלאומית שפרסם ארגון ה-WHO ב-2018, ניכר מצבה הבעייתית של ישראל שניצבת במקום ה-23 מתוך 29 מדינות גם בשיעור החגירה במושבים הקדמיים, וגם במושבים האחוריים (ברמניס, 2020).

## 5.7 הסחי דעת

הסחי דעת היו מאז ומעולם אחד מגורמי הסיכון לתאונות דרכים. ממחקר שנערך בשש מדינות אירופה בשנת 2013<sup>7</sup>, כ-32% מהתאונות היו בשל הסח דעת כלשהו (Shinar, 2017). הסחי הדעת אינם מקשה אחת. הם מורכבים מאחד או יותר מהבאים: הסח דעת קוגניטיבי, הסח דעת שמיעתי, הסח דעת חזותי והסח דעת פיזי (הדר, 2019). עם כניסת הטלפון החכם למשחק, כמות הסחי הדעת הפוטנציאלים בתוך הרכב עלתה באופן משמעותי, וככזו יש צורך לטפל בה. הטלפון החכם הוא כבר מזמן אינו טלפון, אלא מחשב – טלוויזיה – רדיו – ספר ועוד ועוד. בשנים האחרונות נוספה עליו מערכת האינטרנט שמספקת את אלו על צג גדול יותר המובנה ברכב עצמו. ככל הנראה נכחו לנו עוד התפתחויות רבות בתחום שיעלה צורך להתמודד עמן.

<sup>7</sup> פינלנד, גרמניה, איטליה, הולנד, שבדיה ובריטניה.

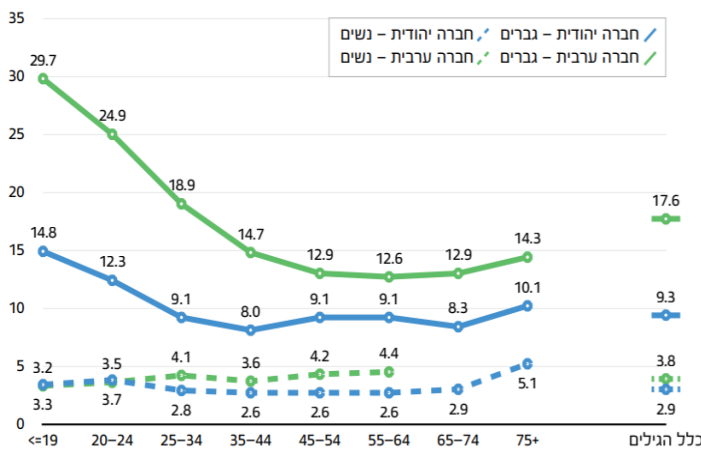
## 5.8 נהיגה תחת השפעת אלכוהול

גורם סיכון זה הוא מרכזי בתוכניות לאומיות ובהמלצות הגופים הבינלאומיים.

לגבי אלכוהול, מהספרות עולה, כי נהיגה תחת השפעת אלכוהול בכל מינון שהוא, פוגעת במיומנויות הנהיגה. על פי החוק בישראל לנהגים צעירים ולנהגים מקצועיים אסור לנהוג תחת השפעת אלכוהול כלל (אסור ריכוז של מעל 0.001 מ"ג), ולשאר הנהגים אסור לנהוג אם מצוי בדמם ריכוז של 0.005 מ"ג. אין מידע מדויק בנוגע למספר התאונות שנגרמות כתוצאה מנהיגה תחת השפעת אלכוהול, אך בעולם זהו גורם סיכון מרכזי ומדינות רבות מתמקדות בו בתוכניות הלאומיות שלהן (ברמניס, 2020 ב'). מסקר שנערך ברלב"ד (לחמי וגורדוני-לביא, 2020) עולה כי 20% מהנהגים דיווחו כי נהגו ברכב לאחר ששתו אלכוהול מעל הכמות המותרת.

## 5.9 נהיגה תחת השפעת סמים

לגבי סמים, המצב מורכב הרבה יותר, מאחר כל משפחה של סמים משפיעה באופן אחר על היכולות הקוגניטיביות. בנוסף, ובניגוד להשפעת אלכוהול על יכולות הנהיגה, לא קיים מידע רב בספרות על הקשר בין משפחות שונות של סמים והשפעותיהן על מיומנויות נהיגה. זאת ועוד, העבירה המרכזית בשימוש בסמים היא עצם השימוש בהם שמהווה עבירה על החוק, כי נכון לזמן כתיבת שורות אלו, השימוש בהם היה אסור. לכן לא היה צורך לחוקק באופן ממוקד איסור נהיגה תחת השפעת סמים. חריגים לכך הן תרופות במרשם וקנאביס רפואי. בשנים האחרונות מדינות שונות מאמצות מדיניות של אי הפללה או לגליזציה לשימוש בקנביס. נוסף על כך, השימוש בקנביס רפואי כתרופה הולך ועולה. מסיבות אלו עולה הצורך לאסדרת הנושא ולפיתוח והכנסה של כלי אכיפה יעילים. ממדי התופעה אינם ידועים, אך ניתן לשער בביטחון כי היא תתרחב בהתאם לשינויים בחוק.



שיעור מעורבות נהגים בתאונות דרכים חמורות ל-10,000 מורשים לנהוג לפי מגדר, גיל וקבוצת אוכלוסייה (ממוצע 2013-2019)

## 5.10 חברה ערבית

ההיפגעות החמורה בחברה הערבית גבוהה בהרבה בהשוואה להיפגעות החמורה במגזר היהודי. היעדר תשתיות בסיסיות ביישובי החברה הערבית מהווים את אחד הגורמים המשמעותיים לכך. על כן יש צורך בפעולה רחבה וממוקדת בתחום זה.

## 5.11 כלי רכב בטוחים יותר

אחת מזוויות הניתוח המרכזיות היא כלי רכב, וכפועל יוצא, יש להתמקד בהפיכת כלי הרכב לבטוחים יותר. בעשורים האחרונים אנו עדים להתפתחות משמעותית בבטיחות כלי הרכב. ממערכות בטיחות פסיביות, יש מעבר למערכות אקטיביות, וכן התקדמות אדירה בכל הקשור ביכולת של הרכב להגן על הנהג בעת תאונה. לכן, עלינו לתמוך ולחזק את התהליך המתרחש, תוך היצמדות למהלכים המתרחשים במדינות המפותחות, בהן נערכת הבדיקות לכלי הרכב.

## 5.12 כבישים בטוחים יותר

רמת הכבישים בישראל אינה ירודה בהשוואה למדינות אחרות ועם זאת, ניתן וכדאי לאמץ מתודולוגיות שיטתיות לבחינת כבישים ושיפורם, כפי שנהוג במדינות אחרות המובילות בתחום, כגון RAP – Road Assessment Program, מיפוי כבישים ושדרוג כבישים.<sup>8</sup>

## 5.13 ניהול מהירות

מהירות היא הגורם העיקרי לכשליש מהתאונות הקטלניות, והיא מהווה גורם סיכון מרכזי בבטיחות בדרכים (European Commission, 2018; ETSC, PIN 36, 2019). ניהול מהירות הוא האופן שבו המדינה והרשויות קובעות את המהירויות בדרכים. בגלל שמהירות היא גורם משמעותי מאוד בתאונות הדרכים, לניהול מהירות חלק לא מבוטל בהפחתתן. הגישה הרווחת כיום במדינות המובילות היא ניהול מהירות על פי ה-Safe System: גישה הוליסטית תוך יישום מגוון אמצעים שנותנים מענה מערכתי לבעיות המהירות ברשת הדרכים (ETSC, PIN 38, 2020; שרון וטרויצקי, 2020). הצורך בניהול מהירות אפקטיבי להפחתת היפגעות חמורה בתאונות דרכים נובע מכך שהסיכוי לתאונה עולה עם המהירות, וכי למהירות השפעה מכרעת על בטיחות משתמשי הדרך הפגיעים (שרון וטרויצקי, 2020).

## 5.14 ניהול הבטיחות בדרכים בתחבורה חכמה

מטרתנו של מיקוד בתחבורה חכמה בהיבט ניהול הבטיחות היא הכנה לעולם התחבורה בעשורים הבאים. תחבורה חכמה נעה על מנעד רחב מאוד. החל מתקשורת מינימלית בין הרכב לתשתית, ועד לנסיעה אוטונומית לחלוטין. מכאן, שניהול הבטיחות עוסק בעיקרו בתכנון ובניית תשתית של תחבורה חכמה בהקשר של דרכים, רכבים, תקינה, חקיקה, ביטוח, תמריצים ועוד. הדגש אותו אנו שמים בתכנית הלאומית הוא על הזווית של בטיחות בדרכים בהקשר של תחבורה חכמה. העולם שבו הרכב מתקשר עם התשתית ועם הנהג כבר כאן, וככל שנשכיל לתכנן את התשתית טוב יותר, כך נהיה מוכנים יותר לחידושים המתדפקים על דלתנו. מדינות מפותחות בעולם כבר נערכות להתאמה לתחבורה חכמה, וגם על מדינת ישראל להיערך לכך – לא מחר, כי אם היום. מדובר בפרויקט רב ממדי ורב תחומי, שכולל אנשי מקצוע ומקבלי החלטות מתחומים רבים ומגוונים. אל לנו לשכוח את הבטיחות בדרכים כרכיב מרכזי.

<sup>8</sup> בשנת 2019 נכתבה ביוזמת הרלב"ד "תוכנית אב לאומית לבטיחות בדרכים: קידום תשתית דרכים בטוחה" (גיטלמן, 2019). המסמך שימש כתשתית לעבודת הצוותים שעסקו בנושאי תשתיות.

## 5.15 חקר גורמים לתאונות

מידע מקיף ומהימן יתרום במידה רבה לסיכויים להצלחה בהפחתת ההיפגעות החמורה בתאונות דרכים. הסיבה לכך היא שכיום, ברוב המקרים, אין אנו יודעים מהם הגורמים לתאונות. מסיבה זו היכולת לתעדף את הפתרונות המוצעים קטנה, והתעדוף נעשה בעזרת מידע חלקי בלבד. נושא זה נמצא תחת ניהול הבטיחות, מכיוון שמסתכל ברמת המאקרו על התופעות, ומאפשר את הבנת הבעיות כולן.

## 5.16 ניהול בטיחות יעיל

ניהול בטיחות יעיל הוא המפתח לתוכנית לאומית מוצלחת. השגת היעדים לא תתאפשר ללא שיתוף פעולה ממשי בין בעלי העניין, ורק ניהול בטיחות יעיל יוכל להוביל לכך. במדינות המובילות בבטיחות בדרכים ובאחוז השיפור בבטיחות בדרכים ניהול הבטיחות הוא רכיב מרכזי. כפי שעולה מתוכניות לאומיות במדינות נבחרות בעולם (בריטניה, שבדיה, נורבגיה, ניו זילנד, אירלנד ורבות נוספות), ניהול הבטיחות מתחיל מרצון פוליטי (Political Will) בדרגות הבכירות ביותר, לעשייה לשם שיפור הבטיחות בדרכים. הדבר בא לידי ביטוי בשר או ראש מדינה מוביל של התוכנית, הקצאת משאבים, ורתימת כל השותפים למהלך. ניהול בטיחות יעיל כולל הצבת יעדים, מעקב אחר התקדמותם, והערכת העמידה בהם.

## 6. גישת המערכת הבטוחה – Safe System

ה-Safe System, מודל המערכת הבטוחה, הוא מודל ניהול בטיחות בדרכים. המודל מאמץ את גישת "חזון אפס" (Towards Vision Zero) לפיו יש לשאוף למצב בו לא יהיו הרוגים ופצועים קשה בתאונות דרכים ועל כן מתמקד בתיאום ושיפור מרכיבי מערכת התחבורה באופן שיפחית את הסיכוי לתאונה חמורה (Wegman et al, 2012). תאונה חמורה נמדדת על פי דרגת ההיפגעות הגבוהה ביותר בה, על פי מדד MAIS, שהוא מדד רפואי לחומרת פגיעה.<sup>9</sup> המודל מציב את משתמשי הדרך הפגיעים ביותר בראש סדר העדיפויות, ומכוון קובעי מדיניות לעצב מדיניות ניהול תנועה בהתאם (Wegman et al, 2012; WHO, 2017; World Bank, 2019).

### גישת ה-Safe System: טיפול מערכתי להפחתת היפגעות חמורה

בבסיס גישת ה-Safe System עומדות הבחינה והטיפול המערכתי מארבע זוויות מבט:



1. משתמשי דרך בטוחים
2. כלי רכב בטוחים
3. תשתיות בטוחות
4. מהירות בטוחה

<sup>9</sup> מדד Maximal Abbreviated Injury Scale – MAIS – הוא מדד רפואי לחומרת פגיעה. לחישוב מדד זה, מציין הצוות הרפואי את חומרת הפגיעה עבור כל אחד מתשעה אזורים בגוף, בסולם הנע בין 1 ל-6: 1 קל, 2 בינוני, 3-5 קשה, 6 אנוש. מדד MAIS הוא התוצאה של הציון המקסימלי מבין תשעת ציוני ה-AIS שנקבעו לאברי הגוף. בישראל משולבים נתוני מדד ה-AIS בעבור פצועים המאושפזים בבתי חולים בנתוני ההיפגעות בתאונות דרכים מאז 2019 ע"י הלמ"ס בשת"פ מכוון גרטנר במשרד הבריאות והרלב"ד (נתונים אלו קיימים גם עבור השנים 2013-2018). מקור: בן-אבי, 2020.

המהירות הבטוחה נוספה כאחד מארבע הזוויות לאחרונה, מאחר ולמהירות ולהשלכותיה על הבטיחות תרומה דרמטית. על פי הגישה, הטיפול היעיל והמוצלח יהיה תוך הסתכלות על ארבע דרך ארבע זוויות אלו, ועל כל רכיבי המערכת לעבוד ביחד. כך שאם אחד מהמרכיבים כושל, המרכיבים האחרים "יחפזו" עליו, ובכך תימנע התאונה או שתהיה פגיעה שאינה חמורה.<sup>10</sup>

## 7. גורמים הכרחיים להצלחה

תכנון כיווני הפעולה הוא רק הצעד הראשון בהצלחת התוכנית ועמידה ביעדיה. ישנם מספר תנאים שלולא יתקיימו, סביר כי לא נראה את התוצאות המיוחלות.

להלן התנאים המחייבים:

- תמיכת הממשלה בתוכנית, תוך עשיית הצעדים הנדרשים למימושה;
- הצבת יעדים ומעקב אחר השגתם;
- שיתוף פעולה בין כל בעלי העניין ועבודה בשילוב ידיים;
- תקצוב הולם;
- עבודה מערכתית דרך ארבע נקודות מבט בכל נושא ונושא: הרכב, התשתית, ההתנהגות והמהירות;
- רב שנתית עם ראייה ארוכת טווח.

---

<sup>10</sup> בשנה הקרובה הרלב"ד תפרסם מסמך מפורט בנושא ה-Safe System. מסמך זה יסייע בהעמקה לעוסקים בתחום.

## 8. תוכנית העבודה: כיווני הפעולה בכל אחד מהנושאים

בחלק זה יפורטו כיווני הפעולה שנקבעו על ידי הצוותים המקצועיים. כאן יפורטו כיווני הפעולה בלבד, והדרכים למימושם, יופיעו בלוחות מפורטים בסוף המסמך. חשוב לציין כי התוכנית היא דינמית, ועליה לקחת בחשבון שינויים שיתרחשו בכל תחומיה, בעיקר בתחומי הרכב והתשתית. ההתפתחויות הטכנולוגיות בשנים אלו מחייבות בחינה מחודשת ועדכון של הפעולות אחת לשנתיים. עדיין כיווני הפעולה בעינם עומדים, גם אם המשימות ישתנו במהלך השנים.

### 8.1 עיר בטוחה

- אזורי **מיתון תנועה** לשם שמירה מקסימלית על משתמשי הדרך הפגיעים.
- מיקוד בהפיכת **סביבת בתי ספר** לבטוחה.
- **שבילי אופניים** ותשתיות לכלים זעירים.
- **הרחבת האכיפה העירונית**, בדגש על אכיפת פקחים ואכיפה אוטומטית.
- קידום **חצייה בטוחה**.
- **מיסוד תשתית הידע** ברמה המקומית.
- **ניהול בטיחות** מקצועי ויעיל במרחב העירוני.



### 8.2 נהגים צעירים

- הגברת **תפיסת סיכון** – זיהוי מצבי סכנה והגברת המיומנות להימנע מכניסה אליהם – באמצעות הכשרה מתאימה.
- **אכיפה** ממוקדת באוכלוסייה זו שתהווה הרתעה יעילה.
- הנגשת **אמצעים לשמירת כשירות** לאחר קבלת הרישיון.



### 8.3 אופנועים

- הגברת **תפיסת הסיכון** – זיהוי מצבי סכנה והגברת המיומנות להימנע מכניסה אליהם – באמצעות הכשרה.
- הוספת **פס תחתון** למעקות בטיחות במרחב הבינעירוני.
- **צביעת מיסעה** בצבע שאינו מחליק.
- קידום הכנסת **מערכות בטיחות לאופנועים**.



#### 8.4 תחבורה ציבורית

- אימוץ הדירקטיבה האירופית בכל הקשור **למערכות בטיחות**.
- הכנסת **מערכות בטיחות** לשמירת בטיחות הנוסעים ומשתמשי הדרך האחרים.
- בניית כלים **לשמירת כשירות** הנהגים ושיפור מיומנויות.



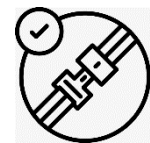
#### 8.5 רכבי משא

- אימוץ הדירקטיבה האירופית והכנסת **מערכות בטיחות**.
- בניית כלים **לשמירת כשירות** הנהגים ושיפור המיומנויות.
- הקמת **מפרצי מנוחה** לרכב כבד.
- תכנון **מפרצי עצירה לשקילה** לצורך אכיפת נהיגה במשקל המותר.



#### 8.6 חגירה

- חובת התקנת **מערכת התראה** לחגירה במושב באחורי.
- העלאת מודעות **לחשיבות החגירה באוכלוסיות הערבית והחרדית** בהן יש בעיה.
- העלאת מודעות **ילדים ובני נוער** לחשיבות החגירה.
- קידום חגירה נכונה של **ילדים** בהתקני ריסון.



#### 8.7 הסחי דעת

- פיתוח **אמצעי אכיפה** להיסח דעת בעת נהיגה.
- קביעת **מדיניות שילוט** להפחתת היסח דעת.
- הגברת מודעות של **ילדים** לנושא כדי שישמשו **כסוכני שינוי** בקרב מבוגרים.
- הגברת מודעות **בני נוער** וחינוכם להימנעות מהסחי דעת כמשתמשי דרך.



#### 8.8 נהיגה תחת השפעת אלכוהול

- מיפוי **היקף התופעה** והבנתה.
- טיפול ברצידיביוסיטים בעזרת **תוכניות שיקום** (נוסף על הענישה).
- אכיפה **משולבת הסברה** להפחתת התופעה.



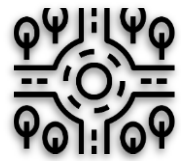
### 8.9 נהיגה תחת השפעת סמים

- מיפוי היקף התופעה והבנתה.
- אסדרת נהיגה תחת השפעת קנאביס, בהתאם לשינויים בחוק (אם יהיו).
- פיתוח/אימוץ אמצעי אכיפה.
- העלאת מודעות הצעירים לסכנות בנהיגה תחת השפעת סמים.



### 8.10 החברה הערבית

- ניהול בטיחות יעיל ומשמעותי, תוך רתימת הדרג הנבחר למטרה.
- תכנון ויישום תוכניות תמרור.
- טיפול במוקדי סיכון ומפגעי בטיחות.
- הקמת חניוני רכב כבד.
- שיפור/התקנת תשתיות בטיחות בקרבת מוסדות חינוך.
- הנגשה ותגבור תחבורה ציבורית.
- גיוס סוכני שינוי לשיפור ההתנהגות הבטוחה.
- שיפור אקלים הבטיחות וקידום הבטיחות ברמת הרשויות.



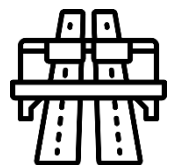
### 8.11 כלי רכב בטוחים יותר

- אימוץ הדירקטיבה האירופית.
- עבודה בישראל לפי דירוג בטיחות בינלאומי.
- גריסת רכבים ישנים.
- קידום הכנסת מערכות בטיחות לכלי רכב משומשים.
- עידוד רכישת כלי רכב בטוחים.
- הקמת מסד נתונים מרכזי לכלי רכב.



### 8.12 כבישים בטוחים יותר – המרחב הבינעירוני

- טיפול במוקדי סיכון ונקודות תורפה בטיחותיות.
- שדרוג תשתית בכבישים קיימים.
- תחזוקה שוטפת – הגדלת אמצעים.
- זיהוי מדויק של מיקום לשם שיפור מהירות התגובה.
- מתודה למיפוי מפגעים ותשתית.
- יישום דירוג בטיחות לכבישים.
- תכנון והתקנת תשתית לאכיפה.



- תכנון והכנסת תשתית חכמה.

### ניהול מהירות 8.13

- התאמה בין תשתית למהירויות הרצויות (ושינוי מהירות בעת הצורך).
- הכנה תשתיתית לכניסת מערכת ISA.
- תכנון, יישום והכנסה לשימוש של מפת מהירות דיגיטלית.
- הגברת הציות לנהיגה במהירות המותרת באמצעות אכיפה.



### תחבורה חכמה בדגש על בטיחות 8.14

- פיתוח ואימוץ תשתיות לתחבורה חכמה – ניסויים להכנסת טכנולוגיות תשתית.
- הכנסת תשתיות חכמות לרשת הדרכים.
- הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה.



### חקר הגורמים לתאונות דרכים 8.15

- יצירת פלטפורמה נגישה המבוססת מאגר מידע מגוון ואחוד.
- פיתוח יכולות לשימוש בנתונים דינמיים ברמה העירונית והלאומית.
- מיסוד והרחבת חקירות עומק.



### ניהול בטיחות יעיל – ועדת ההיגוי של התוכנית הלאומית תפעל: 8.16

- בשיתוף פעולה בין הגורמים בעלי העניין.
- להקצאת משאבים להשגת היעדים.
- לשם בקרה אחר ביצוע התוכנית.
- וכן בקרה אחר עמידה ביעדים.



## 9. בקרה, הערכה ומחקר

תוכנית לאומית רב שנתית לא יכולה להיות שלמה אם לא מוודאים בצורה עיתית שמתקדמת, לא מעריכים את הפעולות בה כדי לוודא שיעילות (ועורכים שינויים במידת הצורך), ולא מתעדכנים חדשות לבקרים בחידושים ועורכים מחקר, כדי להיות מתקדמים כפי שהמדע מתקדם. אחד ממושגי היסוד שמשרתים את התוכניות הלאומיות הוא Safety Performance Indicator = SPI. אלו הם מדדי בטיחות שנקבעים עבור כל יעד בתוכנית, קטן כגודל, ואותם יש להשיג במהלך התוכנית. השגתם המצרפית של ה-SPIs בכל תחומי התוכנית המערכתית – תוביל לתוצאה הרצויה.

בתוכנית 50 עד 30 נקבעו יעדים לטווח קצר (עד 2023) בינוני (עד 2026) וארוך (עד 2030), ואלו מהווים את ה-SPIs של התוכנית הלאומית.

נוסף על מטרות אלו, הרלב"ד תבחן חמישה SPIs בכל שנתיים, כדי לקבל תמונת מצב אודות תופעות שונות שמשפיעות על הבטיחות בדרכים. בין מדדים אלו יכללו מדידת מהירות, שימוש בסמארטפון בנהיגה, התנהגויות הולכי רגל, בדגש על חצייה, נהיגה תחת השפעת אלכוהול וחגירה.

בנוסף הרלב"ד עורכת ניתוחי נתונים קבועים ביחס לתאונות, נפגעים ומשתמשי דרך, ועוקבת אחר המגמות והשינויים. אלו מתפרסמים מידי שנה בקובץ "מגמות", ובפרסומים נוספים.

### 9.1 בקרה

היכולת של תוכנית רב שנתית בבטיחות בדרכים להיות יעילה נובעת מהיותה מערכתית. מתוך כך, עליה להתקדם במספר חזיתות בו זמנית (עדיף בכולן כל הזמן). זו הדר היחידה בה נוכל לראות תוצאות. אחד המנגנונים שנועדו לוודא את התקדמות התוכנית באופן מיטבי הוא מנגנון בקרה.

הבקרה צריכה להיות:

- קבועה, ולהתקיים בפרקי זמן קבועים בהם המתכננים והמבצעים צריכים לתת דין וחשבון על התקדמותן.
- מקצועית, ונעשית תוך הבנה עמוקה של המתרחש.
- בעלת יכולת השפעה, במידת הצורך, כאשר אין התקדמות מספקת או ההתקדמות אינה לכיוון הנכון.

לפיכך תהליך הבקרה יכלול שישה נושאים אליהם צריך להתייחס:

- איסוף נתונים הנוגעים ליישום התוכנית והשלמת שלבי הביצוע
- בחינת עמידה ביעדים
- בחינת אפקטיביות הפעולות
- זיהוי חסמים
- עדכון צעדי התוכנית לטובת עמידה ביעדים לאורך הזמן
- דיווח שנתי לממשלה בדבר יישום התוכנית ותמונת מצב הבטיחות בדרכים

הבקרה תבצע הן ברמה הלאומית והן ברמה המקומית.

ברמה הלאומית – דיווח על התקדמות יישום שלבי הביצוע, ביצוע התקציב וחסמים רלוונטיים.

ברמת המקומית – ביצוע בקרה אחר עמידה ביעדים ושלבי הביצוע ברשויות המקומיות באמצעות השלטון המקומי ובדגש על יישום המלצות ניהול בטיחות ברשויות המקומיות.

לצורך ביצוע הבקרה תפעל ועדת היגוי בראשות מנכל משרד התחבורה. בכינוס הוועדה ידווחו משרדי הממשלה הרלוונטיים ומכרז השלטון המקומי על התקדמות משרדם בכל הנוגע ליעדי התוכנית, ביצוע כיווני הפעולה, דיווח על ניצול התקציב והצפת חסמים. הוועדה תתכנס פעמיים בשנה, בחודשים יוני ודצמבר, ויהיו חברים בה המנהלים הכלליים של משרדי האוצר, הפנים, ביטחון הפנים, המדע והטכנולוגיה, משטרת ישראל, בריאות, חינוך, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נציג מערך הסייבר הלאומי, נציג מרכז השלטון המקומי והממונה על התקציבים.

הרלב"ד תהיה אחראית על הבקרה על התוכנית הלאומית. הבקרה תכלול איסוף הנתונים, ריכוז וניתוח המידע באופן שוטף ובחינת אפקטיביות צעדי התוכנית.

וועדת ההיגוי תפעל להסרת חסמים הכרוכים בהתקדמות התוכנית, תרכז את המידע הרלוונטי בנושא זה ותקדם פתרונות.

ועדת ההיגוי תבחן מידי שנה את הצורך בעדכון התוכנית בהתאם למגמות ולתמונת מצב התחבורה והבטיחות בדרכים, התקדמות הטכנולוגיות ועוד.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים יגיש לממשלה בכל שנה דיווח שנתי אודות התקדמות התוכנית ועמידה ביעדים. הדין וחשבון יובא לידיעת הציבור.

מנגנון המעקב אחר ביצוע התוכנית חשוב שיבוצע לא רק ברמת הניטור אלא גם ברמת הערכת התוכנית ובחינת השגת היעד כלומר מדידת השפעה של יישום מדיניות.

## 9.2 הערכה

אחד הרכיבים המשמעותיים בהפעלה מוצלחת של תוכניות בגישת ה-Safe System, הוא הערכת כל אחד ממרכיבי התוכנית, ושינויו במקרה הצורך. על כן יש צורך, כבר בשלב התכנון, כחלק מכול פעולה לבצע הערכה שלה.

## 9.3 מחקר

המחקר יגרום לנו להישאר מעודכנים. מעבר לכך, באמצעים העומדים לרשותנו בשנת 2020, יהיה אפשרי להשתמש בנתונים בצורה חכמה, שתלמד אותנו רבות על המתרחש ועל העתיד להתרחש. על כן עלינו להקצות זמן, תקציב וכוח אדם נפרד לכל הקשור במדע ובנתונים, כי אלו יקדמו אותנו יותר מכול דבר אחר.

## 10. אחריות משותפת

משרד התחבורה והרלב"ד לבדם אינם יכולים לקיים תוכנית לאומית רב שנתית אופטימלית. יש צורך בשיתופי פעולה של כל בעלי העניין כדי להגיע לתוצאה הרצויה ולהשיג את היעד.

במהלך זה לוקחים חלק:

מועצה מקומית שוהם	ישראל דיגיטלית	משרד התחבורה
עיריית בני ברק	רשות התקשוב	הרלב"ד
נתיבי איילון	רשות המיסים	משרד ראש הממשלה
נת"י	מינהל תכנון	משרד האוצר
חוצה ישראל	הרשות לפיתוח כלכלי חברתי במגזר החרדי	משרד הפנים
	הרשות למאבק באליומות בסמים ובאלכוהול	משרד הבט"פ
	מפ"י	משרד החינוך
	למ"ס	משרד המדע
	צה"ל	משטרת ישראל
	מרכז השלטון המקומי	המשרד לשוויון חברתי
	עיריית תל אביב	משרד המשפטים
	עיריית ראשון לציון	משרד הבינוי והשיכון
	עיריית ירושלים	משרד הביטחון
	עיריית עראבה	משרד הבריאות
	עיריית באקה אל גרבייה	רשות החדשנות

## 11. היעד הבא: תוכנית לאומית רב שנתית עד לשנת 2040

אחד מגורמי ההצלחה להפחתת ההיפגעות החמורה בתאונות דרכים הוא עבודה מתמדת עם ראייה אסטרטגית קדימה, תוך התחשבות במגמות, התפתחויות וחידושים שמשפיעים ועשויים להשפיע על הבטיחות בדרכים. לכן, כדי לשמר את רצף העשייה, עלינו לכתוב בשנת 2030 את התוכנית הלאומית לעשור הבא – עד 2040.

בעזרת מספר כללים נוכל לכתוב תוכנית לאומית המשכית:

- המלצות ליעדים של ה-WHO וה-ETSC
- עבודה המשכית על הנושאים הקיימים
- בחינת מגמות עתידיות, והוספת נושאים בעת הצורך
- עדכון הנושאים המשפיעים על הבטיחות בדרכים ברמה הבינלאומית
- מעקב אחר ה-SPIs הקיימים

## 12. רשימת מקורות

- אלגום-מזרחי, א. (2020). מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים. ירושלים: מרכז מחקר ומידע, הכנסת.
- בן-אבי, מ. (2019). מגמות בבטיחות בדרכים בישראל, 2008-2018. ירושלים: הרלב"ד.
- בן-אבי, מ. (2020). מגמות בבטיחות בדרכים בישראל. ירושלים: הרלב"ד.
- בר, א. (2016). בלימת הקטל בדרכים: דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חה"כ איתן כבל. ירושלים: הכנסת.
- ברמניס, ע. (2020). חגירה: נייר מידע. ירושלים: הרלב"ד.
- ברמניס, ע. (2020). אלוהול ונהיגה: נייר מידע. ירושלים: הרלב"ד.
- גיתלמן, ו. הנדל, ל. כרמל, ר. ובכור, ש. (2010). בחינת תוכניות לקידום הבטיחות בדרכים בעשר המדינות המובילות בעולם בתחום הבטיחות בדרכים. חיפה: הרלב"ד ואיגוד חברות הביטוח בישראל.
- גיתלמן, ו. (2019). תוכנית אב לאומית לבטיחות בדרכים: קידום תשתית דרכים בטוחה (טיטה סופית). ירושלים.
- הדר, י. (2019). הסח דעת משימוש בסמארטפונים בנהיגה. ירושלים: הרלב"ד.
- הדר, י. (2020). בטיחות רוכבי אופנועים בישראל: נתונים, גורמי סיכון ותפיסות הרוכבים. ירושלים: הרלב"ד.
- הקרט, ש., גיתלמן, ו., קורצ'טוב, סעיד, מ. (2017). הערכת השלכות בטיחותיות של עידוד תחבורה ציבורית בישראל, דו"ח ביניים מס' 1. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.
- הרצוג, ח. (2020). עלות תאונות הדרכים למשק הלאומי. הרלב"ד, BDO ודה מרקר.
- טרויצקי, א. (2019). עלות תאונות דרכים למשק בישראל ב-2017. ירושלים: הרלב"ד.
- ירון, ר. ומטר, ק. (2019). בניית תוכנית אב לבטיחות בדרכים בהקשר התשתיתי: סקר ספרות והמלצות ליישום במדינת ישראל. ירושלים: הרלב"ד.
- לחמי, א. ושרון, א. (2020). סקר תצפיות ארצי: שימוש בחגורות בטיחות 2019. ירושלים: הרלב"ד.
- לחמי, א. וגורדוני-לביא, י. (2020). נהיגה תחת השפעת אלכוהול: סקר עמדות ודיווח על התנהגות. ירושלים: הרלב"ד.
- מבקר המדינה (2020). בטיחות בדרכים של כלי רכב כבדים. דוח שנתי 71א.
- מרסיאנו, ע. (2020). נתוני היפגעות ותאונות דרכים עם נפגעים בתקופת הקורונה. ירושלים: הרלב"ד.
- מרציאנו, ה. וסתר, פ. (2019). הכשרת נהגי רכב כבד בעולם: סקירת ספרות. הרלב"ד ואוניברסיטת חיפה.
- נחום, י. (2020). מערכות בטיחות לאופנועים. ירושלים: הרלב"ד.
- סורוקר, ג. (2020). קורקינטים חשמליים: נתונים, גורמי סיכון וכיווני פעולה. ירושלים: הרלב"ד.
- שיינין, י. (2005). הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים: עיקרי התוכנית. ירושלים: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.
- שרון, א. וטרויצקי, א. (2020). מהירות וניהול מהירות בגישת המערכת הבטוחה: נייר מידע. ירושלים: הרלב"ד.
- שרון, א. וטרויצקי, א. (2020). התנהגות הולכי רגל בצמתים עם הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית. ירושלים: 2020.

שרון, א. טרויצקי, א. וברמניס, ע. (2020). רישיון נהיגה מדורג (רנ"מ) בישראל – השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים. ירושלים: הרלב"ד.

European Transport Safety Council. (2020). How safe is walking and cycling in Europe? ETSC PIN Flash Report 38. Retrieved from <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/%0Ahttps://trid.trb.org/view/1696180> .

European Commission (2018). Speed and Speed Management (Vol. 7).

European Transport Safety Council. (2019). Reducing Speeding in Europe. PIN Flash Report 36. Retrieved from <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>

McIlroy, R. C., Plant, K. A., Hoque, M. S., Wu, J., Kokwaro, G. O., Nam, V. H., & Stanton, N. A. (2019). Who is responsible for global road safety? A cross-cultural comparison of Actor Maps. Accident Analysis & Prevention, 122, 8-18.

Saving Lives Beyond 2020: The next Steps. 2019. The 3rd Global Ministerial Conference of Road Safety

Shinar, D. (Ed.). (2017). Traffic safety and human behavior. Emerald Group Publishing.

Vias and Global Road Safety. (2020). Towards the 12 voluntary global targets for road safety .

World Health Organization. (2017). Road safety (No. SEA/RC70/11). World Health Organization. Regional Office for South-East Asia.

#### תוכניות לאומיות:

--- **Inquiry into the National Road Safety Strategy 2011-2020.** 2018. Australia: NRSS.

--- **National Road Safety Strategy 2011-2020.** Australia: Australian Transport Council.

--- **National Plan Action for Road Safety 2018-2021.** 2017. Norway.

--- **Road Safety Strategy 2013-2020: Report of Mid-Term Evaluation.** 2017. Dublin: RSA.

--- **Road Safety Strategy 2013-2020.** 2012. Dublin: RSA.

--- **Road Safety Strategic Plan 2008-2020: From, For and By Everyone.** 2007. The Hague: Ministry of Transport, Public Works and Water Management (Netherlands).

--- **Spanish Road Safety Strategy 2011-2020.**

Townsend, A. 2018. **Briefing EU Strategic Action Plan on Road Safety.** Brussels, ETSC.

--- **Working Together to Build a Safer Road System: British Road Safety Statement.** 2015. London: Department for Transport.

--- **Road Safety Strategy for Western Australia 2020-2030.** Government of Western Australia, 2020.

--- **Road to Zero: New Zealand's Road Safety Strategy, 2020-2030.** New Zealand Government, 2019.

סמלילים: [/https://www.flaticon.com](https://www.flaticon.com)

אתר iRAP: [/https://www.irap.org](https://www.irap.org)

מדד בטיחות כלי רכב אירופי: <https://www.euroncap.com/en>

מדד בטיחות כלי רכב אמריקאי: <https://www.nhtsa.gov/ratings>

## 13. נספחים

### 13.1 נספח 1: חיטון כספי בעקבות הירידה בנפגעים – פירוט

#### הערכת התועלת הכספית של תוכנית 50 עד 30 למשק

אלכס טרויצקי ויעל מנדלסון

פברואר 2021

1. מטרה:

מטרת המסמך להעריך את התועלת הצפויה למשק מתוכנית 5030 במונחים כספיים.

2. הנחות המודל:

2.1 בעקבות ביצוע תכנית 5030 תחול ירידה של 50% בהרוגים ובפצועים קשה עד שנת 2030.

2.2 בנוסף, תהיה ירידה של 25% במספר הפצועים קל עד שנת 2030.

2.3 תהיה ירידה של 5% בתאונות רכוש בלבד (תאונות פח). הסיבה לכך שהפעולות בתוכנית 5030 אינן מכוונות להשפיע על תאונות רכוש בלבד. לכן, אנו מניחים כי ההשפעה עליהן תהיה נמוכה מאוד.

2.4 תמהיל התאונות יישאר זהה עד 2030. כלומר, התפלגות ההיפגעות לפי משתמש דרך תישאר זהה. במידה ותוכנית 5030 תביא לשינוי באופני תחבורה, הנחה זו מתבטלת, ואף תביא לעלייה בתועלת המשקית מהתוכנית.

2.5 קיים קשר לינארי בין גודל האוכלוסייה לבין מספר תאונות הדרכים. גודל האוכלוסייה הוא אחד ממדדי החשיפה העיקריים.

2.6 השפעת השינוי ברמת המינוע ונסועה תהיה זניחה. ככל שהמינוע או נסועת הרכב גבוהים יותר, כך ההשפעה של הגידול בהם יורדת (חוק שמידט). נכון להיום, מדינת ישראל נמצאת ברמות מינוע ונסועת רכב גבוהים דיים כך שנוכל להניח הנחה זו.

2.7 השפעת הקורונה תהיה קצרת טווח. הקורונה משנה את הרגלי הנסיעה ותמהיל התאונות בטווח הקצר (מרסיאנו, 2020, ETSC, 2020), עם זאת לא ניתן לבצע הערכה למגמת שינוי לטווח הבינוני ולטווח הארוך, ובמסמך נעשתה הנחה כי המגמה בטווח הבינוני והארוך תחזור לקדמותה.

2.8 השפעת תכנית 5030 תחל לכל המוקדם בשנת 2022.

2.9 פעולות תכנית 5030 יסתיימו בשנת 2030, אך השפעותיה ימשכו עד שנת 2040 לפחות.

3. מגבלות המודל

3.1 המודל מתייחס לסך התועלת למשק ורק בהיבט הכלכלי ללא ההיבט המוסרי.

3.2 המודל לא מתחשב בתועלות עקיפות שאינן בטיחותיות כגון: בריאות, עלייה בפרודוקטיביות ותועלות סביבתיות (איכות הסביבה).

3.3 המודל לא מתייחס להשלכות שינוי אופני תחבורה (mode shift), דבר הנובע מהנחות המודל כפי שמוסבר בסעיף 2.4.

4.1 חישוב עלויות של תאונות דרכים<sup>11</sup>

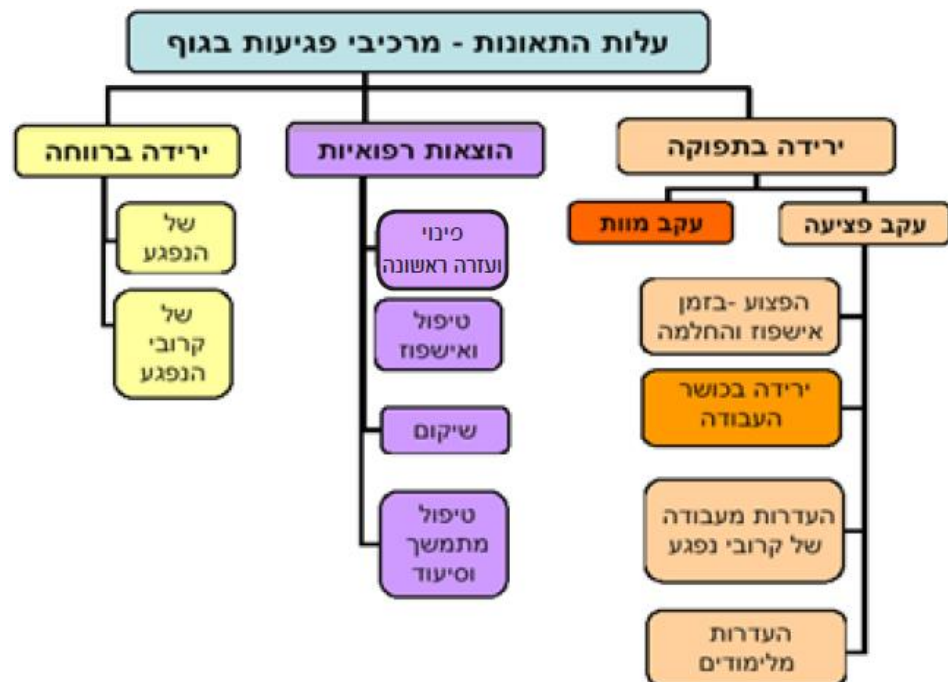
המודל החישובי ששימש בעבודה זו התבסס על נוהל פר"ת 2012<sup>12,13</sup>. הנוהל מחלק את העלויות לשני סוגים עיקריים (להרחבה: ראה נוהל פר"ת, 2012):

1) **חישוב עלות פגיעה בנפש**<sup>14</sup> לרבות עלות נזק גופני לפי חומרת פגיעה, עלות "כאב וסבל" וכיו"ב. עלויות אלו מחושבות בנפרד לכל נפגע ללא קשר ליתר המעורבים בתאונה נתונה (ככל שיש כאלו). מרכיבי עלות פגיעה בנפש מפורטים באיור 1.

2) **חישוב עלויות פגיעה ברכוש ועלויות נלוות** לרבות עלויות מוסדיות, עיכובי דרך וכיו"ב. עלויות אלו מחושבות בנפרד לכל רכב מעורב בתאונת דרכים. מרכיבי עלות פגיעה ברכוש מפורטים באיור 2.

מחברי נוהל פר"ת הראו כי ניתן להעריך את שני סוגי העלויות בקירוב טוב באמצעות מספר מצומצם של פרמטרים: העלויות של פגיעה בנפש על סמך **חומרת הפגיעה בלבד**. ובאשר להערכת עלויות של פגיעות ברכוש, הם מצאו כי ניתן לבסס את ההערכה על הפרמטרים הבאים: **סוג הרכב המעורב, סוג התאונה (תאונה עצמית או התנגשות) וחומרת התאונה**. בנייר זה יושם החישוב המקוצר, כפי ששימש בנוהל פר"ת 2012.

איור 1: מרכיבי עלות תאונות דרכים: פגיעה בנפש (מקור: נוהל פר"ת 2012).

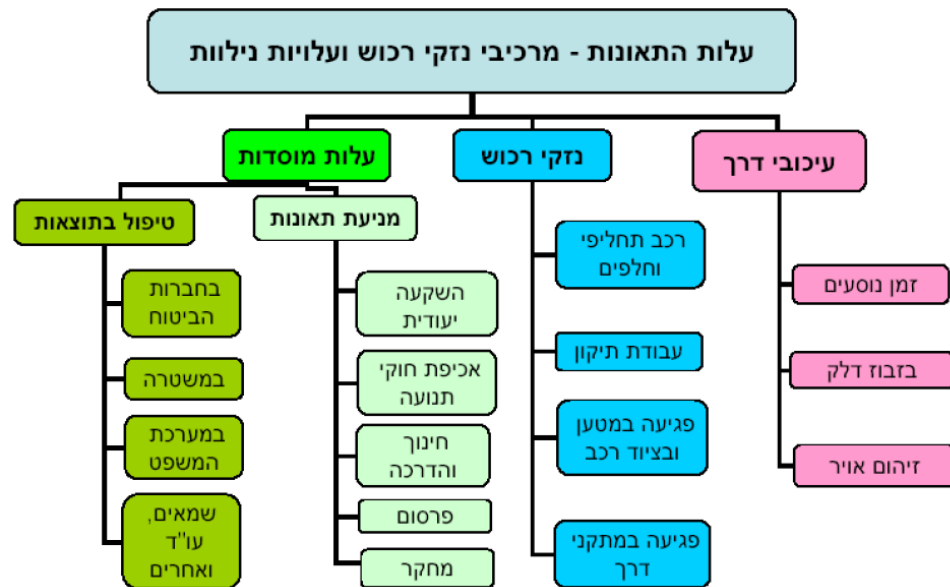


<sup>11</sup> מתבסס על טרויזקי, אלכסנדר (2018), עלות תאונות דרכים למשק בישראל ב-2017, הרלב"ד.  
<sup>12</sup> מקור: משרד התחבורה (2012). נוהל פר"ת 2012: הנחיות לבדיקת כדאיות כלכלית של פרויקטים תחבורתיים.

<sup>13</sup> בביורו שנערך עם גורם מוסמך באגף תכנון כלכלי במשרד התחבורה עולה כי נוהל פר"ת 2012 הינו הפרסום הרשמי האחרון המאושר לשימוש במדינת ישראל. אי לכך, חישוב העלויות בנייר זה התבסס על נתוני העלויות שפורסמו בנוהל פר"ת 2012.

<sup>14</sup> לצרכי עבודה זו נעשה שימוש במונח פגיעה בנפש (ולא פגיעה בגוף כפי שמופיע לפרקים בנוהל פר"ת 2012) מכיוון שמייצג טוב יותר לדעתנו את הממדים השונים של עלות כתוצאה מפגיעה בתאונות דרכים.

איור 2: מרכיבי עלות תאונות דרכים: פגיעה ברכוש ועלויות נלוות (מקור: נוהל פר"ת 2012).



כל העלויות במסמך זה עודכנו למונחי עלות נומינליות של שנת 2020 בהסתמך על מדד מחירים לצרכן כפי שפורסם בבנק ישראל.  
4.2 הגדרת מונחים

4.2.1 **תאונת דרכים** - תאונת דרכים היא אירוע שהוגדר ככזה בהתאם לנוהל משטרת ישראל ("נוהל את"ן/מת"ן מס' 02.233.13 הטיפול בת"ד/כללי עם נפגעים/סיווג") ונרשם באחד הקבצים לרישום תאונות דרכים.

4.2.2 **נפגע בתאונה** – לצרכי העבודה הנוכחית הוגדר כהרוג בתאונת דרכים או אדם שנפצע בתאונת דרכים ונזקק לטיפול רפואי (אושפז, פנה לחדר מיון או פנה לאחר מכן לטיפול בקהילה) ושלגביו קיים רישום על כך.

4.2.3 **הרוג בתאונת דרכים** – מעורב בתאונת דרכים שנפטר תוך 30 יום מיום התאונה (הגדרת למ"ס).

4.2.4 **חומרת פגיעה על פי מדד ISS<sup>15</sup>** – ISS הינו מדד רפואי המאפשר לקבוע חומרה של פגיעת טראומה באמצעות סולם הנע בין 1 ל-75. דרגת החומרה מחולקת לטווחים: 1-8 – פגיעה קלה; 9-16 – פגיעה בינונית; 16-24 – פגיעה קשה; 25+ – פגיעה קשה מאוד.

4.2.5 **פצוע שלא אושפז** – פצועים קל שנזקקו לטיפול רפואי מסוג כלשהו ואשר נרשמו בבסיסי הנתונים הרלוונטיים כמעורב-נפגע ואין לפציעותיהם ערך ISS.

4.2.6 **רכב מעורב** – הוגדר כרכב שהיה מעורב בתאונת דרכים.

4.2.7 **חומרת תאונה** – הוגדרה כחומרה המרבית של הפגיעה בקרב כל המעורבים בתאונה (לדוגמא, תאונה שבה מעורב אחד נהרג והיתר נפצעו קל מוגדרת כתאונה קטלנית).

<sup>15</sup> מקור:

IRTAD, (2011) Reporting on Serious Road Traffic Casualties: Combining and Using Different Data Sources to Improve Understanding of Non-Fatal Road Traffic Crashes, ITF.

4.2.8. **עלות פגיעה בנפש** - מבטאת את סך ההפסד למשק בעקבות פגיעה, ישירה או עקיפה, במרכיב האנושי, לרבות הפסד כלכלי מסוגים שונים, עלויות טיפול, "כאב וסבל", פגיעה ברווחה של קרובי משפחה וכיוצ"ב. בנוהל פר"ת עלויות אלו מחושבות על בסיס חומרת הפגיעה של כל נפגע באשר הוא במהלך שנה נתונה, כאמור: הרוגים, נפגעים עם רמת פגיעה על פי מדד ה-ISS, פצועים שלא אושפזו<sup>16</sup>.

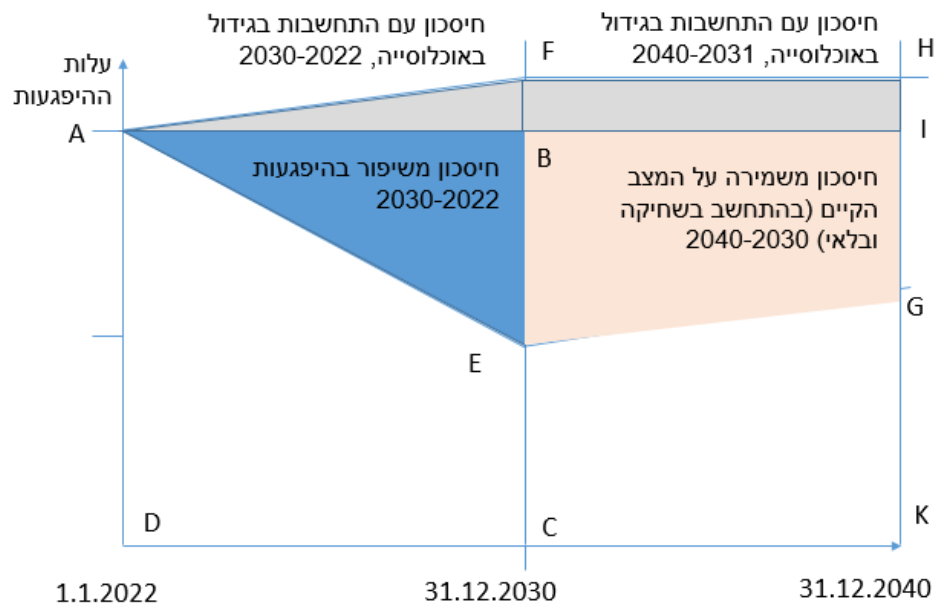
4.2.9. **עלויות פגיעה ברכוש** מבטאות הפסד למשק עקב נזק חומרי (ישיר ועקיף) הנגרם בתאונות דרכים. עלויות אלו מחושבות, כאמור, על פי סוג רכב מעורב בתאונה<sup>17</sup>, סוג התאונה וחומרת התאונה שמוגדרת, כאמור, על פי דרגת הפגיעה המרבית באותה תאונה. בעבודה הנוכחית לא נלקחו בחשבון עלויות הנובעות מרכב לא-מרושין בשל מיעוטם היחסי של מקרים מסוג זה ועלותו הזניחה יחסית של כל מקרה. כמו כן, לא חושבו עלויות של "כלי רכב פיקטיביים"<sup>18</sup>.

4.2.10. **סך העלות של תאונות ברכוש בלבד** לצורך חישוב זה הוערך על בסיס מסמך BDO, 2018.

4.3 המודל האנליטי

המודל התיאורטי המשמש לחישוב התועלת למשק מוצג באיור 3.

איור 3: מודל לחישוב תועלת למשק מתכנית 5030:



<sup>16</sup> בבסיס הנתונים של הרלב"ד קיימים 556 נפגעים בשנת 2017 שנרשמו במאגר המשטרה **כפצועים קשה** ואשר חסרים ערך במדד ISS. מצב זה יכול להתרחש ממספר סיבות אפשריות לרבות טעות אנוש בהזנת הנתונים, אשפוז בבית חולים שאינו חלק ממערכת רישום הטראומה הלאומי וכיוצ"ב. מכיוון שכך, לא ניתן לקבוע בוודאות את חומרת הפגיעה של נפגעים אלו. לאור זאת הוחלט להקצות להם רמת פגיעה "בינונית" (על פי מדד ISS), על מנת לייצג באופן מתקבל על הדעת את ההתפלגות של פצועים קשה על פי הגדרת המשטרה.

<sup>17</sup> רכב דו-גלגלי נכנס לקטגוריה נפרדת.

<sup>18</sup> כלי רכב פיקטיבי נרשם במערכת הנתונים במצבים בהם אירעה התנגשות בין כלי רכב (בדרך כלל מסוג כללי-נפגע) כאשר לפחות לגבי אחד מכלי הרכב לא ידועים פרטים מזיהום. למשל, נהג שהתנגש ברכב חונה פנה למשטרה ודיווח על התאונה שנרשמה במשטרה ככללי-נפגע. במצב זה, פרטי הרכב החונה אינם ידועים למשטרה ונרשמים במערכת כרכב פיקטיבי ללא מספר רישוי. היות שבתאונות מסוג זה הנזק לרכב הלא מזוהה הוא לרוב זניח, הוחלט לא להכניסם לחישוב העלויות.

יש לציין כי החישובים עבור היפגעות חמורה, קלה ותאונות רכוש בלבד נעשו בנפרד. לצורך הפשטה האיור מציג את המודל ששימש לחישוב התועלת של היפגעות בתאונות חמורות. עם זאת, חשוב לציין שהחישוב התבצע באופן זהה עבור כל חומרה למעט שיעור הירידה בתאונות כפי שמוצג בהנחות המודל.

באיור 3, מלבן ABCD מתאר את סך ההפסד למשק הנגרם מתאונות דרכים בשנים 2022-2030, והצורה AIKD מייצגת את סך ההפסד מתאונות הדרכים החמורות ללא שינוי באוכלוסייה. משלוש ABE מייצג את התועלת המשקית מתוכנית 5030 בשנים 2022-2030 והטרפז BIGE מייצג את התועלת המשקית הצפויה בשנים 2030-2040 תחת הנחה של שחיקה ובלאי ב-5% בשנה. כלומר, סכום השטחים של המשולש והטרפז מהווים את סך התועלת המשקית תחת הנחת יציבות בגודל האוכלוסייה.

משולש ABF מתייחס לתועלת המשקית הנובעת ממניעת התאונות שהיו צפויות להתווסף בין השנים 2030-2022 בעקבות גידול האוכלוסייה. מתוך ההנחה כי משנת 2031 התוכנית 5030 לא תגדיל את תרומתה למניעת התאונות, אך השפעותיה ימשכו (בניקוי השחיקה והבלאי) המלבן FHIB מתאר את תוספת התועלת שתהיה כתוצאה מהגידול באוכלוסייה בשנים 2022-2030.

בחישוב הסופי סך התועלת המשקית מתוארת באיור 3 כסכום שטחי הצורות הנ"ל, השווה לשטח AFGHE.

חישוב שטח זה מתבסס על גודל החיסכון השנתי המקסימלי בשנת 2030 (קטע BE, איור 3), משך התוכנית בשנים וגידול האוכלוסייה השנתי הממוצע. לצורך מסמך זה, גידול האוכלוסייה השנתי בממוצע חושב כ-2.2%<sup>19</sup>.  
גודל הקטע BE חושב באופן הבא:

- 1) בשלב ראשון בוצע עדכון עלות ליחידה ב-2012 (נפגע/רכב מעורב) לעלות נומינלית ליחידה ב-2017<sup>20</sup>.
- 2) עלות נומינלית של נפגע בודד ב-2017 הוכפלה במספר הנפגעים ברמת החומרה התואמת ב-2017.
- 3) עלות נומינלית של נזק לרכב מעורב בודד ב-2017 הוכפלה במספר רכבים מאותו סוג, שהיו מעורבים בתאונה מאותו סוג ובאותה דרגת חומרה.
- 4) עבור תאונות קשות: חושבה עלות ממוצעת על בסיס תמהיל תאונות קשות, קשות מאוד ובינוניות ב-2017 (שנה אחרונה שבה דווחו התאונות בנפרד לפי מדד ISS).
- 5) עבור תאונות קלות בשיטה דומה חושבה עלות ממוצעת של תאונה קלה (שבחישוב ב-2017 התחלקו לשני סוגים: עם מדד ISS ובלעדיו).
- 6) עבור כל הנפגעים והתאונות הנ"ל חושבו עלויות במונחי שנת 2020, בהתבסס על מדד המחירים לצרכן.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> בשנת 2019, אוכלוסיית ישראל גדלה ב-1.9% (שנתון סטטיסטי לישראל 2020, הלמ"ס), למרות זאת נעשה שימוש בערך גבוה יותר כיוון שמספר התאונות יושפע מהילדים שנולדו בשנים 2010-2000 שיהפכו למשתמשי דרך פעילים.  
<sup>20</sup> לצורך העבודה הנוכחית עודכנו עלויות יחידה (פצוע בודד או רכב בודד) של שנת 2012 לעלויות נומינליות של 2017 באופן הבא: עלויות יחידה ב-2012 הוכפלו בשינוי המצטבר של תמ"ג נומינלי לנפש שחל בין סוף שנת 2012 לסוף 2017, קרי - 22.5%. בעבודה זו נעשה שימוש במדד זה (שינוי בתמ"ג נומינלי לנפש) מכיוון שמרכיבי עלות התאונות (כגון, הפסד בתוצר ועלויות טיפול) תלויים בו מתמטית.

מקור: בסיס הנתונים באתר של בנק ישראל.

<https://www.boi.org.il/he/DataAndStatistics/Pages/IndicatorsDynamic.aspx?Level=1&IndicatorId=7&slid=2>

<sup>21</sup> עיבוד לנתוני בנק ישראל

- (7) בהסתמך על נתונים אלו, חושבו סך העלויות של תאונות חמורות וקלות בנפרד.
- (8) לאחר מכן חושבה ירידה של 50% בעלויות אלו עבור התאונות החמורות ו-25% ירידה בתאונות קלות בהסתמך על מספר תאונות ונפגעים לשנת 2019 (שנת הבסיס לחישוב יעדי תכנית 5030).
- (9) עבור תאונות רכוש בלבד, בהיעדר נתונים עדכניים, חושבה ירידה של 5% מעלותם ב-2017 שתורגמה למונחי 2020 (כפי שצוין לעיל).
- (10) נעשה חישוב למודל כפי שהוצג באיור 3, בנפרד לתאונות חמורות, קלות ורכוש בלבד. לצורך קבלת סך התועלת המשקית חושב סכום התועלת המתקבל משלושת התועלות הללו.

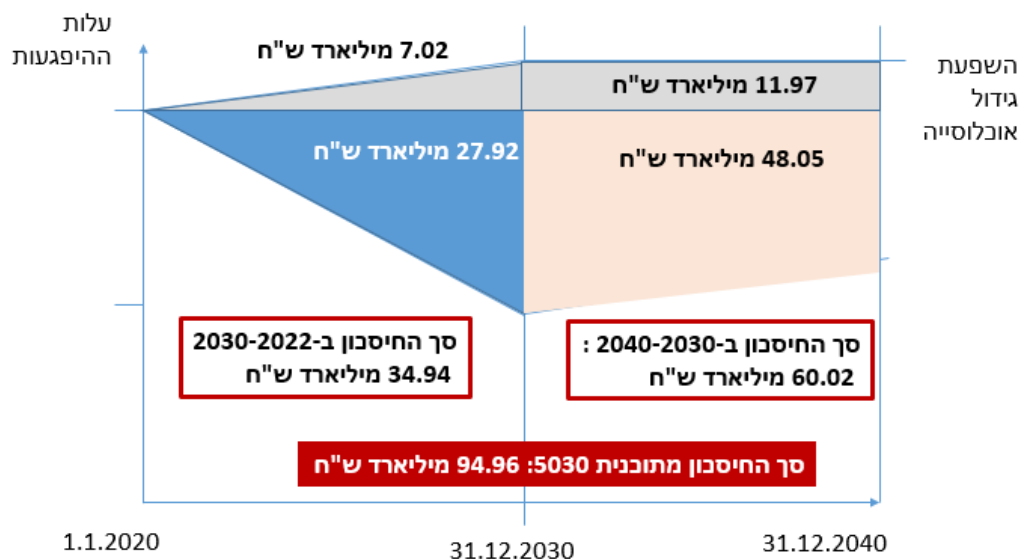
5. תוצאות ודיון: התועלת המשקית

להלן מוצגת תחזית התועלת המשקית, במיליארדי ₪, במונחי מחירים של שנת 2020, כפי שהתקבלה מתוצאת החישוב.<sup>22</sup>

בטבלה 1 מוצגות חישובים של שלושת המודלים בנפרד, לפי עשורים וכמו כן – התוצאה הסופית בטבלה 1: תועלות משקיות הצפויות מתכנית 5030, במיליארדי ₪, לפי עשור וחומרת התאונה:

חומרת התאונות	שנים 2022-2030	שנים 2031-2040	סה"כ
תאונות חמורות	25.27	42.41	67.67
תאונות קלות	10.99	14.01	25.01
תאונות רכוש בלבד	0.81	1.48	2.29
סה"כ	37.07	57.9	94.96

בנוסף באיור 4, מוצג חלוקת התועלת לפי המודל האנליטי, שהוצג לעיל. איור 4: סך התועלת המשקית מתוכנית 5030, במיליארדי ₪, לפי המודל האנליטי



<sup>22</sup> לשם נוחות הקוראים המספרים מעוגלים לספרה העשרונית השנייה.

ניתן לסכם, כי התועלת המשקית הצפויה מביצוע מוצלח של התוכנית 5030 הינה כ-95 מיליארדי ש"ח במונחי מחירים 2020, כאשר כ-60% מהתועלת צפויה להתקבל בעשור שאחרי סיום ביצוע התוכנית. יש להדגיש, כי מדובר רק בתועלת הכלכלית הישירה הנובעת משיפור הבטיחות וממניעת הקורבנות ונזק מתאונות דרכים. המספר אינו מתייחס לתועלות עקיפות (כגון, השפעות אפשריות של שינוי אופני תחבורה), ולתועלות לא-תחבורתיות (כגון שיפורים אקולוגיים, עליה בפרודוקטיביות וכיו"ב)<sup>23</sup>, זאת למרות שבחלק מהפרויקטים והפעילויות של התוכנית תועלות אלו עשויות להיות משמעותיות, ואף גבוהות יותר מהתועלת שהוצגה במסמך הזה.

בנוסף, יש להדגיש כי התועלת הצפויה הנובעת מביצוע תכנית 5030 בנוסף לפעילות השוטפות המתקיימת לקידום הבטיחות.<sup>24</sup> לפחות חלקן הכרחיות לשמירת רמת הבטיחות בדרכים הקיימת. מחד, ביטולן עלול כשלעצמו להביא לעליה במספר התאונות והנפגעים, מאידך, פעילויות אלו אינן אמורות להיחשב כחלק מתוכנית 5030.

## ביבליוגרפיה

הלמ"ס, (2020), שנתון סטטיסטי לישראל 2020.

הרצוג, חן; אזולאי אסתר; זיגל, אחינועם; גוטסמן, אלה (2019), עלות תאונות הדרכים למשק הלאומי, BDO, הרלב"ד, ירושלים

טרויצקי, אלכסנדר, (2019), עלות תאונות דרכים למשק בישראל ב-2017. ירושלים: הרלב"ד.

מסד נתוני בנק ישראל, אינפלציה ומדיניות מונטרית, אינפלציה בפועל: מחירים לצרכן, <https://www.boi.org.il/he/DataAndStatistics/Pages/MainPage.aspx?Level=3&Sid=27&Subject.Type=2>.

משרד התחבורה, (2012), נוהל פר"ת 2012: הנחיות לבדיקת כדאיות פרויקטים תחבורתיים, ירושלים, 2012

IRTAD, (2011) Reporting on Serious Road Traffic Casualties: Combining and Using Different Data Sources to Improve Understanding of Non-Fatal Road Traffic Crashes, ITF.

<sup>23</sup> כפי שצוין בהנחות המודל.

<sup>24</sup> דוגמא לכך, טיפול במוקדי סיכון.

## 13.2 נספח 2: חברי צוותים – התוכנית הלאומית

### וועדת ההיגוי:

מר עופר מלכה, מנכ"ל משרד התחבורה – יו"ר

---

עו"ד רחלי טבת ויזל, מנכ"לית הרלב"ד

מר כפיר מצוינים, ראש תחום בכיר באגף פנים תכנון ופיתוח, משרד רוה"מ

ד"ר גד פרישמן, המדען הראשי, המשרד לביטחון פנים

מר ירון ליאור, מנהל תחום (מדיניות ותכנון אסטרטגי), האגף למדיניות ותכנון אסטרטגי

נצ"מ נועם בגינסקי, ראש מת"ן, משטרת ישראל

מר שחר גימזו, עוזר ראש את"ן, את"ן

מר אריאל הבר, אגף התקציבים, משרד האוצר

גב' מירי כהן, מנהלת תחום בכיר קשרי ממשל ומדיניות, משרד הבריאות

גב' טל ברוק, ראש מטה מנכ"לית, משרד המדע והטכנולוגיה

מר יותם שדה, מנהל קשרי ממשל, משרד הפנים

מר מקס אבירם, מנהל אגף נגישות ובטיחות, משרד החינוך

גב' תמרה לב, אשכול רגולציה, ייעוץ וחקיקה (משפט כלכלי), משרד המשפטים

גב' רות בר, תיאום נציגים צה"ל ומשרד הביטחון, משרד הביטחון

מר יוחאי וג'ימה, ראש מנהל בטחון וחירום מרכז השלטון המקומי, שלטון מקומי

גב' דיאנה קוגן, מנהלת בכירה לפיתוח הדרכה ובטיחות בדרכים, עיריית ירושלים

מר שניר זיידל, משנה למנכ"לית ומנהל חטיבת מבצעים, הרלב"ד

גב' שרית עמרם כץ, מנהלת חטיבת המידע והמחקר, הרלב"ד

גב' מרב רפאלי, ראש אגף מטה וקשרי ממשל, הרלב"ד

ד"ר יעל הדר, חוקרת בכירה, הרלב"ד

סנ"צ סלביט מיכאלס, רמ"ד ייעוץ וחקיקה, משטרת ישראל

רוית צבחה, קמ"ד תכנון, משטרת ישראל

תא"ל גברעם הגלילי, קצין בטיחות ראשי, צה"ל

סא"ל יוסי בן שמחון, רע"ן בטיחות, צה"ל

נתאי הלפרין, עוזר מנכ"ל, משרד התחבורה

אינג' טופז פלד, מנהלת אגף הנדסת תנועה, אגף בכיר תכנון, משרד התחבורה

אינג' אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר תנועה, משרד התחבורה

אינג' עינת סגל, מנהלת בכירה אגף הרכב, משרד התחבורה

עו"ד מלי סיטון, יועמ"שית משרד התחבורה

## צוות עיר בטוחה:

עו"ד רחלי טבת ויזל, מנכ"לית הרלב"ד – יו"ר  
מר שניר זיידל, משנה למנכ"לית ומנהל חטיבת מבצעים, הרלב"ד – יו"ר בפועל  
ד"ר אסף שרון, חוקר בכיר, הרלב"ד  
מר יעקב זכריה, מנהל מרחב מרכז, הרלב"ד  
גב' שני חדד, מנהלת אגף מעקב ובקרה, הרלב"ד  
אינג' מור נובולסקי, מהנדסת, הרלב"ד  
גב' ליאת קרביץ דיין, מנהלת אגף הסברה, הרלב"ד  
גב' מירי נחום, מנהלת אגף חינוך, הרלב"ד  
מר יוחאי וגימה, ראש מנהל בטחון וחירום מרכז השלטון המקומי, שלטון מקומי  
גב' דיאנה קוגן, מנהלת מטה בטיחות, עיריית ירושלים  
מר חאתם יאסין, מנכ"ל, עיריית עראבה  
גב' מיטל להבי, סגנית ראש העיר ומחזיקת תיק התחבורה, עיריית תל אביב  
מר אריאל הבר, רפרנט תחבורה, משרד האוצר  
אינג' טופז פלד, מנהל תשתיות, משרד התחבורה  
מר גיל קרומר, ראש אגף רשויות מקומיות, משרד התחבורה  
מר יותם שדה, מנהל תחום קשרי ממשל, משרד הפנים  
מר אביחי נבות, סגן ממונה מחוז ירושלים, משרד הפנים  
מר ירון ליאור, מנהל תחום מדיניות ותכנון אסטרטגי, המשרד לביטחון פנים  
מר ירון קרון, המשרד לביטחון פנים  
מר חיים ליברמן, מנהל תחום כבישים, פיתוח וניקוז, משרד הבינוי והשיכון  
ד"ר סתונית שמואלי, סמנכ"לית חדשנות ומו"פ, משרד הבינוי והשיכון  
גב' תמרה לב, אשכול רגולציה, ייעוץ וחקיקה (משפט כלכלי), משרד המשפטים  
נצ"מ נועם בגינסקי, ראש מת"ן, משטרת ישראל  
מר אלכס מוגילביץ, קצין בוחנים ארצי, משטרת ישראל  
רפ"ק ד"ר מלי שר, ר' חוליה שת"פ מחקרי אגף התנועה, משטרת ישראל  
מר מועתז שיח, קצין בוחנים תו"ל והנחיה, משטרת ישראל  
מר כפיר מצויינים, ראש תחום בכיר באגף פנים תכנון ופיתוח, משרד רוה"מ  
מר איתמר בן ישראל, מנהל תחום שלטון מקומי אגף פנים תכנון ופיתוח, משרד רוה"מ  
מר מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, אורח חיים בריא ונגישות, משרד החינוך  
מר אייל הרשטיק, עוזר מקצועי לסגנית ראש העיר מיטל להבי, עיריית תל אביב-יפו  
גב' מירי כהן, מנהלת תחום בכיר קשרי ממשל ותוכניות לאומיות, משרד הבריאות

#### צוות התנהגויות בטוחות:

ד"ר שי סופר, המדען הראשי והמתאם הלאומי, משרד התחבורה – יו"ר  
גב' נחמה לאור דרורי, מנהלת חטיבת חינוך והסברה, הרלב"ד  
עו"ד אשר הלפרין, יועמ"ש, הרלב"ד  
אינג' יואל נחום, מנהל אגף טכנולוגיה וחדשנות, הרלב"ד  
ד"ר יעל הדר, חוקרת בכירה, הרלב"ד  
גב' ליאת קרביץ דיין, מנהלת אגף הסברה, הרלב"ד  
גב' מירי נחום, מנהלת אגף חינוך, הרלב"ד  
גב' קרן ידיד, מ"מ מנהלת אגף הכשרה, הרלב"ד  
ד"ר פאולה רושקה, מנהלת המחלקה לטיפול בהתמכרויות, אגף בריאות הנפש, משרד הבריאות  
אינג' טופז פלד, מנהל תשתיות, משרד התחבורה  
גב' עינת סגל, מנהלת בכירה אגף הרכב, משרד התחבורה  
גב' אורית לוריא כהן, סגנית מנהל אגף זה"ב, משרד החינוך  
מר אריאל הבר, רפרנט תחבורה, משרד האוצר  
ד"ר גד פרישמן, המדען הראשי, המשרד לביטחון פנים  
מר גיא לוי, רמ"ד תעבורה אגף התנועה, משטרת ישראל  
ד"ר רפ"ק מלי שר, ר' חו' שת"פ מחקרי אגף התנועה, משטרת ישראל  
גב' תמרה לב, אשכול רגולציה, ייעוץ וחקיקה (משפט כלכלי), משרד המשפטים

#### צוות כלי רכב בטוחים:

אינג' אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר תנועה, משרד התחבורה – יו"ר  
אינג' יואל נחום, מנהל אגף טכנולוגיה וחדשנות, הרלב"ד  
מר יובל פרידמן, סמנכ"ל כספים, הרלב"ד  
אינג' עינת סגל, מנהלת בכירה אגף הרכב, משרד התחבורה  
אינג' יעקב שם טוב, ראש תחום חדשנות, משרד התחבורה  
אינג' דורון קוגמן, מנהל אגף א הנדסה ותקינה, משרד התחבורה  
אינג' דוד רוזנברג, מחלקת הנדסה, משרד התחבורה  
אינג' ג'מיל אבו-חלא, מנהל תחום תקינה, משרד התחבורה  
עו"ד מאיה עזריה, ראש תחום רגולציה וממשל, רשות החדשנות  
סנ"צ אילן ידגר, ראש מדור נפגעים הודעה מרה, אגף התנועה, משטרת ישראל  
גב' נטליה מירוניצב, ראש תחום בכירה, רשות המיסים בישראל  
גב' אילנה שפרן, מנהלת אגף תחבורה, מנהל תכנון  
גב' לנה גרשקוביץ, מנהלת תחום כלכלה, מנהל תנועה

## צוות דרכים בטוחות:

אינג' טופז פלד, מנהלת אגף הנדסת תנועה, אגף בכיר תכנון, משרד התחבורה – יו"ר

ד"ר יעל הדר, חוקרת בכירה, הרלב"ד

אינג' מור נובוסלסקי, מהנדסת, הרלב"ד

מר אבי אזולאי, מנהל מרחב דרום, הרלב"ד

אינג' ראיך סלאם, מנהל אגף (מהנדס ראשי תשתיות בינעירוניות), משרד התחבורה

גב' אלה פונמארב, מנהלת תחום התקני תנועה ובטיחות, משרד התחבורה

גב' אושרית קלפוס, ראש תחום תקציבי פיתוח לעניין נת"י, משרד התחבורה

מר אריאל קפלן, אגף תכנון כלכלי, משרד התחבורה

מר ולדי סימון, מנהל אגף בכיר פרויקטים, משרד התחבורה

מר אריאל הבר, רפרנט תחבורה, משרד האוצר

אינג' אנטולי מדיניקוב, מהנדס תנועה ראשי, משטרת ישראל

גב' אושרת סקורי, ר' ח' גורמי חוץ, משטרת ישראל

גב' רות צבח, קצינת מדור ארגון, משטרת ישראל

רפ"ק ד"ר מלי שר, ר' ח' שת"פ מחקרי אגף התנועה, משטרת ישראל

אינג' רויטל לוי, מנהלת אגף מ"פ הנדסי, נתיבי ישראל

אינג' קובי ברטוב, נתיבי ישראל

מר רן קפלן, מנהל מחלקת תקציבים, נתיבי ישראל

מר אלכס שטיין, מנהל מחלקת מנ"א, נתיבי ישראל

אינג' ניר אייל, מהנדס תנועה ראשי, נתיבי איילון

ד"ר בני פרישר, יועץ, חוצה ישראל

גב' הדס אוליאל, מנהלת תחום ממ"ג, הלמ"ס

גב' גילת גלמידי, ראש תחום תעבורה, הלמ"ס

גב' אורית ילון שוקרון, אגף תחבורה ותקשורת, הלמ"ס

מר יוסי בן שמחון, ראש ענף בטיחות בדרכים, צה"ל

מר יעקב ירקוני, מנהל אגף הנדסה ומנהל מטה הבטיחות בדרכים בשוהם, נציג השלטון המקומי

גב' תמרה לב, אשכול רגולציה, ייעוץ וחקיקה (משפט כלכלי), משרד המשפטים

ד"ר ויקטוריה גיטלמן, אשד מנהלת לתכנון תחבורתי, יועצת למשרד התחבורה

יועצים נוספים: אינג' שאקר נחלה (מנהלת אשד), ד"ר קרוליין מטר, אינג' אדי קוטרש

## צוות מגזרים:

מר ליאור שחר, מנהל אגף בכיר תכנון מדיניות, משרד הפנים – יו"ר

מר יותם שדה, מנהל תחום קשרי ממשל, משרד הפנים

גב' נחמה לאור דרורי, מנהלת חטיבת חינוך והסברה, הרלב"ד

גב' סיור חלבי, מנהלת אגף מגזרים, הרלב"ד

מר שניר זיידל, משנה למנכ"לית ומנהל חטיבת מבצעים, הרלב"ד

גב' ענת ג'יניו אבירם, מנהלת תחום הסברה, הרלב"ד

מר יפתח גורדוני לביא, חוקר בכיר, הרלב"ד

מר מתנאל בן אבי, מ"מ חוקר בכיר, הרלב"ד

מר רועי אסף, מנהל (בפועל), הרשות לפיתוח כלכלי-חברתי במגזר החרדי

מר רשרש עאמר, ראש מנהלת הגליל והנגב, משרד התחבורה

גב' גל רגב מתוקי, אחראית על התוכנית האסטרטגית לישובים הערבים, חטיבת תוכניות אב, נתיבי איילון

גב' שרון מלכי, מנהלת מערך מיעוטים, אגף רשויות ערביות, נתיבי איילון

גב' מירי כהן, מנהלת תחום בכיר קשרי ממשל ותוכניות לאומיות, משרד הבריאות

ד"ר סמירה עוביד, מנהלת המחלקה המחוזית לקידום בריאות - מחוז הצפון, משרד הבריאות

מר אמיר וייס, ראש אגף מדיניות ממשלתית, הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, המשרד לשוויון חברתי

עו"ד יוסף אלהוזייל, מנהל תחום, מחוז דרום, הרשות למאבק באלימות בסמים ובאלכוהול

מר יהונתן שגב, ממ"ח מחוז חרדי, אגף זה"ב, משרד החינוך

גב' סאאירה עאבד, ממ"ח מגזר לא יהודי, אגף זה"ב, משרד החינוך

מר מוחמד מחמוד אבו, מנהל בטיחות בדרכים, עיריית באקה אל גרביה

גב' ציפי אורלנצ', מנהלת מטה בטיחות בדרכים, עיריית בני ברק

גב' תמרה לב, אשכול רגולציה, ייעוץ וחקיקה (משפט כלכלי), משרד המשפטים

מר רן יונה, מנהל תחום חדשנות, המשרד לביטחון פנים

מר שיח מועתז, קצין בוחנים תו"ל והנחיה, משטרת ישראל

גב' אושרת סקורי, ר' חו' גורמי חוץ, משטרת ישראל

גב' רות צבח, קצינת מדור ארגון, משטרת ישראל

מר יונס אבו ליל, קצין מתנדבים מדור שותפויות וקהילה, משטרת ישראל

## צוות חקר גורמים:

גב' שרית עמרם כץ, מנהלת חטיבת מידע ומחקר, הרלב"ד – יו"ר

---

מר כפיר מצוינים, ראש תחום בכיר באגף פנים תכנון ופיתוח, משרד רוה"מ

מר אבנר ברק, ראש אגף תכנון תעבורתי, משרד התחבורה

מר עופר גולד, מנהל חצב, משרד התחבורה

עו"ד תמי פרידמן, לשכה משפטית, משרד התחבורה

גב' אביטל שלזינגר, אגף טכנולוגיות, משרד התחבורה

ד"ר מרק אקלין, ראש אגף אסטרטגיה, נתיבי ישראל, משרד התחבורה

מר אריאל הבר, רפרנט תחבורה, משרד האוצר

ד"ר אלכסנדר גוראריה, מרב"ד, משרד הבריאות

גב' אורית ילון שוקרון, ר' תחום תחבורה ותקשורת וס. מנהלת אגף בכיר תשתית כלכלה, הלמ"ס

גב' גילת גלמדי, ר' תחום תעבורה, אגף תחבורה ותקשורת, הלמ"ס

פרופ' ירון פלוס, המדען הראשי, מפ"י

מר יוסף שגיא, מנהל פרויקטים, מפ"י

סנ"צ ירון ויינרב, מחלקת תנועה – ראש מדור ת.ד., משטרת ישראל

סנ"צ אילן גורן, מחלקת מו"פ, רמ"ד מחקר, משטרת ישראל

רפ"ק ד"ר מלי שר, מחלקת מו"פ, ראש חוליית שת"פ, משטרת ישראל

מר ישראל סלע, מנהל מטה בטיחות, עיריית ראש"צ

גב' מוריה זיסוביץ, מנהלת ארכיטקטורת הנתונים הממשלתית, רשות התקשוב הממשלתית

גב' רחל רן, אגף קידום מדיניות, רשות התקשוב הממשלתית

גב' עדי כהן, מנהלת תחום דאטא ואנליטיקה, ישראל דיגיטלית

עו"ד מאיה עזריה, ראש תחום רגולציה וממשל, רשות החדשנות

אדריכל ארז בן אליעזר, יועץ בכיר, מנהל התכנון

מר שי פרדו, מנמ"ר, הרלב"ד

עו"ד אשר הלפרין, יועמ"ש, הרלב"ד

עו"ד לילך שרביט, עוזרת משפטית, הרלב"ד

מר מתנאל בן אבי, מ"מ חוקר בכיר, הרלב"ד

גב' עדינה מרסיאנו, מנהלת אגף מידע, הרלב"ד



מדינת ישראל



לשכת סמנכ"ל בכיר תנועה  
רח' בנק ישראל 5, בנין ג'ירי A  
ת.ד. 867, ירושלים 91008  
טל': 02-6663280-1  
פקס: 02-6663226  
כ"ט כסלו, תשפ"א  
15 דצמבר, 2020  
סימוכין: 4000-0097-2020  
0047524  
תיק: קול קורא

לכבוד  
הציבור וגורמי המשק השונים

### קול קורא לציבור ועדת היגוי לגיבוש תכנית לאומית רב שנתית לקידום הבטיחות בדרכים

1. בהתאם להחלטת הממשלה מס' 509 מיום 8.11.2020 הוקמה בימים אלה ועדת היגוי בין משרדית לצורך גיבוש תכנית לאומית רב שנתית לקידום והגברת הבטיחות בדרכים בישראל. בראשות הועדה עומדים המנהלים הכלליים של משרד ראש הממשלה ומשרד התחבורה, וחברים בה נציגי משרדי ממשלה וגופים ציבוריים רלוונטיים.  
**לצורך גיבוש התכנית הלאומית הרב שנתית החליטה ועדת ההיגוי על הקמת שישה צוותי עבודה בנושאים: עיר בטוחה, התנהגויות בטוחות, כלי רכב בטוחים, דרכים בטוחות, מזורים וחקר הגורמים לתאונות דרכים.**  
**ועדת ההיגוי פונה בזאת לציבור הרחב לקבלת הצעות והתייחסויות בכתב בנוגע לנושאי ששת הצוותים לקידום והגברת הבטיחות בדרכים במדינת ישראל.**
2. כל המעוניין לפנות מוזמן להעביר התייחסות בכתב הממוענת ל"ועדת ההיגוי לקידום תכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים" עד ליום 31.12.20. לתיבת דוא"ל של הגב' נאוה זון-[zazonn@mot.gov.il](mailto:zazonn@mot.gov.il).
3. ככל שיעלה צורך, ועדת ההיגוי או צוותי העבודה יוכלו להזמין מי מהפונים להשמיע את עמדותיהם בפניהם.
4. משיב לפניה זו המבקש כי המידע שהגיש יהיה חסוי, יצרף למענה שיגיש עותק נוסף של המענה, בו יושחר המידע שהמשיב רואה בו מידע סודי המהווה סוד מסחרי או מקצועי שאין לגלותו. עותק זה יסומן במילים "סודיות מסחרית". אין חובה להגיש עותק כאמור. נמנע מבקש מלהגיש עותק כאמור בסעיף קטן זה, יחשב הדבר כאילו הודיע כי אין כל מידע סודי בהצעתו.

בכבוד רב,  
אבנר פלור  
מהנדס אבנר פלור  
סמנכ"ל בכיר תנועה

חצתקים : מנכ"ל משרד התחבורה  
מנכ"לית הרושות לבטיחות בדרכים

לשירותך: מענה טלפוני מכל טלפון \*5678 /או חיוג ממרכזיה 12225678  
מענה אנושי, הפועל בימים א'-ה' בין השעות 07:00-20:00, בימי ו' עד 13:00  
אתר האינטרנט של משרד התחבורה <https://go.gov.il/mot>

### 13.4 נספח 4: משימות לביצוע

להלן טבלה המרכזת את כלל הפעולות הנדרשות לקידום הבטיחות בדרכים, עליהן הצביעו צוותי העבודה, לצורך השגת היעד הנדרש. בטבלה מפורטות פעולות לכל 16 כיווני הפעולה, כפי שהוצגו במסמך התכנית. הפעולות המסומנות בתיעדוף 1 ו-2 בטבלה הן בעלות נחיצות גבוהה יותר.

#### תכנית 50 עד 30- נושא עיר בטוחה

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	עיר בטוחה	מיתון תנועה	מיפוי מוקדי תאונות בעיר בכל הערים בארץ	איתור רחובות וצמתים מרובי תאונות בעיר וקיום חשיבה על אופן הטיפול בהם לצמצום התאונות כחלק מתפיסת העיר הבטוחה.  רכישת פיצ'רים ל-77 ערים להתאמת יכולות מערכת ה-GIS העירונית לניתוח מצב התאונות והנפגעים בעיר ואיתור מוקדי התאונות בעיר (שימוש במערכת חצב ובמפות חום עם אפשרות להעלאת שכבת תאונות ב-GIS העירוני)	מידע	מ. התחבורה רשויות מקומיות

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	מיתון תנועה	הכנת תכנית אסטרטגית שינוי פירמידת משתמשי הדרך: צמצום נסועה והאטת תנועה במרכזי ערים ורחובות מאספים, סביבות בתי ספר ומוסדות, פנים שכונות	<p>א. הצהרה עירונית על טיפול בצירים מרכזיים</p> <p>ב. מיפוי מקרו צירי נת"צים, מת"צים, רחובות מאספים, שכונות (דמוגרפי וגיאוגרפי), מוסדות ציבור וכד'</p> <p>ג. צמצום מספר/רוחב נתיבים, ניהול תנועת משאיות בצירים מרכזיים</p> <p>ד. הסדרי חציה בצירים מרכזיים ובחינת הרחקת מעברי חצייה במעגלי תנועה תכניות רמזור (כולל ירוק משותף, לחצני דרישה, מתן עדיפות לה"ר)</p> <p>ה. ביצוע תסקירי בטיחות לצירי תח"צ/מאספים שאין להם תכניות הסדרה עתידיות</p> <p>קביעת מהירויות, דגשים להסדרי האטה, מיתון התנועה, הסדרי אופניים וכד' (מאקרו)</p>	תשתיות	מ. התחבורה רשויות מקומיות

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	מיתון תנועה	<p>תכנון מפורט וביצוע ברחובות וצמתים מרכזיים (כולל הסדרי אופניים)</p> <p>תכנון מפורט וביצוע בשכונות על פי עקרונות תכנון ראשוני והצהרות רשות (צמצום נתיבים/רוחב/הסדרי חציה ועוד כולל הסדרי תנועה לאופניים).</p> <p>אזורי מיתון תנועה שכונתיים (טקטי, אוסף מרכיבים נקודתיים, אזור וחתכי רוחב מלאים)</p>	<p>טיפול ברחובות מרובה תאונות חמורות (10 תאונות חמורות ומעלה) ב 34 רשויות מקומיות</p>	תשתיות	מ. התחבורה רשויות מקומיות
2	עיר בטוחה	מיתון תנועה	<p>תכנון מפורט וביצוע ברחובות וצמתים מרכזיים (כולל הסדרי אופניים)</p> <p>תכנון מפורט וביצוע בשכונות על פי עקרונות תכנון ראשוני והצהרות רשות (צמצום נתיבים/רוחב/הסדרי חציה ועוד כולל הסדרי תנועה לאופניים).</p> <p>אזורי מיתון תנועה שכונתיים (טקטי, אוסף מרכיבים נקודתיים, אזור וחתכי רוחב מלאים)</p>	<p>טיפול ברחובות מרובה תאונות חמורות (4-9 תאונות חמורות ומעלה) ב 73 רשויות מקומיות</p>	תשתיות	מ. התחבורה רשויות מקומיות

תיעודי	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	עיר בטוחה	מיתון תנועה	תכנון מפורט וביצוע ברחובות וצמתים מרכזיים (כולל הסדרי אופניים) תכנון מפורט וביצוע בשכונות על פי עקרונות תכנון ראשוני והצהרות רשות (צמצום נתיבים/רוחב/הסדרי חציה ועוד כולל הסדרי תנועה לאופניים).  אזורי מיתון תנועה שכונתיים (טקטי, אוסף מרכיבים נקודתיים, אזור וחתכי רוחב מלאים)	טיפול אסטרטגי להשגת מיתוני תנועה בכלל הרשויות	תשתיות	מ. התחבורה רשויות מקומיות
1	עיר בטוחה	מיתון תנועה	תכניות תמרור והסדרה - קיימות ועתידיות	השלמת מיפוי המצב הקיים ברשויות השלמת תכניות תמרור ברשויות בהן לא קיימת תכנית מאושרת, עדכון תכניות קיימות בהתאם לשינויים שיתקבלו בתכנית האסטרטגית	תשתיות	מ. התחבורה רשויות מקומיות
1	עיר בטוחה	מיתון תנועה	סימון ותמרור - צבע תקני- מפורט באופנועים	שילוב בהכשרות	הכשרה	מ. התחבורה רשויות מקומיות
1	עיר בטוחה	מיתון תנועה	הסברה ארצית	ביסוס המודעות למסוכנות של המהירות, יצירת נורמות לציבור וביסוס התנהגות בטוחה - הכנה לקבלת השינוי העירוני	הסברה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	מיתון תנועה	הסברה ארצית	חיזוק היתרונות העירוניים של אזורי 30 קמ"ש ותמיכה בטכנולוגיות עזר לנהג להורדת מהירות (יבוצע לאחר הטמעת המסוכנות בשני צירים מרכזיים)	הסברה	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	מיתון תנועה	הסברה מקומית לרתימת הציבור לשמיעת דעתך, מזעור התנגדויות הצגת תכניות וכו'	יידוע אודות שינויים, העלאת מודעות ברמה המקומית להיבטים מקומיים באחריות הרשות המקומית בליווי הרלב"ד: שילוט עירוני, שילוט חוצות, פעילות שטח, דיורר ישיר, פרסום בדיגיטל ברשות המקומית	הסברה	רשויות מקומיות
2	עיר בטוחה	מיתון תנועה	פעולות לרתימת הציבור לשמיעת דעתם, מזעור התנהגויות הצגת התכניות השיקולים והחלופות	כנסים בלתי אמצעיים עם התושבים, שולחנות עגולים, הכנת חומרי הסברה (סרטון, חומרי הסברה גרפיים, מצגת, אתר ייעודי), פרסום בנכסים הדיגיטליים של הרשות המקומית, סקרים באמצעות אפליקציה ייעודית.	הסברה	רשויות מקומיות
1	עיר בטוחה	הכשרת נהגים	חינוך תעבורתי	תקצוב מלא של תכנית החינוך התעבורתי לכיתות י'. בממוצע כ- 4,200 כיתות בשנה	חינוך	מ. החינוך
1	עיר בטוחה	הכשרת נהגים	התאמת אמצעי הלמידה בתוכניות קיימות במערכת החינוך לתפיסות ולטכנולוגיות הלמידה בעשור הקרוב		חינוך	מ. החינוך
	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר	מיתון תנועה והסדרי הגעה בטוחה ב-3000 בתי ספר יסודיים	מיפוי ואבחון תכנון הסדרים לסביבה בטוחה ביצוע הסדרים (תשתיות רכות, סובות, התאמה למיזמי הורדה והעלאה בטוחה)	תשתיות	מ. התחבורה
1	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר	מיזמים להורדה בטוחה במוסדות חינוך ב- 1,500 בתי ספר	גיוס בתי ספר וועדי הורים להשתתף במיזם- קיום ערבי הסברה, הכשרה ומימוש המיזם ואחזקה של המיזמים הקיימים	חינוך	מ. החינוך רשויות מקומיות

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר	פרויקט חינוכי בשיתוף קהילה והורים	קידום פרויקט חינוכי לתלמידי כיתות ה' בשיתוף הקהילה וההורים (דוגמת P.B.L)	חינוך	מ. החינוך והרלב"ד
1	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר	משמרות זה"ב - יישום והרחבת מערך משמרות זה"ב בבתי ספר יסודיים ברשויות המקומיות	הסדרת מערך להכשרת התלמידים למשמרות זה"ב במשטרה: השלמה וארגון של אגף זה"ב במשטרה והעמדתו על 48 תקנים ו-10 כלי רכב (מצב קיים: 13.5 תקנים). כדי להרחיב את המיזם לכ-1500 בתי ספר, נדרש להוסיף החל מהטווח הבינוני עוד 7 תקנים. הכשרת כיתות ה', וליווי כיתות ו'	חינוך	משטרה
	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר	מרכזי הדרכה- תרגול תלמידי בתי הספר במרכז תעבורתי המדמה מרחב תעבורתי ממותן תנועה	מרכזים קיימים - התאמת המרכזים לתפקודי לומד 2025-2030 ובהתאמה למרחב התעבורתי החדש כולל עדכונים טכנולוגיים בכביש (טיימר לחציה והרחבתם לרשויות נוספות ולקהלים נוספים ולבחון חובת הגעה בהמשך וככל שתהיה פריסה ארצית רחבה)	חינוך	הרלב"ד ורשויות מקומיות
	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר	מרכזי הדרכה- תרגול תלמידי בתי הספר במרכז תעבורתי המדמה מרחב תעבורתי ממותן תנועה	מרכזים חדשים - הקמת והפעלת 10 מרכזי הדרכה ארציים בהתאם לאבטיפוס החדש + 2 מרכזי הדרכה ניידים, כמענה לכלל תלמידי בתי הספר היסודיים בארץ	חינוך	הרלב"ד ורשויות מקומיות
	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר בחברה החרדית	הסדרת מעטפת הבטיחות "הרכה" בסביבת בתי הספר ארצי בחברה חרדית (לרבות: בדיקת תקינות של תמרורים/צביעת מעברי חצייה/הוספת מעקות/ הסדרי תנועה שונים/ הנגשת הכניסה ובניין מוסדות החינוך)	מיפוי ואבחון פערים - ביצוע ע"פ תפיסת מעטפת הבטיחות של משרד החינוך. ביצוע באמצעות חברות חיצוניות.	תשתיות	מ. התחבורה

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר בחברה החרדית	הסדרת נושא הסעות התלמידים לבתי ספר (בטיחות האוטובוסים, מיקום התחנות ובטיחותם וכו')	מיפוי ואבחון פערים - ביצוע ע"פ תפיסת מעטפת הבטיחות של משרד החינוך. ביצוע באמצעות חברות חיצוניות.	תשתיות	מ. התחבורה
	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר בחברה החרדית	הנגשה והסברת משמעות האמצעים (הצגתם, שיתוף הקהילה בתהליך, והדגשת בנייתם לטובת התושבים)	באמצעות הרלב"ד ומשרד החינוך	הסברה	הרלב"ד
	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר בחברה החרדית	הרחבת פרויקט נשק וסע לכלל בתי הספר הרלוונטיים בחברה החרדית	מיפוי בתי הספר בחברה החרדית - אילו נכללו כבר במיזם "נשק וסע" ואילו לא - וקידום הרחבת הפרויקט לכלל בתי הספר	חינוך	מ. החינוך
1	עיר בטוחה	בטיחות בסביבת בתי ספר בחברה החרדית	משמרות זה"ב - הכנסת פרויקט משמרות זה"ב לכלל בתי הספר הרלוונטיים		חינוך	מ. החינוך
	עיר בטוחה	חינוך לבטיחות בדרכים	תכנית לימודים שנתית לכיתות א' ו-ה'		חינוך	מ. החינוך

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	מיפוי, תכנון והסדרת שבילי אופניים	א. הוראות תכנון ב. תכנית אסטרטגית לשבילי אופניים ברשויות ג. תכנית מפורטת לשבילי אופניים ד. ביצוע שבילי אופניים ה. ביצוע שבילי אופניים עם שינויים והתאמות גיאומטריים ו. קישוריות צמתים לשבילים קיימים ז. פיתוח אפליקציה למיפוי שבילי אופניים עירוניים והנגשתם לציבור	תשתיות	מ. תחבורה רשויות מקומיות
2	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסברה ושיתוף ציבור- ארצי	עידוד השימוש באופניים וכלים חשמליים ע"י קמפיינים להגדלת מספר הרוכבים בכלים חשמליים	הסברה	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסברה ושיתוף ציבור- ארצי	קמפיינים לרוכבים בנושא מקומות הרכיבה הבטוחים והמומלצים וקמפיינים לנהגים (share the road) (שלב בו שאין שבילים / נמצאים בהקמה)	הסברה	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסברה ושיתוף ציבור- ארצי	הטמעת רכיבה בטיחותית ונכונה - קמפיינים לשימוש בשבילי אופניים וירידה של הרוכבים מהכביש ומהמדרכה (שלב בו קיימים שבילי אופניים)	הסברה	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסברה ושיתוף ציבור- מקומי	יידוע הציבור אודות שינויים, העלאת מודעות ברמה המקומית להיבטים מקומיים. באחריות הרשות המקומית בליווי הרלב"ד: שילוט עירוני, שילוט חוצות, פעילות שטח, דיוור ישיר, פרסום בדיגיטל ברשות המקומית	הסברה	הרלב"ד ורשויות מקומיות

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הכנסת תכנית לימודים בכיתות ט' - כרגע מבוצע פיילוט	ביצוע פיילוט והפקת לקחים. מימוש מלא בהתאם לתוצאות הפיילוט החל מ- 2022	חינוך	מ. החינוך
	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	תכנית מודולרית, פעילות ייעודית לכלים לא מרושיינים		חינוך	מ. החינוך
2	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	קמפיינים לעידוד שימוש באמצעי מיגון, בדגש על קסדה		הסברה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	מחקר	בחינת נפוצות השימוש בכלים זעירים (לפי גיל ומגזרים), מעורבות בתאונות דרכים קשות וזיהוי הגורמים העיקריים, במטרה לזהות האם קיים צורך בפיתוח חומרי הכשרה ייעודיים (לדוגמא, ערכת הורים להדרכת הילדים על רכיבה בטוחה)	מחקר	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	בקרה ופיקוח על כלים זעירים	בחינת הטלת רגולציה לשם הגברת הפיקוח והאכיפה בתחום כלי רכב זעירים	רגולציה	מ. התחבורה
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	בקרה ופיקוח על כלים זעירים	קביעת קריטריונים לכלי רכב חשמליים כגון טרקטורונים חשמליים	רגולציה	מ. התחבורה
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	בקרה ופיקוח על כלים זעירים	הסדרת כלים זעירים לפי הספק ומשקל	רגולציה	מ. התחבורה
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	בקרה ופיקוח על כלים זעירים	אכיפה של משרדי הממשלה על ייבוא ושדרוג אופניים חשמליים, קורקינטים וכד' לשינויי הספק המאפשרים נסיעה במהירות הגדולה מהמותרת בחוק.	אכיפה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	קביעת קריטריונים לכלל הרשויות המקומיות לגבי הסדרת הכלים השיתופיים. הרגולטור יפעל ליצירת אחידות בהוראות ההפעלה ובהנחיות הבטיחות לכלל הרשויות ולכלל המפעילים הזכיינים. הרגולטור יחייב את כלל הרשויות המקומיות לפעול בהתאם לכללים ולהנחיות שקבע.	רגולציה	מ. התחבורה
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	בחנת קביעת לוחיות זיהוי בשיוך לכל כלי בנפרד ובהתאמה לחברה, לצורך זיהוי מהיר.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	קביעת מספר מינימום ומקסימום של כלים זעירים, על פי מדדים של גודל עיר, תשתית שבילי אופניים ומקומות חניה מאושרים.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	חיוב החברה, להעברת בסיס נתונים בנוגע לשימוש בכלים, לצורך ניתוח ביקושים, תכנון תשתית שבילי אופניים ולצורכי אכיפה.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	חיוב חברת ההפעלה לביטוח צד ג' של הכלים.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	הטמעת בר קוד לשימוש באפליקציה עירונית לתלונות המוקד.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	איוש מוקד שירות בשעות הפעילות, לטיפול במפגעים ובהפרות.	ניהול	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	הגדרת מספר רישום משותף ע"מ שגם גורמי המשטרה יוכלו לאכוף באמצעותו	רגולציה	שלטון מקומי

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	תכנון ושת"פ מטרופוליני לגבי שימוש בכלים זעירים.	ניהול	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	פרסום מודל התקשרות עם חברות לאספקת שירותי כלים זעירים, לכלל הרשויות המעוניינות בתכנית.	ניהול	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	הגדרת מקום חניה מוסדר לכלים וסימונו במפה ע"ג האפליקציה של החברה המפעילה.	ניהול	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	הקמת סיירת עירונית למפגעי כלים זעירים.	ניהול	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	חיוב הקבלן בהקמת יחידת טיפול במפגעי כלים זעירים.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	קביעה והטלת אגרה לכלים מוחרמים אשר יאוחסנו ע"י העיריה.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	הטלת סנקציה/ ביטול התקשרות כנגד "החברה המפעילה" במידה של הפרות קיצוניות.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	חיוב החברות בהתקנת קסדה בכל כלי זעיר.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	ניהול קמפיין לחלוקת קסדות.	הסברה	שלטון מקומי

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	קביעת פולגון לפיו הכלי יוכל לנוע ובמקרה של חריגה, הכלי ייעצר.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	הגבלת מהירות בהתאם לאופי אזור השימוש.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	רישום כמנוי באפליקציה, חיוב צילום רישיון, וקישור הטלפון לכרטיס האשראי.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שבילי אופניים ותשתיות לכלים זעירים	הסדרת היתרי הפעלה לחברות כלים זעירים שיתופיים	הפסקת מנוי בהתאם לצורך.	רגולציה	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	שיפור תשתיות	צביעת מיסעה בצבע שאינו מחליק- עירוני	בקרה על השימוש בצבע תקני במסגרת בקרת רשויות תמרור	תשתיות	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	מחקר	קביעת קריטריונים לבחינת טכנולוגיות לקידום חצייה בטוחה	מחקר	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	מחקר	שילוב של הסדרי חצייה בטוחה עם תח"צ - סקירת ספרות השוואתית בינ"ל	מחקר	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	מחקר	סקירת ספרות - עדכון אמצעים וטכנולוגיות לחצייה בטוחה	מחקר	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	מחקר	סקירת ספרות חצייה בדרכים מרובות נתיבים - אלו הסדרים עדיפים?	מחקר	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	מחקר	מחקרים של אמצעים לחצייה בטוחה עבור הולכי רגל: טיימרים, חצייה רציפה, מתן העדפה להו"ר	מחקר	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	מחקר	חצייה באזור מעגלי תנועה - מחקר מיפוי מעגלי תנועה וסקירת פתרונות מומלצים לחצייה בקרבת מעגלי תנועה	מחקר	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	פיתוח סימולטור לחצייה בטוחה		הכשרה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	קמפיינים להטמעת כללי בטיחות לחצייה בטוחה בדגש על ילדים (פנייה להורים בנושא מוכנות לחצייה ולימוד חצייה נכונה)	3 קמפיינים בדיגיטל וברדיו וקמפיין גדול ובנוסף קמפיין גדול בנושא "רישיון לחצות"	הסברה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	קמפיינים להטמעת כללי בטיחות לחצייה בטוחה בדגש על אזרחים ותיקים	שלושה קמפיינים	הסברה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	קמפיינים להטמעת טכנולוגיות תומכות בטיחות		הסברה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	הכשרת הורים לבחינת המוכנות ולימוד כללי חצייה עצמאית ("רישיון לחצות"), כולל התאמה למגזר החרדי והלא-יהודי		הכשרה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	קמפיין שיווק ערכת הכשרה להורים		הסברה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	הטמעת האמצעי טכנולוגי	בהתאם לתוצאות הפיילוט	טכנולוגיה	מ. התחבורה
	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	טיפול בירוק משותף- מטופל בסעיף מיתון תנועה		תשתיות	מ. התחבורה רשויות מקומיות
1	עיר בטוחה	אכיפת מהירות אוטומטית	גיבוש מדיניות ותוכנית ארצית לפריסת והצבת מצלמות מהירות נייחות במרחב העירוני		אכיפה	משטרה
1	עיר בטוחה	אכיפת מהירות אוטומטית	גיבוש תקן חלוקת מצלמות בהתאם לגודל, צרכים וסיכונים בערים		אכיפה	משטרה
1	עיר בטוחה	אכיפת מהירות אוטומטית	הגדלת כמות האמצעים הניידים לאכיפה		אכיפה	משטרה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	אכיפת מהירות אוטומטית	הגדלת כמות המצלמות הנייחות הפרוסות במרחב העירוני		אכיפה	משטרה
1	עיר בטוחה	חצייה בטוחה	פריסה ארצית של שוטרים		אכיפה	משטרה
	עיר בטוחה	אכיפה משולבת הסברה	תכנית הסברה הכוללת: קמפיינים ומניעה מצבית	גיבוש ויישום קמפיינים הסברתיים מלווים לתכנית האכיפה לחיזוק ההרתעה, לשינוי התודעה ולצמצום עבירות התנועה בתחומי הפעולה השונים לפי עבירות נבחרות / התנהגויות מסוכנות/ אוכלוסיות בסיכון וכו'	הסברה	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	אכיפה	שומרי הדרך- טכנולוגיה- פיתוח ואחזקה	הרחבת תכנית "שומרי דרך" במרחב העירוני- הגדלת מספר המשתמשים ל- 200000 ובין 5000-10000 דיווחים בחודש	אכיפה	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	אכיפה	שומרי הדרך תקני כ"א	3מנהלי אגפים ו-3 מנהלי תחומים	ניהול	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	אכיפה	שומרי הדרך	הסברה ושת"פ	אכיפה	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	מיסוד תשתית הידע	פרסום אוגדן הנחיות	איגוד הנחיות תכנון רלוונטיות להאטת תנועה בעיר, שבילי אופניים וקישוריות, כולל הפנייה לקריטריונים ולהנחיות הקיימות בהוראות התכנון של משרד התחבורה.  שליחת האוגדן בליווי מסמך התנעה לראשי רשויות ומהנדסים המסביר את התפיסה הכללית להתאמת התשתית לניהול תנועה בעיר והאטת המהירות	ניהול	מ. התחבורה והרלב"ד
1	עיר בטוחה	מיסוד תשתית הידע	הכשרת בעלי תפקידים רלוונטיים ברשויות המקומיות	השתלמויות והדרכות בנושא ניהול בטיחות, תשתיות תנועה והאטת תנועה במרחב העירוני, צבע תקני וכו' (מידע מהארץ ומהעולם)	ניהול	שלטון מקומי רלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	עיר בטוחה	מיסוד תשתית הידע	הכשרת חברות ייעוץ	העברת ידע מצטבר בנושאי תכנון תשתית, תכנון עירוני, מגמות, כולל שיתוף בין רשויות (עלויות ההכשרה ישולבו במסגרת קול קורא/מכרז שיתפרסם)	ניהול	שלטון מקומי רלב"ד
1	עיר בטוחה	מיסוד תשתית הידע	הכשרת פקחים עירוניים	קיום מחזורי הכשרה לפקחים עירוניים במסגרת הגברת האכיפה של כלים ממונעים לא מרושיינים ובהתאם לשינויי החקיקה שיתקבלו בנושא	ניהול	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הרחבת סמכויות פקחים עירוניים לאכיפה עירונית		רגולציה	מ. בט"פ
1	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	רתימת ראשי רשויות ובעלי תפקידים, למימוש התכנית	קיום פורמים לחשיפת התכנית ומשמעויותיה לראשי רשויות ובעלי תפקידים בכירים, בשיתוף ציבור. יצירת קמפיין תקשורתי וחשיפתו לרשויות המצטרפות לתכנית. הגדרת תו תקן לעיר בטוחה. התאמת מודל תכנית בטיחות בדרכים, עפ"י סיווג ואופי הרשות. חתימת ראש הרשות על הסכם עם משרד התחבורה והרלב"ד לכניסה לתכנית.	ניהול	שלטון מקומי
	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	מעקב ומעורבות ראשי רשויות ובעלי תפקידים למימוש וקידום תכנית עיר בטוחה	הקמת וועדת פרויקטים מקושרת תקציב, בראשות ראש הרשות וניהול מעקב ביצוע. התווית אבני דרך למימוש תכנית עיר בטוחה	ניהול	שלטון מקומי
	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	מעקב ומעורבות ראשי רשויות ובעלי תפקידים למימוש וקידום תכנית עיר בטוחה	הקמת משל"ט בקרת תנועה, מפגעי דרך ובטיחות בדרכים	ניהול	שלטון מקומי

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	כתיבת תכנית לרשות המקומית	מיפוי ואפיון מהרשות המקומית עפ"י קריטריונים ארציים. כתיבת חזון עירוני לעיר בטוחה. כתיבת תכנית עבודה ויעדים, בממשק לבעלי תפקידים רלוונטיים. הכנת תכנית שלדית גנרית עם מרכיבי התכנית, על מנת להקל על כתיבתה ולהביא לאחידות.	ניהול	שלטון מקומי רלב"ד
	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	כתיבת תכנית לרשות המקומית	שיתוף הציבור בבניית התכנית	ניהול	רשויות מקומיות
	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	ניהול ומימוש התכנית	הקמת וועדת מעקב ובקרה, בדגש על: עמידה ביעדים, איכות ובקרת ביצוע, בראשות ראש העיר קביעת אבני דרך ויעדי ביניים למימוש תכנית עיר בטוחה עדכון התכנית והתאמתה ע"פ צורך	ניהול	שלטון מקומי

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	מינוי פרויקטור מטעם מרכז השלטון המקומי לרתימת הרשויות המקומיות ולשם ביצוע מעקב ובקרה	מינוי בעל תפקיד במרכז השלטון המקומי כרכז התכנית, מול הרשויות המקומיות- מפגשים אישיים עם ראשי רשויות - סיוע בכתיבת חזון ליווי מנהלת התכנית הרשותית: תיווך בין הרלב"ד, משרד התחבורה והארגונים השונים לרשויות, ניהול בקרת ביצוע, מימוש תכנית, ניצול תקציבי הכשרות והדרכות בעלי תפקידים - איסוף נתונים, מתן מענה לפערים ובעיות רוחב, ייעוץ וליוי הרשויות ביישום התכנית	ניהול	שלטון מקומי
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	הגדרת תפקיד מנהל מטה הבטיחות בדרכים	רגולציה	מ. הפנים
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	קביעת קריטריונים ותנאי סף לקבלה לתפקיד.	ניהול	מ. הפנים
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	הגדרת היקף המשרה על פי גודל הרשות המקומית.	רגולציה	מ. הפנים
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	הגדרת מנהל מטה הבטיחות כמנהל תכנית עיר בטוחה	ניהול	שלטון מקומי
1	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	מינוי תקצוב מנהל מטה על פי חלקיות משרה.	ניהול	מ. הפנים
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	כפיפות מנהל מטה הבטיחות לראש הרשות / מנכ"ל	ניהול	מ. הפנים
1	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הגדלת משאבי מטה הבטיחות בדרכים	הגדלת "תקצוב פעולות" של מנהל מטה הבטיחות	ניהול	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	הכשרת מנהלי מטות חדשים	ניהול	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	ימי עיון להעשרה מקצועית	ניהול	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תקן מנהל מטה בטיחות בדרכים	קורס מתקדם לניהול בטיחות בדרכים - בכירים	ניהול	הרלב"ד
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת פעילות ועדת בטיחות בדרכים (מטה בטיחות בדרכים יישובי)	מתן סמכות לוועדה כוועדת מעקב, למימוש תכנית עיר בטוחה	רגולציה	מ. הפנים
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת פעילות ועדת בטיחות בדרכים (מטה בטיחות בדרכים יישובי)	מינוי בעלי תפקידים נוספים הנדרשים לצורך מימוש התר"ש: מהנדס, אדריכל / מנהל בטיחות בדרכים באם קיים, יועץ, דוברות/הסברה, אכיפה, פניות ציבור, מוקד עירוני, נציגי ציבור בעלי עניין רלוונטי, רכזים קהילתיים, מנהל אגף חינוך, מנהלי בתי"ס נציגי בעלי עסקים ומרכזים מסחריים משותפים, נציגי אזורי תעשייה ועוד.	ניהול	שלטון מקומי
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת פעילות ועדת בטיחות בדרכים (מטה בטיחות בדרכים יישובי)	ליווי על פי הצורך של פרויקטור חיצוני.	ניהול	שלטון מקומי
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת פעילות ועדת בטיחות בדרכים (מטה בטיחות בדרכים יישובי)	צירוף אנשי אקדמיה לפעילות הוועדה	ניהול	שלטון מקומי
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת פעילות ועדת בטיחות בדרכים (מטה בטיחות בדרכים יישובי)	חובת התכנסות הועדה - 3 פעמים בשנה, כחלק מכניסה לתכנית עיר בטוחה.	רגולציה	שלטון מקומי
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת פעילות ועדת תמרור/תנועה ובטיחות בדרכים	קביעת לוחות זמנים להתכנסות משותפת של וועדת תמרור ובטיחות בדרכים.	רגולציה	שלטון מקומי

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת פעילות ועדת תמרור/ תנועה ובטיחות בדרכים	צירוף מנהל מטה הבטיחות בדרכים כחבר קבוע בוועדת תמרור עירונית.	רגולציה	מ. הפנים
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תכנון ונהלים סטטוטוריים וחלוקת אחריות בין המשרדים השונים בבנייה עתידי	תכנון מוס"ח בסביבת בטיחות, כחלק מתפיסה מרכזית של תכנית הבטיחות הרשותית.	רגולציה	מ. הפנים
2	עיר בטוחה	ניהול בטיחות	הסדרת תכנון ונהלים סטטוטוריים וחלוקת אחריות בין המשרדים השונים בבנייה עתידי	חקיקה- יש להכניס נספח בטיחות בדרכים בתכנית המתאר, כנספח מחייב ליישום במסגרת התכנית הכוללת. משמעות: מתן תוקף סטטוטורי שילווה את הרשות	רגולציה	מ. הפנים
1	עיר בטוחה	הקמת מסד נתונים בסיסי למרחב העירוני	ריכוז נתונים קיימים: נתוני תחב"צ (תחנות ותיקופים), שימושי קרקע, מאפיינים דמוגרפיים ואשכול חברתי - כלכלי של אזורים סטטיסטיים ורשויות מקומיות.	בירור מעמיק אודות מקורות קיימים למול מת"ח, מפ"י ושלטון מקומי. כולל הסדרה משפטית והעברת המידע.	מידע ורגולציה	הרלב"ד
1	עיר בטוחה	הקמת מסד נתונים מתקדם למרחב העירוני	הרחבת פרויקט מרחב עירוני ע"י איסוף נתוני תשתיות רשויות סטטיות בסיוע מפ"י +נתוני תכנון לפי שכבות תנועה.	המידע לא נאסף היום כלל ברמה הארצית. נדרש לבנות תשתית לאיסוף נתונים הקיימים כיום ברשויות המקומיות כולל נתוני תשתית קבועים כדוגמת תמרורים, מיסעה, נתיבים, מעקות, רמזורים, מעברי חציה. כולל אלגוריתמיקה מתקדמת לחישוב רמות בטיחות חזויות והנגשה למשתמשים.	מידע ורגולציה	הרלב"ד

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות	
		העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	ייזום כנסים לראשי רשויות ומנהלי מחלקות רלוונטיות (חינוך, הנדסה, אכיפה, מנהלי מטות) בשיתוף שר/ת התחבורה וח"כים, לשם העלאת מודעות והנגשת אופני וכלי ההתערבות	קיום כנס שנתי לבטיחות בדרכים בחברה החרדית בהשתתפות כלל ראשי הרשויות - מהנדסי רשויות - מנהלי מטה בטיחות בחסות שר/ת התחבורה (מועד קרוב לשבוע הבטיחות)	הסברה	הרלב"ד
		העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	גיוס סוכני שינוי מתוך החברה החרדית	העלאת מודעות והנגשת אופני וכלי ההתערבות	הסברה	הרלב"ד
		העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	ייזום כנסים להורים לשם העלאת מודעות והנגשת אופני וכלי ההתערבות	כנסים שנתיים בחתך עדות וקבוצות שונות באוכלוסייה החרדית	הסברה	הרלב"ד
		העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	העלאת מודעות לבטיחות בדרכים בחברה החרדית	פעילות קהילתית מיוחדות של הורים וילדים באמצעות גופים משמעותיים במגזר השלישי והעיריות. פיתוח סדנאות להורים וילדים (גילאי 0-14) להעלאת המודעות בנושאי הבטיחות בדרכים והאחריות ההורית	יצירת פעילות עם עמותות משמעותיות/רשת המתנסים/עיריות במטרה להגיע להורים ולבצע פעילות משותפת הורים וילדים	חינוך	הרלב"ד

תכנית 50 עד 30- נושא נהגים צעירים

תיעודי	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	עיר בטוחה	הכשרת נהגים	חינוך תעבורתי-	תקצוב מלא של תוכנית החינוך התעבורתי לכיתות י'. בממוצע כ- 4200 כיתות בשנה	חינוך	מ. החינוך
1	עיר בטוחה	הכשרת נהגים	התאמת אמצעי הלמידה בתוכניות קיימות במערכת החינוך לתפיסות ולטכנולוגיות הלמידה בעשור הקרוב		חינוך	מ. החינוך
	נהגים צעירים	הכשרת נהגים	בחינה מחדש של מודל קורסי נהיגה נכונה (מונעת) וריענון	ביצוע בחינה של המודל באמצעות מחקר הערכה אם יוחלט על שינוי, יש לבצע: ניתוח דידקטי*, מיקוד תכנים עפ"י היפגעות, בחינת צרכי מחשוב לניהול מערך ההכשרה * ניתוח דידקטי כולל בחינת האפשרות לשלב: - למידה מותאמת אישית עפ"י מאפייני הנהג - שיעורים בכלים סימולטוריים - יחידות ללימוד עצמאי מרחוק	הכשרה	מ. התחבורה
1	נהגים צעירים	הכשרת נהגים- הגברת תפיסת סיכון	שינוי הכשרת נהגים צעירים - במסגרת הכשרה בסיסית		הכשרה	מ. התחבורה
1	נהגים צעירים	הכשרת נהגים- הגברת תפיסת סיכון		על פי בחינת הצורך- שילוב מבחן מעשי וספר מתודיקה והתאמת הכשרת מורי הנהיגה ובוחנים	הכשרה	מ. התחבורה

תיעודי	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	נהגים צעירים	הכשרת נהגים- הגברת תפיסת סיכון	רנ"מ- ערכה להורים מלווים	בניית תהליך וכלי עזר להורים המלווים, כולל התייחסות ל: - התנהגויות קריטיות (מהירות, היסח דעת, הימנעות מכניסה למצבי סיכון), בסיוע שותפים נדרשים (לדוגמא: מורה נהיגה, יועץ לתקשורת הורית); בחינת פיתוח אפליקציה ייעודית תומכת; התאמה למגזרים החרדי והלא-יהודי	הכשרה	הרלב"ד
	נהגים צעירים	הכשרת נהגים- הגברת תפיסת סיכון	רנ"מ- ערכה להורים מלווים	ליווי בקמפיין מתמשך לעודד שימוש	הסברה	הרלב"ד
	נהגים צעירים	שמירת כשירות לאחר קבלת רישיון	הכשרת נהגים צעירים במסגרת הכשרה מתקדמת	התאמת כלי דיגיטלי לחיזוק והטמעת תפיסת סיכון שפותח לאופנועים גם לאוכלוסייה זז	הכשרה	הרלב"ד
	נהגים צעירים	שמירת כשירות לאחר קבלת רישיון	הכשרת נהגים צעירים במסגרת הכשרה מתקדמת	פיתוח סימולטור לחיזוק והטמעת תפיסת הסיכון- בהתאם להערכות לשילוב	הכשרה	הרלב"ד

תכנית 50 עד 30- נושא אופנועים

תיעודי	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	אופנועים	הגברת תפיסת הסיכון	העלאת תפיסת סיכון בקרב רוכבים	שילוב תפיסת סיכון במבחן המעשי: באמצעות כלי ממוחשב + בטסט - שילוב תפיסת הסיכון בהכשרה הבסיסית (כתיבת ספר מתודיקה): לימוד בעזרת כלי ממוחשב + הכשרה פרקטית + ניתוח סרטוני רכיבה של הלומדים - התאמת הכשרת מורי הנהיגה והבוחנים בהתאם	הכשרה	מ. התחבורה
2	אופנועים	הגברת תפיסת הסיכון	שמירת כשירות	בחינת האפשרות לקבוע חובת שמירת כשירות רגולטורית - היה ותיקבע חובה כזו - בחינת אופני הביצוע	רגולציה	מ. התחבורה
1	אופנועים	הגברת תפיסת הסיכון		מתן תמריצים ביטוחיים להשתתפות בהכשרה מתקדמת	הכשרה	הרלב"ד
1	אופנועים	הגברת תפיסת הסיכון	הכשרת רוכבי אופנועים	פיתוח כלי דיגיטלי לחיזוק והטמעת תפיסת הסיכון (ובנוסף התייחסות גם למהירות והיסח הדעת). - המלצה: אוכלוסייה ראשונה לשימוש בכלי - נהגי אופנועים - ניתן לשימוש בנקודות זמן שונות במסלול ההכשרה של הרוכב (סרטונים מותאמים) - מתאים לשימוש גם עבור רכב פרטי; רכב כבד - לבחינה. התאמה לכלי רכב שונים מצריכה סרטונים ייעודיים	הכשרה	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	אופנועים	הגברת תפיסת הסיכון	הכשרת רוכבי אופנועים	קמפיין שיווקי לעידוד השימוש בכלי הדיגיטלי	הסברה	הרלב"ד
	אופנועים	הגברת תפיסת הסיכון	הכשרת רוכבי אופנועים	פיתוח סימולטור לחיזוק והטמעת תפיסת הסיכון- בהתאם להערכות לשילוב סימולטורים (סוף טבלת התנהגויות)	הכשרה	הרלב"ד
2	אופנועים	הגברת תפיסת הסיכון	התאמת נושא תפיסת הסיכון ללמידה בחינוך הפורמלי	שילוב בתכנית מודולרית לתיכונים	חינוך	מ. החינוך
1	אופנועים	הוספת פס מגן תחתון למעקות בטיחות במרחב הבינעירוני	השלמת פסי מגן לאופנועים ב-487 ק"מ		תשתיות	מ. התחבורה
1	אופנועים	צביעת מיסעה בצבע שאינו מחליק- בינעירוני	אחזקה שוטפת סימון צבע רשת נתבי ישראל		תשתיות	מ. התחבורה
1	אופנועים	צביעת מיסעה בצבע שאינו מחליק- בינעירוני	מיפוי וביצוע חידושי אספלט להקטנת החלקה	לשקול תיעודף ההקצאה של תקציב האחזקה של נת"י	תשתיות	מ. התחבורה
1	אופנועים	צביעת מיסעה בצבע שאינו מחליק- עירוני	לשלב בהכשרות של בעלי תפקידים ברשות המקומית התחבורה הרצאה בנושא צבע תקני		ניהול	שלטון מקומי
1	אופנועים	צביעת מיסעה בצבע שאינו מחליק- עירוני	בקרה על השימוש בצבע תקני במסגרת בקרת רשויות תמרור		ניהול	הרלב"ד
1	אופנועים	אכיפה אוטומטית שתעלה את שיעור הנהיגה כחוק	ניטור עבריינות, אכיפה	ניטור עבריינות, אכיפה ושינוי חקיקה להקלה על האכיפה. השמת יועמ"ש את"ן תקן אחד	אכיפה	משטרה
1	אופנועים	חיזוק התחנה	ניטור עבריינות, אכיפה	ניטור עבריינות. באמצעות השמת סיירים בוחנים ניידות ודו גלגלי	אכיפה	משטרה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	אופנועים	מערכות בטיחות לאופנועים ומיגון	שימוש באמצעי מיגון	שיעור בנושא אמצעי מיגון, תכנית מודולרית לתיכונים	חינוך	מ. החינוך
1	אופנועים	מערכות בטיחות לאופנועים ומיגון	שימוש באמצעי מיגון	קמפיינים לעידוד שימוש באמצעי מיגון	הסברה	הרלב"ד
1	אופנועים	מערכות בטיחות לאופנועים ומיגון	המשך יישום מתן תמריצים למערכות בטיחות מתקדמות לאופנועים לפי צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין	לאופנועים חדשים	טכנולוגיה	מ. התחבורה
2	אופנועים	מערכות בטיחות לאופנועים ומיגון	הכנסת מערכות בטיחות בהתקנה מקומית לשיפור בטיחותם	לאופנועים משומשים/ קיימים	טכנולוגיה	מ. התחבורה

תכנית 50 עד 30- נושא תחבורה ציבורית

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	תחבורה ציבורית	הכשרת נהגים	סימולטורים הערכות להפעלת סימולטורים במסלולי הכשרת הנהיגה/רכיבה: המלצה על הקמת ועדה בין-משרדית + חשיבה ראשונית על אבני דרך כלליות	<p>המלצה: הקמת ועדה בין-משרדית לבחינת הצרכים בכל מסלול הכשרת הנהגים למיניהם (החל ממערכת החינוך, דרך ההכשרה הפורמלית, וכלה בקורסי נהיגה מתקדמת), מיפוי סוגי הסימולטורים האפשריים (כולל עלויות) והגשת המלצות. אבני דרך כלליות:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ביצוע סקירת ספרות לשם זיהוי הקריטריונים לשימוש באמצעי סימולטיבי לשיפור הבטיחות בדרכים, כולל:</li> <li>* מיפוי אוכלוסיות רלוונטיות של משתמשי דרך</li> <li>* זיהוי נקודות אפשריות לשימוש בכלים במהלך תהליך הכשרת משתמשי הדרך</li> <li>* בחינת האמצעים השונים, החל מסימולטור מלא/חלקי, דרך קסדת VR וציוד עזר ועד כלי סימולטיבי לשימוש עצמי (דמוי משחק מחשב)</li> <li>* הגדרת תדירות אימון נדרשת לשם וידוא העברת היכולות שתורגלו בסימולטור למציאות</li> <li>- על סמך ממצאי המיפוי - הגדרת פיילוט על אוכלוסייה/ות נבחרת/ות.</li> <li>לפני יציאה לפיילוט יידרשו: ביצוע מחקר שוק, אפיון, כתיבת מסמכי מכרז וכדומה</li> <li>- ביצוע פיילוט. הנחת היסוד בחישוב העלות: 10 א' נהגים בשנה, 3 שנים לכל אחד, למשך 3 שנים (סה"כ 30 א' נהגים)</li> <li>- ליווי הפיילוט במחקר לבחינת אפקטיביות ועל סמך התוצאות - החלטה על מודל הפעולה והערכות אליו</li> </ul>	הכשרה	הרלב"ד
	תחבורה ציבורית	הכשרת נהגים	הכשרת נהגים	הכשרת נהגי רכב כבד וציבורי - תיקון חקיקה ראשית לנהג חונך והשתלמויות עתידיות.	רגולציה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	תחבורה ציבורית	הכשרת נהגים	תיקון חקיקה הכשרת נהגי רכב כבד וציבורי	תיקון חקיקה ראשית לנהג חונך והשתלמויות עתידיות תיקון 120 (לשעבר 118)	רגולציה	מ. התחבורה
	תחבורה ציבורית	הכשרת נהגים	הכשרת נהגים	כחלק מהערכות לתיקון 120 לחוק (לשעבר 118), ובמסגרתו: - גיבוש מתווה לתוכנית הליווי של נהגים מקצועיים, ומתוכו - גזירת מתווה הכשרה למלווים - גיבוש מתווה לתוכנית השתלמות תקופתיות - פיתוח תכניות וכלי הכשרה לאור המתווים שיגובשו (כולל אפליקציה לניהול תהליך הליווי)	הכשרה	מ. התחבורה הרלב"ד
	תחבורה ציבורית	הכשרת נהגים	בחינת הכנסת מבחן תפיסת סיכון כתנאי לקבלת רישיון	בחינת שילוב מבחן תפיסת הסיכון בהליך קבלת רישיון לרכב משא ותח"צ - בהתאם, ביצוע שינויים נדרשים בטסט, בהכשרה ובהכשרת מורים ובוחנים	הכשרה	מ. התחבורה הרלב"ד
	תחבורה ציבורית	מערכות בטיחות	טכוגרף דיגיטלי - סיום הגדרת התהליכים בתיאום עם האיחוד האירופאי בנושא הצפנה, שעות עבודה ועוד	כניסת טכוגרף דיגיטלי לשימוש - הליכי תיקוני חקיקה ראשית דרוש כרטיס אכיפה גם למפקחי המשרד / טכנולוגיות חדשניות שיאפשרו אכיפה חדשנית, דיגיטלית וממוקדת סיכונים, פרסום מכרז לייצור כרטיסים ועוד. הכשרת גורמי אכיפה ועדכון תקנה 168 לעניין שעות עבודה ומנוחה - הליכי חקיקה.	רגולציה	מ. התחבורה
	תחבורה ציבורית	מערכות בטיחות	מערכות בטיחות	בחינת הכנסת מערכת התרעה על עייפות נהג	רגולציה	מ. התחבורה
	תחבורה ציבורית	מערכות בטיחות	אינטרלוק	בחינת התקני נעילת אלכוהול והתרעה על עייפות נהג ברכבים ציבוריים וכבדים בהתאם להתקדמות הטכנולוגית בעולם	רגולציה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	תחבורה ציבורית	מערכות בטיחות	גילוי שטחים מתים	מערכת התרעה על שטח מת. הכנסת מערכות לכיסוי שטחים מתים בשדה הראייה ברכבים כבדים ובאוטובוסים. יוטמע במסגרת התקינה לכלי רכב חדשים. בנוגע לקיימים מחייב התקנת תקנות	רגולציה	מ. התחבורה
	תחבורה ציבורית	מפרצי מנוחה	הקמת מפרצי מנוחה לרכב כבד ורכב ציבורי	קביעת קריטריונים לתכנון כבישים חדשים הכוללים מפרצי מנוחה. אזורי מנוחה (כולל מפרצי בדיקה ועצירה - 38 אתרים על פי תכנית אב לרשת נת"י בהתהוות)	רגולציה	מ. התחבורה

**תכנית 50 עד 30- נושא רכבי משא**

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	רכבי משא	טכוגרף דיגיטלי	סיום הגדרת התהליכים בתיאום עם האיחוד האירופאי בנושא הצפנה, שעות עבודה ועוד	כניסת טכוגרף דיגיטלי לשימוש - הליכי תיקוני חקיקה ראשית דרוש כרטיס אכיפה גם למפקחי המשרד/ טכנולוגיות חדשניות שיאפשרו אכיפה חדשנית, דיגיטלית וממוקדת סיכונים,, פרסום מכרז לייצור כרטיסים ועוד. הכשרת גורמי אכיפה ועדכון תקנה 168 לעניין שעות עבודה ומנוחה - הליכי חקיקה.	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	טכוגרף דיגיטלי	הליך הכנת מכרז לייצור וקידוד כרטיסי טכוגרף, הכשרות, טיפול שותף ותוכנה לאכיפה			מ. התחבורה מ. בט"פ
1	רכבי משא	מערכות בטיחות	מצלמות דרך	בחינת חיוב התקנת מצלמת דרך בהתקנה מקומית לתיעוד הנסיעה בציי רכב כפי שקיים במספר חברות תובלה.	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	מערכות בטיחות	בחינת הכנסת התקני נעילת אלכוהול	בחינת התקני נעילת אלכוהול ברכבים ציבוריים וכבדים בהתאם להתקדמות הטכנולוגית בעולם	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	מערכות בטיחות	בחינת הכנסת מערכת התרעה על עייפות נהג	ברכבים ציבוריים וכבדים בהתאם להתקדמות הטכנולוגית בעולם	מחקר ורגולציה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	רכבי משא	מדידת משקל	קידום מערכות ניידות וניידות למדידת משקל	אכיפת משקלי יתר: קידום מערכות למדידת משקל בתנועה אכיפה אוטומטית ; ניידים (ניידות הבטיחות של המשרד) וניידים (תכנית אב למטענים). ישנה תכנית הממתינה לתקצוב, ישנו צורך ברכישת משקלים ובתגבור כח האדם המופקד על תפעולם. כמו כן, להכניס את נושא קידום תכנית "משקלים בתנועה" בדומה לנעשה בעולם. נושא המשקלים הניידים בטיפול צוות תשתיות.	אכיפה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	מגביל מהירות	הגדלת הקנסות על השבתת מגביל המהירות.	תיקוני תקנות. הטמעת הבדיקות הנדרשות במסגרת הרישוי השנתי במידה וקיימת במסגרת הדירקטיבה האירופאית לרישוי. מומלץ לשקול להרחיב את אחריות בעלי הרישיון גם לנושא זה. הדבר יחייב חקיקה ומתן סמכויות חקירה.	רגולציה	מ. התחבורה
2	רכבי משא	מטענים	קידום תכנית אב להובלת מטענים	תכנית עבודה לחומש הקרוב בתחום התשתיות הכוללת, בין היתר, נתיבי זחילה למשאיות, משקלים תוך כדי תנועה, מפרצי מנוחה, מפרצי בדיקה, מניעת התנגשות בגשרים ועוד. התכנית ממתינה לאישור תקציבי. בנוסף יש לבחון הקמת יכולת לניטור ומעקב אחר כלי רכב כבדים שלעיתים גורמים לתאונות - בעיקר כלי רכב המשנעים חומרים מסוכנים - הקמת מרכז בקרה לאומי וזאת בהתאם להחלטת הממשלה.	רגולציה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	רכבי משא	מטענים	ריתום מטענים	רתום מטענים בתקנות התעבורה. הנושא כבר עוגן במסגרת תיקון תקנה 85 לתקנות התעבורה. ממתין לאישור שר המשפטים וחזרה לוועדת הכלכלה	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	מטענים	הובלת מטען חורג	הסדרת הובלת מטען חורג ורכב לצידו חורג. הנושא עלה במסגרת דיוני צוות יישום תכנית אב למטענים והוברר כי נדרש תיקון חקיקה בתקנות התעבורה. מצוי בהליך שימוע של גורמי המשק	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	נהיגה ברכב כבד	הגדרת נהיגה ברכב כבד כמקצוע מועדף	בדיקת היתכנות להגדרת מקצוע נהיגה ברכב כבד וברכב ציבורי כמקצוע מועדף. הנושא עלה במסגרת דיוני צוות יישום תכנית אב למטענים והוברר כי נדרש תיקון חקיקה בחוק הביטוח הלאומי	רגולציה	מ. הכלכלה מ. העבודה
1	רכבי משא	מבחני רישוי	שימוש בשקע OBD	הכנת מערכת טכנולוגית לבדיקות מבחני הרישוי השנתי ובהתאם התייחסות לבדיקת התקלות והשינויים המופיעות בו במבחן הרישוי השנתי באמצעות שקע OBD. מצוי בהליכי עבודה באגף הרכב ובאגף התקשוב. ייתכן ותהינה עלויות לביצוע הפעולות	טכנולוגיה	מ. התחבורה

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	רכבי משא	מבחני רישוי	שימוש במחבר EDR	אימוץ הדירקטיבה האירופאית ותיקון תקנות לנושא חובת מחבר אבחון EDR בהתאם ללוחות הזמנים של הדירקטיבה האירופאית	טכנולוגיה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	מערכות בטיחות	גילוי שטחים מתים	מערכת התרעה על שטח מת. הכנסת מערכות לכיסוי שטחים מתים בשדה הראייה ברכבים כבדים ובאוטובוסים. יוטמע במסגרת התקינה לכלי רכב חדשים. בנוגע לקיימים מחייב התקנת תקנות	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	מפרצי מנוחה	הקמת מפרצי מנוחה לרכב כבד ורכב ציבורי	קביעת קריטריונים לתכנון כבישים חדשים הכוללים מפרצי מנוחה. אזורי מנוחה (כולל מפרצי בדיקה ועצירה - 38 אתרים על פי תכנית אב לרשת נת"י בהתהוות)	רגולציה	מ. התחבורה
2	רכבי משא	מפרצי עצירה לשקילה	הקמת מפרצי שקילה לרכב כבד	קביעת קריטריונים לתכנון כבישים חדשים הכוללים מפרצי שקילה. הסדרה פיזית של מפרצים (הערכה של כ 15 מפרצים כאשר היתר ישולבו כחלק מאזורי המנוחה)	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	רכבי עבודה	הסדרת תקנות לרכבי עבודה	הסדרה של תקנה 39 תקנות נוספות לעניין רכבי עבודה המוגבלים ל 40 קמ"ש ויכולים לנוע על צירים בינעירוניים	רגולציה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	רכבי משא	חניונים לרכב כבד	מיפוי צרכים להקמת חניוני רכב כבד ואיתור שטחים מתאימים להקמתם - ע"י הרשויות המקומיות (מיפוי יתבצע ע"י נתיבי איילון \ קיים מיפוי מקביל של הרלב"ד על בסיס רישיונות רכב של תושבים)	1. מיפוי ראשוני על-בסיס רישיונות רכב (בוצע ע"י הרלב"ד) או על בסיס נתוני איתורן (מבוצע ע"י נתיבי איילון) 2. הקצאת קרקעות לחניוני רכב כבד - בחינה של קרקעות זמינות (אפשרי אולי באזורי תעסוקה לא מנוצלים) - מול מנהל התכנון.	תשתיות	מ. התחבורה
1	רכבי משא	הכשרת נהגים	תיקון חקיקה הכשרת נהגי רכב כבד וציבורי	תיקון חקיקה ראשית לנהג חונך והשתלמויות עתידיות.	רגולציה	מ. התחבורה
1	רכבי משא	הכשרת נהגי רכב כבד	הכשרת נהגים	כחלק מהערכות לתיקון 120 לחוק (לשעבר 118), ובמסגרתו: - גיבוש מתווה לתוכנית הליווי של נהגים מקצועיים, ומתוכו - גזירת מתווה הכשרה למלווים - גיבוש מתווה לתוכניות השתלמות תקופתיות - פיתוח תכניות וכלי הכשרה לאור המתווים שיגובשו (כולל אפליקציה לניהול תהליך הליווי)	הכשרה	מ. התחבורה הרלב"ד
1	רכבי משא	הכשרת נהגי רכב כבד	בחינת הכנסת מבחן תפיסת סיכון כתנאי לקבלת רישיון	בחינת שילוב מבחן תפיסת הסיכון בהליך קבלת רישיון לרכב משא ותח"צ - בהתאם, ביצוע שינויים נדרשים בטסט, בהכשרה ובהכשרת מורים ובוחנים	הכשרה	מ. התחבורה הרלב"ד

תכנית 50 עד 30- נושא חגירה

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חגירה	מערכת התראה לחגירה במושב האחורי	מערכת בטיחות בהתקנה מקומית	בחינת האפשרות להוספת חיישני חגירה למושבים האחוריים ברכב (כרגע AFTER MARKET)	טכנולוגיה	מ. התחבורה
1	חגירה	חגירה	פיתוח ושידור מסעות הסברה: חגורות בטיחות והתקני ריסון. העלאת מודעות לחשיבות החגירה באוכלוסיות הערבית	תשדירים	הסברה	הרלב"ד
	חגירה	העלאת מודעות לחשיבות החגירה באוכלוסייה החרדית	פיתוח ושידור מסעות הסברה: חגורות בטיחות והתקני ריסון	תשדירים	הסברה	הרלב"ד
	חגירה	העלאת מודעות ילדים ובני נוער לחשיבות החגירה	חינוך פורמלי	תכנית בת שני שיעורים (מקבילה לתכנית הקיימת למגזר הלא יהודי לכיתות ג'-ד') להעלאת שיעור החגירה, לשכבות גיל נוספות ולמגזר הכללי והחרדי	חינוך	הרלב"ד
	חגירה	העלאת מודעות ילדים ובני נוער לחשיבות החגירה	הסברה	קמפיין בנושא חגירה מאחור	חינוך	הרלב"ד
	חגירה	קידום חגירה נכונה של ילדים	הסברה	קמפיין להורים בנושא חגירה נכונה של ילדים מלפנים ומאחור (כולל גיל ישיבה מקדימה)	הסברה	הרלב"ד
	חגירה	קידום חגירה נכונה של ילדים	חינוך פורמלי	הוספת מערך שיעורים לכיתות ג'-ד' בדגש על לימוד התנסותי חוויתי	חינוך	הרלב"ד
1	חגירה	אכיפת חגירה	אכיפה		אכיפה	משטרה

תכנית 50 עד 30- נושא הסחי דעת

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	הסחי דעת	פיתוח אמצעי אכיפת היסח דעת	מ"י- פיתוח, מחקר, רכש ותקינה מתאימה		אכיפה	משטרה
	הסחי דעת	קביעת מדיניות שילוט	קביעת מדיניות שילוט תומכת ב"ב והפחתה בהסחי דעת ובחינת אמצעי אכיפה למדיניות		רגולציה	מ. התחבורה
	הסחי דעת	הגברת מודעות של ילדים כדי שישמשו סוכני שינוי	גנ"י - מארז פעילויות לגננת בכדי להעלות מודעות בקרב הילדים ולהופכם לסוכני שינוי בקרב בני משפחותיהם		חינוך	מ. החינוך
	הסחי דעת	הגברת מודעות של ילדים כדי שישמשו סוכני שינוי	הוספת מערך שיעורים לכיתות ג'- ד' בנושא חצייה בטוחה כולל התייחסות להיסח דעת, בדגש על לימוד התנסותי חוויתי		חינוך	מ. החינוך
	הסחי דעת	הגברת מודעות של בני נוער וחינוכם להימנעות מהסחי דעת כמשתמש דרך	תכנית מודולרית לתיכונים (שיעור בנושא היסח הדעת)	בניית תכנית מודולרית לתיכונים, הנוגעת להיבטים הפסיכולוגיים והחברתיים של התלמיד כנהג לעתיד וכמשתמש דרך, לכל שכבות הגיל (מותאם), בשיעור מחנך/כישורי חיים	חינוך	מ. החינוך
	הסחי דעת	הגברת מודעות של בני נוער וחינוכם להימנעות מהסחי דעת כמשתמש דרך	הרחבת פעילות במסגרת תנועות הנוער	הרחבת הפעילות בקרב תנועות וארגוני הנוער: - תנועות נוער- מעבר למודל עבודה חדש הכולל: תקן ייעודי בכל תנועה, הכשרות ופיתוח ויישום של יוזמות חוצות ארגון - ארגוני נוער- מעבר למודל עבודה הכולל רפרנט ייעודי בכל ארגון והגדלת היקף הקבוצות/ מרכזי העשייה	חינוך	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	הסחי דעת	הגברת מודעות של בני נוער וחינוכם להימנעות מהסחי דעת כמשתמש דרך	קמפיינים למניעת שליחת הודעות טקסט בנהיגה בטלפון הנייד ולהתמודדות עם הסחות דעת נוספות (עייפות, ילדים, שלטי חוצות)		הסברה	הרלב"ד
	הסחי דעת	הגברת מודעות של בני נוער וחינוכם להימנעות מהסחי דעת כמשתמש דרך	קמפיינים מכוונים למגמות עכשוויות (כגון שימוש במערכות טכנולוגיות ברכב, כולל מערכת מולטימדיה בנהיגה)	שני קמפיינים מרכזיים	הסברה	הרלב"ד
	הסחי דעת	סימולטור	הערכות להפעלת סימולטורים במסלולי הכשרת הנהיגה/רכיבה: המלצה על הקמת ועדה בין-משרדית + חשיבה ראשונית על אבני דרך כלליות  (פירוט בקובץ: 'המלצה לסימולטורים - הנחות יסוד' בתיקיה: חטיבת חינוך והסברה/תכנית 30-50/צוות התנהגויות)		הכשרה	מ. התחבורה
	הסחי דעת	הגברת מודעות של בני נוער וחינוכם להימנעות מהסחי דעת כמשתמש דרך	קמפיינים להטמעת פתרונות תומכי בטיחות	שני קמפיינים מרכזיים	הסברה	הרלב"ד

תכנית 50 עד 30- נושא נהיגה תחת השפעת אלכוהול

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	נהיגה תחת השפעת אלכוהול	מיפוי הקף התופעה	ביצוע מחקר	אחוז נהיגה תחת השפעת אלכוהול ותאונות תחת השפעת אלכוהול- יתבצע בשיתוף המשטרה	מחקר	הרלב"ד ומשטרה
	נהיגה תחת השפעת אלכוהול	טיפול ברצידיוויסטים בעזרת תכניות שיקום (בנוסף לענישה)	ביצוע מחקר	רצידיוויסטים – מחקר על תכנית השיקום העדיפה (בהמשך להמלצה על שילוב ענישה/אינטרלוק ותוכנית שיקום)	מחקר	הרלב"ד
	נהיגה תחת השפעת אלכוהול	טיפול ברצידיוויסטים בעזרת תכניות שיקום (בנוסף לענישה)	בחינת יישום תכניות שיקום	הגדרה ותכנון תכניות שיקום שנבחרו בהתאם לתוצאות המחקר ובחינת יישומן	שיקום	מ. בט"פ
	נהיגה תחת השפעת אלכוהול	הכנסת רכיב טכנולוגי למניעת נהיגה תחת השפעת אלכוהול	הגדרת רגולציה להכנסה אינטרלוק לאוכלוסיות היעד	בחינת קהלי היעד: נהגים רצידיוויסטים, רכב כבד ותח"צ ונהגים צעירים	רגולציה	מ. התחבורה
	נהיגה תחת השפעת אלכוהול	אכיפה משולבת הסברה	הסברה בנושא תפיסת סיכון	קמפיינים הסברתיים בנושא תפיסת הסיכון + הטמעת פתרונות קיימים כגון נהג תורן וקווי לילה (שימור) + פתרונות חדשים כגון אלכולוק	הסברה	הרלב"ד
	נהיגה תחת השפעת אלכוהול	אכיפה	מיגור התופעה באמצעות אכיפה	פיתוח, מחקר, רכש ותקינה מתאימה. בנוסף ניטור התופעה	אכיפה	משטרה

תכנית 50 עד 30- נושא נהיגה תחת השפעת סמים

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	נהיגה תחת השפעת סמים	מיפוי הקף התופעה	אמידת הקף הנוהגים תחת השפעת סמים	מחקר הכולל דגימה אקראית של נהגים ובדיקה האם נוהגים תחת השפעה	מחקר	משטרה ורלב"ד
	נהיגה תחת השפעת סמים	אכיפת נהיגה תחת השפעת סמים	פיתוח אמצעים	פיתוח יכולת תשתית לבדיקות רוק פורנזיות	מחקר	משטרה
	נהיגה תחת השפעת סמים	אכיפת נהיגה תחת השפעת סמים	מחקר אפקטיביות בדיקות רוק	בחינת ערכות אינדוקטיביות	מחקר	משטרה
	נהיגה תחת השפעת סמים	אכיפת נהיגה תחת השפעת סמים	מחקר אפקטיביות למגוון סמים ואמצעים	בחינת האמצעים שפותחו וחקירת האפקטיביות שלהם באמצעים ניסויים	מחקר	משטרה
	נהיגה תחת השפעת סמים	אכיפת נהיגה תחת השפעת סמים	רכש	רכישת האמצעים שהוכחו כיעילים ונבחרו לאכיפה	אכיפה	משטרה
	נהיגה תחת השפעת סמים	אסדרת נהיגה תחת השפעת קנאביס	הכנת תשתית רגולטורית	הכנת תשתית להכנסת אמצעי האכיפה, ענישה וכו'	רגולציה	מ. בט"פ
	נהיגה תחת השפעת סמים	העלאת מודעות לנהיגה תחת השפעת סמים	תכנית מודולרית לתיכונים	שיעור ייעודי לנושא	חינוך	מ. החינוך והרלב"ד
	נהיגה תחת השפעת סמים	העלאת מודעות לנושא נהיגה תחת השפעת סמים	הסברה להעלאת מודעות	קמפיינים בנושא עיקרי החקיקה הרלוונטיים לנהיגה	הסברה	הרלב"ד

					השפעת סמים	
הרלב"ד	הסברה	קמפיינים בנושא תפיסת הסיכון (תרופות וסמים)	הסברה לתפיסת סיכון	העלאת מודעות לנהיגה תחת השפעת סמים	נהיגה תחת השפעת סמים	

תכנית 50 עד 30- נושא כלי רכב בטוחים

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	כלי רכב בטוחים יותר	דירוג בטיחות בינלאומי	בדיקת דירוג בינלאומי מול האיחוד האירופאי וארה"ב תוך התייעצות עם יבואני הרכב, איגודי יצרני הרכב בעולם. שילוב ציון הריסוק וציון מערכות הבטיחות. ישנם 2 דירוגים עיקריים שעל פיהם באירופה ובארה"ב: EuroNCAP, NHTSA. מדובר במבחני ריסוק וולונטרי.	בחינת חיוב היבואנים בפרסום הדירוג הרלוונטי (אירופאי, אמריקאי), באמצעי הפרסום השונים כגון: אולמות תצוגה, ספר הרכב, מדבקה על הרכב, מודעות באמצעי המדיה השונים בדומה לרמת הבטיחות. (סיכון - עלול להעלות את מחיר הרכב). ביצוע הליך חקיקה, RIA ועוד.	רגולציה	מ. התחבורה בשיתוף יבואני הרכב.
1	כלי רכב בטוחים יותר	דירוג בטיחות בינלאומי	שינוי טבלת דירוג מערכות בטיחות לרמת בטיחות כוללת	בחינת שינוי או שדרוג טבלת הדירוג (נוהל 03/13) מדירוג מערכות הבטיחות לדירוג הבטיחות של הרכב הכולל מבחני ריסוק. נדרש לבחון כיצד משלבים במודל הקיים היום ברמת בטיחות. יש למצוא את איזון בידוע האזרח על מבחני הריסוק (לישראל מיובאים כלי רכב אירופאיים ואמריקאים) וכמות מערכות בטיחות.	טכנולוגיה	מ. התחבורה רשות המיסים, הרלב"ד
1	כלי רכב בטוחים יותר	גריטת רכבים ישנים	קביעת יעדי גריטה ותמרוץ גריטה	בחינת מודלים שונים לגריטה. הגדרת מודל לתמריץ לגריטה ע"י מתן שובר לקניית רכב חדש, גריטה מדורגת ע"י הנחה במס קנייה לקניית רכב חדש בתלות בגיל הרכב הישן. ככול שלא יתקבל מודל זה יבחן גריטה באחריות יצרן/ יבואן הרכב בדומה לדירקטיבות האירופאיות).	רגולציה	מ. התחבורה בשיתוף משרד האוצר

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	כלי רכב בטוחים יותר	קידום הכנסת מערכות בטיחות לכלי רכב משומשים	עידוד התקנת מערכות בטיחות על רכבים משומשים בהתקנה מקומית ( aftermarket )	עידוד התקנת מערכות בטיחות על רכבים משומשים בהתקנה מקומית ע"י מתן הטבה באגרת הרישוי. אפשרות לתמריצים דרך חברות הביטוח. מערכות אפשריות: היסח דעת, הירדמות, התראה על אי חגירה במושבים האחוריים, שטחים מתים, התרעה על רכב חוצה מאחור, רכבים מקושרים כמפורט להלן ועוד.	טכנולוגיה	מ. התחבורה
2	כלי רכב בטוחים יותר	קידום הכנסת מערכות בטיחות לכלי רכב משומשים	הפיכת רכבים משומשים לרכבים מקושרים	הפיכת רכב קיים לרכב מקושר בהתקנה מקומית ע"י מתן תמריצים תוך שמירה על נושא הסייבר. גם רכבים חדשים ייהנו מכך שאוכלוסיית ה-V2V תגדל.	טכנולוגיה	מ. התחבורה
2	כלי רכב בטוחים יותר	קידום הכנסת מערכות בטיחות לכלי רכב משומשים	עידוד הצרכנים להתקנת מערכות בטיחות לרכבים ישנים	מתן תמריצים בפעימה אחת מיד אחרי ההתקנה במקום ב-3 פעימות הנעשה היום	טכנולוגיה	מ. התחבורה
1	כלי רכב בטוחים יותר	עידוד רכישת כלי רכב בטוחים	לשקול לחייב את היבואנים בפרסום רמת הריסוק של הרכבים בנוסף לרמת הבטיחות ורמת הזיהום	בחינת הגדרת מודל לקביעת רמת בטיחות מינימלית לכניסת רכבים לישראל או הגדרת יעד לייבוא אחוז מסוים של כלי רכב ברמת ריסוק מתקדמת.	רגולציה	מ. התחבורה והרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	כלי רכב בטוחים יותר	עידוד רכישת כלי רכב בטוחים	מתן תמריצים למערכות בטיחות	<p>המשך יישום מערכות בטיחות אקטיביות מתקדמות טרם מועד החיוב במסגרת התקינה האירופאית או האמריקאית (באמצעות חקיקה או מתן תמריצים). בחינת מתן משקל גבוה יותר בנוהל 03/13 גם בניקוד וגם בתמריץ למערכות אקטיביות של היסח דעת לרכבים חדשים והמצמצמות שיקול דעת של הנוהג ברכב. מערכות נוספות אפשריות לעידוד: שטחים מתים, חניה אוטומטית, התרעה/בלימה על רכב או הולך רגל החוצה מאחור, חיישני חגירה במושבים האחוריים ועוד. יש לשקול לתמרץ חברות/ארגונים אשר יאמצו מערכות בטיחותיות שהוגדרו כבעלות תרומה מרבית להפחתת כמות וחומרת הנפגעים בתאונות.</p>	רגולציה	מ. התחבורה ורשות המיסים
1	כלי רכב בטוחים יותר	עידוד רכישת כלי רכב בטוחים	הפחתת מיסוי בתלות ברמת בטיחות הרכב	<p>הפחתת מיסוי ככל שהרכב בטוח יותר. נדרש לבחון הפחתה במס קנייה בתלות בדירוג הריסוק של הרכב. רכב המקבל ציון של 5 כוכבים במבחן ריסוק יקבל הפחתה גדולה יותר במס. בחינת מתן ניקוד נוסף בהתאם למבחני הריסוק. למשל רכב המקבל 4 כוכבי ריסוק ממכון ידוע יקבל 0.5 נקודות תוספת בדירוג הבטיחות ורכב המקבל 5 כוכבי ריסוק יקבל 1.0 נקודות.</p>	רגולציה	מ. התחבורה ורשות המיסים

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	כלי רכב בטוחים יותר	עידוד רכישת כלי רכב בטוחים	דירוג מערכות הבטיחות הפועלות לפני, בזמן ואחרי התרחשות תאונה	ביצוע חלוקה על מערכות בטיחות ל-3 רמות: - מערכות המונעות תאונה טרום התרחשותה (למשל בלימה אוטונומית ועד רכב אוטונומי מלא) - מערכות המפחיתות היפגעות בזמן תאונה (למשל חגורות בטיחות, כריות אויר, עמידות הרכב לריסוק) - מערכות חילוץ מהיר לאחר התאונה לשקול להוסיף את החלוקה לנהל 03/13 לצורך קביעת ניקוד בטיחות בכל הרמות.	טכנולוגיה	מ. התחבורה ורשות המיסים
	כלי רכב בטוחים יותר	עידוד רכישת כלי רכב בטוחים	הדרכה לנהגים על מערכות הבטיחות בקניית רכב חדש	הדרכה מרוכזת על מערכות הבטיחות של הרכב ברכישת רכב חדש. קיימת היום הדרכה מינימלית. הרעיון הוא לייצר סרטוני הדרכה על מערכות הבטיחות ולשלב אותם במערכת המולטימדיה של הרכב. כמו כן לצאת במסע פרסום לציבור על מערכות עיקריות. יש לשקול חיוב היבואנים להדרכת הרוכש על מערכות הרכב - באופן מעשי או בסימולטור.	הכשרה	מ. התחבורה והרלב"ד בשיתוף גורמי המשק
1	כלי רכב בטוחים יותר	הקמת מסד נתונים כללי לכלי רכב	שימוש בנתונים תפעוליים קיימים במת"ח (נתוני אגף רכב, מפרטים טכניים ומערכות בטיחות, Recall, נתוני המבחן השנתי). לצורך ביצוע מחקר וטיוב רגולציה	מיפוי ואפיון הנתונים הנדרשים, הסדרה משפטית, שילוב הנתונים למערכת המידע של הרלב"ד, ביצוע מחקרים לפי שאלות מחקר ספציפיות	מידע	מ. התחבורה והרלב"ד
1	כלי רכב בטוחים יותר	הקמת מסד נתונים כללי לכלי רכב	הוספת נתונים ע"ב שיתוף פעולה עם ציי רכב ושיפור הנתונים הנאספים ע"י מת"ח	לדוגמא: נתוני קופסאות ירוקות ויצירת טבלאות קוד דגמים למשאיות ואופנועים והרחבת נתונים הנאספים בתחום מערכות הבטיחות ברכב	מידע	מ. התחבורה והרלב"ד

תכנית 50 עד 30- נושא דרכים בטוחות

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	דרכים בטוחות	טיפול המוקדי סיכון ונקודות תורפה	הגדלת השקעה לטיפול ממוקד	השלמת טיפול בנקודות תורפה, בדיקה מתמדת של מודל איתור, זיהוי ותיעדוף (575 ק"מ קטעי דרך + 109 צמתים)	הנדסה	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	שינויים גיאומטריים	התאמת שוליים במקומות שחסר/ הסדרת נתיב עקיפה (סה"כ 3,612 ק"מ')	הנדסה	מ. התחבורה
1	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	שינויים גיאומטריים	הפרדה קשיחה בחד מסלולי (1,063 ק"מ' חד מסלולי מעל 10,000 רכב ליום)	הנדסה	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	שינויים גיאומטריים	הסדרת צמתים - גיאומטריה/מפרדות/נתיבי פניה/מעגלים וכד' (336 צמתים עם תאונות מתוך 1,093 צמתים)	הנדסה	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	שינויים גיאומטריים	קביעת קריטריונים לקביעת מפרצי חירום וביצוע בהתאם לתכנית שתקבע (כולל התייחסות למפרצי אכיפה בהתאם למוקדי אכיפה)	הנדסה	תחבורה ומשטרה
1	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	שינויים גיאומטריים	אזורי מנוחה (כולל מפרצי בדיקה ועצירה - 38 אתרים על פי תכנית אב לרשת נת"י בהתהוות)	הנדסה	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	שינויים גיאומטריים	טיפול בתוואי אופקי ואנכי - טיפול במרחקי ראות (870 ק"מ בדרכים חד מסלוליות)	הנדסה	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	אלמנטים	תאורת צמתים (235 צמתים)	הנדסה	מ. התחבורה
1	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	אלמנטים	שינון פס בשוליים (קיים 40 קמ'. להשלים עוד 4,200 ק"מ שהם 75% מהרשת)	הנדסה	מ. התחבורה
1	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	אלמנטים	שינון מרכז הכביש בחד מסלולי (3,495 ק"מ' חד מסלולי עם פחות מ 10,000 כ"ר ביום)	הנדסה	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	אלמנטים	מעקות במפרדות בצמתים	מחקר	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	דרכים בטוחות	שדרוג תשתית בכבישים קיימים	אלמנטים	שבילי אופניים להפרדת תנועות – בדגש על בינעירוני בסביבת אזור בנוי	מחקר	מ. התחבורה והרלב"ד
1	דרכים בטוחות	הגדלת אמצעים לאחזקת כבישים שוטפת	סימון הדרך	שמירת רמת שירות חומרי סימון	הנדסה	מ. התחבורה
1	דרכים בטוחות	הגדלת אמצעים לאחזקת כבישים שוטפת	סימון הדרך	אחזקה שוטפת סימון צבע רשת נת"י	הנדסה	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	הגדלת מהירות תגובה	הגדלת היקף שליטת מרכזי בקרה וסיירים רשות הדרך	יצירת מערך סיירים בדגש על כבישים עם מרכזי בקרה	ניהול	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	הגדלת מהירות תגובה	הגדלת היקף שליטת מרכזי בקרה וסיירים רשות הדרך	מערכות ניטור רציף בזמן ובמרחב של הכבישים לזיהוי 'מפגעים מתפרצים' (מטען שנפל, ה"ר בשול	מיפוי	מ. התחבורה
2	דרכים בטוחות	הגדלת מהירות תגובה	סימון אבני מרחק/עידוד שימוש בטכנולוגיה חלופית	הגדלת תדירות סימון אבני ק"מ בכבישים מרכזיים	הנדסה	מ. התחבורה
1	דרכים בטוחות	מיפוי מפגעים, תשתית ובניית מערך בר השוואה לדירוג בטיחותי לכבישים	מעטפת IRAP	פיילוט וגיבוש המלצות	ניהול	מ. התחבורה
1	דרכים בטוחות	תשתית אכיפה	מצלמות אכיפה	הגדלת כמות מצלמות האכיפה	אכיפה	משטרה
1	דרכים בטוחות	תשתית אכיפה	ניידות	הגדלת כמות הניידות בבינעירוני	אכיפה	משטרה
	דרכים בטוחות	אכיפה בדרכים בינעירוניות	שומרי הדרך	גיוס ותפעול שוטף	אכיפה	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	דרכים בטוחות	הקמת מסד נתונים בסיסי במרחב הבינעירוני	קליטת מקורות שונים למאגר מידע אחוד, וכולל בעיקר נתוני נת"י: נתוני תשתיות, ספירות תנועה, מהירות, מפגעים ועבודות בדרך, נתוני תחב"צ, נתוני משאיות, רמת אחזקה, מזג אוויר. תוצר א - מערכת לדירוג רמת הבטיחות בכבישים תוצר ב - מחקרי הערכה של השפעת מאפייני דרך על בטיחות בדרכים	נדרש טיוב ממד גיאוגרפי של תאונות דרכים, הסדרה משפטית להעברת המידע, ובניית אלגוריתמים לחישוב רמת הסיכון בדרך. ממשק לנתוני נת"י ברוב המקרים.	מידע ורגולציה	הרלב"ד
1	דרכים בטוחות	אכיפת צירי תנועה בדרום	כ"א וכלי רכב		אכיפה	משטרה
1	דרכים בטוחות	הקמת מסד נתונים מתקדם במרחב הבינעירוני	הרחבת פרויקט מרחב הבינעירוני במקורות מידע נוספים	הוספת נתונים ממקורות נוספים מנת"י, נתונים בזמן אמת, הרחבת נתוני תשתיות, דוחות תנועה, מוקד 100, נתוני כמעט ונפגע וכדומה	מידע ורגולציה	הרלב"ד

תכנית 50 עד 30- נושא ניהול מהירות

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	ניהול מהירות	התאמה בין תשתית למהירויות הרצויות	התאמת התשתית למהירות		מיפוי ומחקר	מ. התחבורה
1	ניהול מהירות	מפת מהירות דיגיטלית	בניית מפת מהירות דיגיטלית ארצית	בניית מפה והגדרת הממשקים כולל האפשרות לעדכון המפה בצורה אוטומטית. כמו כן תחזוקה שוטפת שנתית. יש לאמץ את הדירקטיבה האירופאית.	טכנולוגיה	מפ"י
1	ניהול מהירות	מפת מהירות דיגיטלית	הערכות למערכת ISA	מדובר במערכת הנועלת את מהירות הרכב לפי תמרורי מהירות ולפי מפת מהירות דיגיטלית.	טכנולוגיה	מ. התחבורה
1	ניהול מהירות	הגברת הציות לנהיגה במהירות המותרת באמצעות אכיפה	אמצעי אכיפה	הגדרת אמצעי אכיפה לניהול הגורם האנושי. מכשור אכיפה ותקינת כ"א ותו תקן מתאים: א3, ממא"ל, מהירות ממוצעת, ממל"ז ומכשור עתידי	אכיפה	משטרה
1	ניהול מהירות	הגברת הציות לנהיגה במהירות המותרת באמצעות אכיפה	שיטות אכיפה	דיגיטלי ויומינטי	אכיפה	משטרה
2	ניהול מהירות	ניהול הגורם האנושי בתנועה בתחום הבינעירוני	חינוך פורמלי	בניית תכנית מודולרית לתיכונים, הנוגעת להיבטים הפסיכולוגיים והחברתיים של התלמיד כנהג לעתיד וכמשתמש דרך, לכל שכבות הגיל (מותאם), בשיעור מחנך/כישורי חיים (שיעור בנושא מהירות)	חינוך	הרלב"ד
2	ניהול מהירות	ניהול הגורם האנושי בתנועה בתחום הבינעירוני	חינוך פורמלי	פיתוח סימולטור לחינוך התעבורתי	חינוך	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	ניהול מהירות	ניהול הגורם האנושי בתנועה בתחום הבינעירוני	חינוך בלתי פורמלי	הרחבת הפעילות בקרב תנועות וארגוני הנוער: - תנועות נוער- מעבר למודל עבודה חדש הכולל: תקן ייעודי בכל תנועה, הכשרות ופיתוח ויישום של יוזמות חוצות ארגון - ארגוני נוער- מעבר למודל עבודה הכולל רפרנט ייעודי בכל ארגון והגדלת היקף הקבוצות/ מרכזי העשייה	חינוך	הרלב"ד
1	ניהול מהירות	ניהול הגורם האנושי בתנועה בתחום הבינעירוני	הסברה	קמפיינים בנושא תפיסת הסיכון	הסברה	הרלב"ד
2	ניהול מהירות	ניהול הגורם האנושי בתנועה בתחום הבינעירוני	הסברה	קמפיינים להטמעת פתרונות להורדת מהירות	הסברה	הרלב"ד
1	ניהול מהירות	הוספת טכנאים ומפענחים במרכז הפיענוח	פיענוח המצלמות	הוספת 10 שוטרים לטובת פיענוח מצלמות האכיפה	אכיפה	משטרה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	ניהול מהירות	סימולטורים	הערכות להפעלת סימולטורים במסלולי הכשרת הנהיגה/רכיבה: המלצה על הקמת ועדה בין-משרדית + חשיבה ראשונית על אבני דרך כלליות	<p>המלצה: הקמת ועדה בין-משרדית לבחינת הצרכים בכל מסלול הכשרת הנהגים למיניהם (החל ממערכת החינוך, דרך ההכשרה הפורמלית, וכלה בקורסי נהיגה מתקדמת), מיפוי סוגי הסימולטורים האפשריים (כולל עלויות) והגשת המלצות. אבני דרך כלליות:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ביצוע סקירת ספרות לשם זיהוי הקריטריונים לשימוש באמצעי סימולטיבי לשיפור הבטיחות בדרכים, כולל:</li> <li>* מיפוי אוכלוסיות רלוונטיות של משתמשי דרך</li> <li>* זיהוי נקודות אפשריות לשימוש בכלים במהלך תהליך הכשרת משתמשי הדרך</li> <li>* בחינת האמצעים השונים, החל מסימולטור מלא/חלקי, דרך קסדת VR וציווד עזר ועד כלי סימולטיבי לשימוש עצמי (דמוי משחק מחשב)</li> <li>* הגדרת תדירות אימון נדרשת לשם וידוא העברת היכולות שתורגלו בסימולטור למציאות</li> <li>- על סמך ממצאי המיפוי - הגדרת פיילוט על אוכלוסייה/ות נבחרת/ות.</li> <li>לפני יציאה לפיילוט יידרשו: ביצוע מחקר שוק, אפיון, כתיבת מסמכי מכרז וכדומה</li> <li>- ביצוע פיילוט. הנחת היסוד בחישוב העלות: 10 א' נהגים בשנה, 3 שנים לכל אחד, למשך 3 שנים (סה"כ 30 א' נהגים)</li> <li>- ליווי הפיילוט במחקר לבחינת אפקטיביות ועל סמך התוצאות - החלטה על מודל הפעולה והערכות אליו</li> </ul>	הכשרה	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	ניהול מהירות	ניהול הגורם האנושי בתנועה בתחום הבינעירוני	סימולטור	פיתוח סימולטור עבור קורסי נהיגה מונעת	הכשרה	מ. הבריאות הרלב"ד

**תכנית 50 עד 30- נושא תחבורה חכמה**

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	אכיפה	אכיפה דיגיטלית	כ"א שוטרי מינהלת	אכיפה	משטרה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	אכיפה	אכיפה דיגיטלית	יועצים למשימות השוטפות	אכיפה	משטרה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	אכיפה	אכיפה דיגיטלית	כ"א טכנולוגי	אכיפה	משטרה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	אכיפה	אכיפה דיגיטלית	רכש אמצעים	אכיפה	משטרה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הכנסת תשתיות חכמות לרשת הדרכים	טכנולוגיה לניטור עבריינות	עריכת פיילוט טכנולוגי והטמעה בהתאם לתוצאות	טכנולוגיה	מ. התחבורה מ. בט"פ
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הכנסת תשתיות חכמות לרשת הדרכים	טכנולוגיה להתרעה במפגש מסילה	עריכת פיילוט טכנולוגי והטמעה בהתאם לתוצאות	טכנולוגיה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הכנסת תשתיות חכמות לרשת הדרכים	זיהוי רכב מתקרב במהירות/רכב חירום והתאמת רמזור	עריכת פיילוט טכנולוגי והטמעה בהתאם לתוצאות	טכנולוגיה	מ. התחבורה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הכנסת תשתיות חכמות לרשת הדרכים	מערך חדשנות - מעקב וייזום קבוע לטכנולוגיות לתשתית, ניהול תשתית וניהול התנהגויות בטוחות	עריכת פיילוט טכנולוגי אחת לשנה	טכנולוגיה	מ. התחבורה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	הגדרת מדדי ביצוע בטיחות עבור רכבים מקושרים ואוטונומיים and Automated Connected Vehicles (CAV).	ביצוע מחקר ועוד 2 מחקרי המשך. מדדי הבטיחות צריכים לכלול תקנים בנושא (למשל תקן - UL4600 במידה יחויב במדינות איחוד האירופאי, רכבים חשמליים (EV) ועמדות טעינה, כל סוגי הקישוריות של הרכב עם הסביבה V2X בדגש על קישוריות לתשתית (V2I) ותאיאום בין תחומי הרכב לתשתיות, איסוף מידע מכלי רכב חכמים, מיפוי המערכות החדשניות האוטומטיות העתידיות שיותקנו ברכב (חנייה אוטונומית, מעבר נתיב ללא נגיעה בהגה וכו') הכולל ממשק למערכות הבטיחות, וכל הנושאים הקשורים בבטיחות ובתחבורה חכמה.	מחקר	מ. התחבורה והרלב"ד
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	יעוץ בנושא תחבורה חכמה	יעוץ והכוונה לקראת יישום תחבורה חכמה, ומעקב אחר הביצוע עד 2030	טכנולוגיה	מ. התחבורה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	שדרוג מכוני הרישוי לקראת תחבורה חכמה	שדרוג מכוני הרישוי לבדיקת רכב בכלל ומערכות בטיחות מתקדמות באמצעות מערכת טכנולוגית דיגיטלית ובהתבסס על התקינה האירופאית. נבחנת האפשרות לביצוע העבודה ע"י זכיין פרטי.	טכנולוגיה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	נוהל לבחינת רכבים מקושרים ואוטונומיים	הגדרת תרחישים ובחינתם באזורי תפעול ובדרכים ציבוריות לבחינת רכבים מקושרים ואוטונומיים ברמות אוטונומיה שונות מהיבט בטיחות בדרכים הכוללים הגדרת רמת בטיחות מינימלית, השפעת כלי הרכב המקושרים והאוטונומיים על משתמשי הדרך האחרים, השפעות הדדיות של כלי רכב אוטונומיים ביניהם (V2V) והשפעה על התשתית (V2I), סייבר ועוד. בפעילות זאת יש לממן את ההוצאות התפעוליות מידי שנה.	רגולציה	מ. התחבורה
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	היערכות משרדי הממשלה	היערכות משרדי הממשלה לקראת תחבורה חכמה (משרד התקשורת בנושא תדרים, משרד האנרגיה בנושא עמדות טעינה לרכב חשמלי והחקיקה בנושא, משרד השיכון בנוגע לתשתיות בעיר חכמה, הסייבר ועוד)	רגולציה	מנהל התכנון
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	הפצת הקריטריונים לכלל הגופים והוועדות אשר עוסקים בתחבורה חכמה	הפצה לצורך תיאום לכלל הגורמים, איגודים, מנהל התכנון ומשרדי הממשלה והוועדות העוסקות בתחבורה חכמה (למשל קביעת תדרים, DSRC עמדות טעינה לרכב חשמלי, המעבדות המוסמכות, מרכזי שירות וכו'). הטמעת הקריטריונים בתקנות/חקיקה ופרסום לציבור, יבואני הרכב, קבלני תשתיות ועוד.	טכנולוגיה	מ. התחבורה ומשרדי התקשורת, אנרגיה, הפנים, השיכון ועוד
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	הכנת התשתיות לקראת התחבורה החכמה והתקני V2X	היערכות התשתיות לקראת התחבורה החכמה כגון: משקלים נייחים בדרכים, תשתית רמזורים לקישור עם הרכב, והתקני V2X	טכנולוגיה	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	תחבורה חכמה בדגש על בטיחות	הטמעת קריטריוני בטיחות בתהליכי תכנון ויישום של תחבורה חכמה	הכנת תשתית רגולטורית לקראת התחבורה החכמה והתקני V2X	חקיקה בהתאם לנושאים	רגולציה	מ. התחבורה

**תכנית 50 עד 30- נושא חקר גורמים לתאונות דרכים**

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	סקר מקדים, אפיון צרכים ופתרונות להקמת פלטפורמה לנתוני בטיחות בדרכים	בחינה מעמיקה של כיווני הפעולה וגיבוש תפיסת פתרון לכל אחד מהפרויקטים ומה ישים באיזה שלב	כולל בדיקה של היתכנות מקורות ואפשרויות טכנולוגיות לאיסוף, אחסון והפצת המידע	מחקר	הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	הסדרה משפטית לקבלת מידע	הסדרת חקיקה לקבלת מידע ממקורות המפורטים בתכנית	תיקון תקנות המעגנות העברת מידע לרלב"ד על פי חוק הרלב"ד מתן סמכות לרלב"ד למסור מידע לצדדים שלישיים בכפוף לכללי חוק להגנת הפרטיות לצורך הנגשת הפלטפורמה לגורמים נוספים	רגולציה	מ. התחבורה והרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	פיתוח כ"א	פיתוח יכולות להקמת הפלטפורמה, לביצוע מחקרים ולאנליטיקה מתקדמת בנתונים	פיתוח כ"א, הכשרות ופלטפורמות פיתוח משלימות הכוללות יכולות של כ"א מקצועי	מידע	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	ניתוח מרחבי בסיסי - בינעירוני	קליטת מקורות שונים למאגר מידע אחוד, וכולל בעיקר נתוני נת"ח: נתוני תשתיות, ספירות תנועה, מהירות, מפגעים ועבודות בדרך, נתוני תחב"צ, נתוני משאיות, רמת אחזקה, מזג אוויר. תוצר א - מערכת לדירוג רמת הבטיחות בכבישים תוצר ב - מחקרי הערכה של השפעת מאפייני דרך על בטיחות בדרכים	ממשקים לנתונים רלוונטיים הנאספים בנת"ח. נדרש טיוב מימד גיאוגרפי של תאונות דרכים, הסדרה משפטית להעברת המידע, ובניית אלגוריתמים לחישוב רמת הסיכון בדרך	מידע ורגולציה	הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	ניתוח מרחבי בסיסי - עירוני	ריכוז נתונים קיימים: נתוני תחב"צ (תחנות ותיקופים), שימושי קרקע, מאפיינים דמוגרפיים ואשכול חברתי - כלכלי של אזורים סטטיסטיים ורשויות מקומיות.	בירור מעמיק אודות מקורות קיימים למול מת"ח, מפ"י ושלטון מקומי. כולל הסדרה משפטית והעברת המידע.	מידע ורגולציה	הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	מרחבי מתקדם - בינעירוני	הרחבת פרויקט מרחב הבינעירוני במקורות מידע נוספים	הוספת נתונים ממקורות מחוץ לנת"ח, נתונים בזמן אמת, הרחבת נתוני תשתיות, דוחות תנועה, מוקד 100, נתוני כמעט ונפגע וכדומה	מידע ורגולציה	הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	מרחבי מתקדם - עירוני (עיר בטוחה)	הרחבת פרויקט מרחב עירוני ע"י איסוף נתוני תשתיות רשויות סטטיות בסיוע מפ"י + נתוני תכנון לפי שכבות תנועה.	המידע כלל לא נאסף היום ברמה הארצית. נדרש לבנות תשתית לאיסוף נתונים הקיימים כיום ברשויות המקומיות כולל נתוני תשתית קבועים כדוגמת תמרורים, מיסעה, נתיבים, מעקות, רמזורים, מעברי חציה. כולל אלגוריתמיקה מתקדמת לחישוב רמות בטיחות חזויות והנגשה למשתמשים.	מידע ורגולציה	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	כלי רכב בטוחים יותר - בסיסי	שימוש בנתונים תפעוליים קיימים במת"ח (נתוני אגף רכב, מפרטים טכניים ומערכות בטיחות, Recall נתוני המבחן השנתי) לצורך ביצוע מחקר וטיוב רגולציה	מיפוי ואיפיון הנתונים הנדרשים, הסדרה משפטית, שילוב הנתונים למערכת המידע של הרלב"ד, ביצוע מחקרים לפי שאלות מחקר ספציפיות	מידע	הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	כלי רכב בטוחים יותר - מתקדם	הוספת נתונים ע"ב שיתוף פעולה עם ציי רכב ושיפור הנתונים הנאספים ע"י מת"ח	לדוגמא: נתוני קופסאות ירוקות ויצירת טבלאות קוד דגמים למשאיות ואופנועים והרחבת נתונים הנאספים בתת-מערכות הבטיחות ברכב	מידע	הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	משתמשי דרך - בסיסי	שיפור נתונים על מעורבים בתאונות ונתוני חשיפה תואמים על מנת לזהות מגמות ומאפיינים נוספים על משתמשי דרך ורמת הסיכון שלהם	כולל נתונים דמוגרפיים וסוציאוקונומיים ונתוני אשפוז, מאפייני נהגים וכשירות לנהיגה, חינוך תעבורתי ועוד. בשיתוף הלמ"ס ועל פי כללי הגנת הפרטיות	מידע	הרלב"ד
2	חקר גורמים לתאונות דרכים	משתמשי דרך - מתקדם	איסוף נתוני התנהגות סיכון ותשתיות דינמיות, נתוני זמן אמת באמצעות מכרז וכל קורא למיפוי ארצי. בשיתוף מפ"י	בשיתוף פעולה עם מפ"י להובלת מכרז למיפוי ארצי של נתונים דינמיים והתנהגויות מסוכנות כדוגמת אירועי כמעט ונפגע, חציה מסוכנת, בלימות חירום, מהירות מופרזת, בורות בכביש ועוד. בנוסף הוספת נתוני דוחות תנועה ברמת הפרט, פסולי נהיגה ועוד.	מידע וטכנולוגיה	מפ"י הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים		קבלת מידע לצורך חקירה מיטבית, קביעת הרלב"ד כגוף אחראי, הסדרת מתודולוגיה של חקירות עומק וקריטריונים לבחירת המקרים שייחקרו.	תיקוני חקיקה לטובת קבלת המידע, אסדרת גוף אחראי, והיכולת לפרסם את מסקנות החקירה. כמו כן נדרש מינוי בעלי התפקידים והחלטת מדיניות בנושא.	רגולציה	מ. התחבורה והרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	טיוב הידע העולה מחקירות משטרה	חיזוק מערך בוחני התנועה	גיוס 50 בוחני תנועה	אכיפה	משטרה
2	חקר גורמים לתאונות דרכים	חקירות עומק	ביצוע חקירות עומק באופן שוטף וכן פרסום מסקנות החקירה ויכולת להפקת לקחים בעקבותיה.	ביצוע בין 8 ל-10 חקירות בשנה	ניהול	הרלב"ד
1	חקר גורמים לתאונות דרכים	משתמשי דרך - חומרת פגיעה	רישום חומרת היפגעות בתאונה של מאושפזים על סמך מדד MAIS+3 בהתאם להמלצות בינלאומיות	רישום על ידי מכון גרטנר והעברת הנתונים ללמ"ס ולרלב"ד	מידע	הרלב"ד

תכנית 50 עד 30- נושא חברה ערבית

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	רתימת ראשי רשיות ובעלי תפקידים, למימוש התכנית	גיבוש האמנה, ותיאום העבודה מול פורום בטיחות בדרכים בחברה הערבית	ניהול	שלטון מקומי הרלב"ד
	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	מעקב ומעורבות ראשי רשיות ובעלי תפקידים למימוש וקידום תכנית עיר בטוחה	תמרוץ רשויות המיעוטים להקמת וועדת פרויקטים מקושרת תקציב, בראשות ראש הרשות \ מנכ"ל הרשות ובהשתתפות מהנדס תנועה וכבישים ומנהל מטה בטיחות - לניהול מעקב ביצוע. ועדת הפרויקטים תדווח על יישום התכנית לוועדת הבטיחות בדרכים של חברי המועצה. קביעת מנגנון תמרוץ שיגדיל את תקציב הפעולות שתחום הבטיחות בדרכים לרשויות שיחתמו על האמנה ויקימו ועדת פרויקטים	ניהול	שלטון מקומי הרלב"ד
1	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	הסדרת פעילות הוועדה לבטיחות בדרכים (מועצת הרשות המקומית)	מתן סמכות לוועדה כוועדת מעקב, למימוש תכנית עיר בטוחה. תיקוני חקיקה בפקודת העריות ובתקנות התעבורה	רגולציה	מ. הפנים מ. התחבורה
1	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	הסדרת פעילות הוועדה לבטיחות בדרכים (מועצת הרשות המקומית)	צירוף אנשי אקדמיה לפעילות הוועדה. תיקוני חקיקה בפקודת העריות ובתקנות התעבורה.	רגולציה	מ. הפנים מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	כתיבת תכנית לרשות המקומית- מיפוי ואפיון מהרשות המקומית ע"פ קריטריונים ארציים.	בסיוע המיפוי של חברת נתיבי איילון במסגרת תכנית האב לתחבורה ברשויות המיעוטים	ניהול	מ. התחבורה
	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	כתיבת תכנית לרשות המקומית- כתיבת חזון עירוני לבטיחות בדרכים עד 2030	עבודה של אנשי השטח של הרלב"ד מול מנהלי מטה הבטיחות ברשויות	ניהול	הרלב"ד ורשויות מקומיות
	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	כתיבת תכנית לרשות המקומית- כתיבת תכנית עבודה ויעדים, בממשק לבעלי תפקידים רלוונטיים.	עבודה של אנשי השטח של הרלב"ד מול מנהלי מטה הבטיחות ברשויות	ניהול	הרלב"ד ורשויות מקומיות
	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	כתיבת תכנית לרשות המקומית- הכנת תכנית שלדית גנרית עם מרכיבי התכנית, על מנת להקל על כתיבתה ולהביא לאחידות.	עבודה של אנשי השטח של הרלב"ד מול מנהלי מטה הבטיחות ברשויות	ניהול	הרלב"ד ורשויות מקומיות
	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	כתיבת תכנית לרשות המקומית- שיתוף הציבור בבניית התכנית	הקצאת תקציב ייעודי ע"י משרד התחבורה \ הרלב"ד למימון הליכי שיתוף ציבור בבניית התכנית הרשותית	הסברה	רשויות מקומיות
1	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	הוספת כוח אדם מקצועי	הוספת תקן למנהל מטה בטיחות	רגולציה	מ. הפנים
1	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	הוספת כוח אדם מקצועי	קורס מנהלי מטות כתנאי לאיוש התפקיד	רגולציה	פנים ותחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	הוספת כוח אדם מקצועי	הוספת תקן למהנדס - סה"כ 95 תקנים	רגולציה	מ. הפנים
1	חברה ערבית	ניהול בטיחות עירוני	עידוד אכיפה ברמה המקומית	קביעת חוקי עזר מקומיים (תקנות עזר מקומיים) במעגל העירוני ובמעגל מוסדות החינוך ובמעגל המשפחתי (פיקוח)	רגולציה	רשויות מקומיות
	חברה ערבית	פרסום אוגדן הנחיות מרכז	איגוד הנחיות תכנון רלוונטיות לרשויות המיעוטים כולל הפנייה לקריטריונים ולהנחיות הקיימות בהוראות התכנון של משרד התחבורה.  שליחת האוגדן בליווי מסמך התנעה לתר"ש 50 עד 30 לראשי רשויות, מנהלי המטות ומהנדסים - המסביר את התפיסה של תכנית 50 עד 30 ושליבים ליישומה	בתיאום מול אוגדן ההנחיות עליו הומלץ בצוות עיר בטוחה	ניהול	מ. התחבורה הרלב"ד
1	חברה ערבית	תכנון ויישום תוכניות תמרור	מיפוי	לפי נתוני הרלב"ד נדרש לתכנון תוכניות תמרור ב-53 רשויות מיעוטים נוספות (ב-34 רשויות הושלם התכנון)	תשתיות	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	תכנון ויישום תכניות תמרור	תקצוב התכנון (בהתאם למיפוי החוסרים)	הקצאת תקציב תוספתי לתכנון תכניות התמרור (מהאוצר דרך הרלב"ד\ משרד התחבורה) פרסום קול קורא לרשויות שנדרשות להשלים תכנון תכנית תמרור הקצאת התקציבים בין הרשויות בהתאם	תשתיות	מ. התחבורה הרלב"ד
1	חברה ערבית	תכנון ויישום תכניות תמרור	תכנון	סיוע ל-53 רשויות מיעוטים בתכנון תכנית תמרור עדכנית ובאישורה מול מהנדסי התנועה של המשטרה (משרד התחבורה \ הרלב"ד) *בהתאם למסמך ההנחיות והקריטריונים לאישור תכנית תמרור שיצא מאת מהנדסי התנועה של המשטרה.	תשתיות	מ. התחבורה הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	תכנון ויישום תכניות תמרור	תקצוב היישום של תכניות התמרור	<p>1. הקצאת תקציב תוספתי ליישום תכניות התמרור (מהאוצר דרך הרלב"ד \ משרד התחבורה - (לטובת 34 הרשויות שהשלימו את שלב אישור תכנית התמרור .</p> <p>2. פרסום קול קורא \ נוהל חלוקת תקציבים לרשויות שנדרשות לטובת יישום תכנון תכנית תמרור</p> <p>3. הקצאת התקציבים בין הרשויות בהתאם</p>	תשתיות	מ. התחבורה
1	חברה ערבית	תכנון ויישום תכניות תמרור		<p>1. הקצאת תקציב תוספתי ליישום תכניות התמרור (מהאוצר דרך הרלב"ד \ משרד התחבורה - (לטובת 53 הרשויות שטרם השלימו את שלב אישור תכנית התמרור .</p> <p>2. פרסום קול קורא \ נוהל חלוקת תקציבים לרשויות שנדרשות לטובת יישום תכנון תכנית תמרור</p> <p>3. הקצאת התקציבים בין הרשויות בהתאם</p>	תשתיות	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	טיפול במפגעי בטיחות מגוונים	מיפוי מפגעי בטיחות ב-133 יישובי המיעוטים - סימון על מפת הישוב - ביצוע ע"י נתיבי איילון	במסגרת העבודה על תכנית האב לתחבורה במגזר המיעוטים, חברת נתיבי איילון יתבצע מיפוי של 3-5 מפגעי בטיחות (מפגעי בטיחות) מרכזיים ביישובים וברשויות המגזר. לרבות הנגשה המיפוי כשכבת GIS לממשלה ולרשויות המקומיות.	מידע ומיפוי	מ. התחבורה
1	חברה ערבית	טיפול במפגעי בטיחות מגוונים	תכנון הטיפול (תיעודף לפי רשויות ובתוך כל רשות)	נתיבי איילון תבצע הערכת עלויות הטיפול במוקדי הסיכון לפי פילוח על בסיס: (1) תוואי גיאוגרפי של היישוב; (2) סוג מוקד הסיכון. לרבות: השלמת טיפול בנקודות תורפה, בדיקה מתמדת של מודל איתור, זיהוי ותיעודף.	תשתיות	מ. התחבורה
1	חברה ערבית	טיפול במפגעי בטיחות מגוונים	יישום התכנון	משרד התחבורה נדרש לפעול להקמת סל תקציבי ייעודי לטיפול במפגעי בטיחות ביישובים על המיפוי של נתיבי איילון (סעיף לעיל)	תשתיות	מ. התחבורה
	חברה ערבית	סביבת בתי ספר	הפיכת סביבת בתי ספר לבטוחה	מיפוי פערים - מוסדות חינוך שהמעטפת בטיחות שלהם לא מתקצבת	מיפוי	מ. החינוך

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	סביבת בתי ספר	הפיכת סביבת בתי ספר לבטוחה	הסדרת מעטפת הבטיחות בסביבת בתי הספר ארצי בחברה הערבית ברדיוס של 3 ק"מ לבית ספר (בדיקת תקינות של תמרורים/צביעת מעברי חצייה/הוספת מעקות/ הסדרי תנועה שונים/ הנגשת דרכי הגעה למוסדות החינוך)	תשתיות	מ. התחבורה
	חברה ערבית	סביבת בתי ספר	הפיכת סביבת בתי ספר לבטוחה	הרחבת פרויקט נשק וסע לכלל בתי הספר הרלוונטיים (قبيل وسافر / سلم وتوكل)	חינוך	מ. התחבורה הרלב"ד
	חברה ערבית	סביבת בתי ספר	הפיכת סביבת בתי ספר לבטוחה	משמרות זה"ב - הכנסת פרויקט משמרות זה"ב לכלל בתי הספר הרלוונטיים	חינוך	משטרה
	חברה ערבית	סביבת בתי ספר	הפיכת סביבת בתי ספר לבטוחה	הסברה פיזית במעברי חצייה בסמוך למוסדות חינוך "מדרכות מסבירות"	חינוך	הרלב"ד
1	חברה ערבית	גיוס סוכני שינוי מתוך החברה הערבית	ייזום כנסים לראשי רשויות ומנהלי מחלקות רלוונטיות (חינוך, הנדסה, אכיפה, מנהלי מטות) בשיתוף שר/ת התחבורה וח"כים, לשם העלאת מודעות והנגשת אופני וכלי ההתערבות	קיום כנס שנתי לבטיחות בדרכים בחברה הערבית בהשתתפות כלל ראשי הרשויות - מהנדסי רשויות - מנהלי מטה בטיחות בחסות שר/ת התחבורה (מועד קרוב לשבוע הבטיחות)	ניהול	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	חברה ערבית	גיוס סוכני שינוי מתוך החברה הערבית	הקמת פורום בטיחות בדרכים בחברה הערבית	הקמת פורום מוביל שידון בסוגיות בטיחות בדרכים בחברה הערבית בשיתוף ארגוני חברה אזרחית וראשי רשויות בחברה הערבית	ניהול	הרלב"ד
2	חברה ערבית	גיוס סוכני שינוי מתוך החברה הערבית	ייזום כנסים למנהלי/ות בתי הספר לשם העלאת מודעות והנגשת אופני וכלי ההתערבות		ניהול	מ. החינוך
2	חברה ערבית	גיוס סוכני שינוי מתוך החברה הערבית	ייזום כנסים להורים לשם העלאת מודעות והנגשת אופני וכלי ההתערבות	כנסים שנתיים בחתך דתות ומרחבים	ניהול	הרלב"ד
2	חברה ערבית	גיוס סוכני שינוי מתוך החברה הערבית	גיוס אנשי הדת (אמאמים ודרשנים, ראשי כנסיות, שיח'ים) לשם העלאת מודעות והנגשת אופני וכלי ההתערבות.	בניית תכנית עבודה להתערבות באמצעות אנשי הדת (ואגף לעדות לא יהודיות במשרד הפנים) והוועדה לבטיחות בדרכים של שלושת הדתות, לקידום תרבות נהיגה בריאה - במסגדים, בבתי הספר ובפעילות הבלתי פורמלית ברשות	ניהול	מ. הפנים

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	גיוס סוכני שינוי מתוך החברה הערבית	עידוד מעורבות אזרחית: שיתוף האוכלוסייה בקביעת המדיניות וכלי ההתערבות. לרבות הקצאת תמיכות ייעודיות למוסדות ציבור (א'3) העוסקים בתחום הבטיחות בדרכים בחברה הערבית.	שיתוף פעולה עם עמותות המגויסות לבטיחות בדרכים.	הסברה	הרלב"ד
	חברה ערבית	העלאת מודעות לבטיחות	פיתוח ושידור מסעות הסברה לחיזוק אקלים הבטיחות		הסברה	הרלב"ד
	חברה ערבית	העלאת מודעות לבטיחות	פיתוח ושידור מסעות הסברה: חגורות בטיחות והתקני ריסון		הסברה	הרלב"ד
	חברה ערבית	העלאת מודעות לבטיחות	פיתוח ושידור מסעות הסברה: מהירות		הסברה	הרלב"ד
	חברה ערבית	העלאת מודעות לבטיחות	פיתוח ושידור מסעות הסברה: אחריות הורית (חצייה, מקומות משחק)		הסברה	הרלב"ד
	חברה ערבית	העלאת מודעות לבטיחות	הרחבת מספר השלטים הקבועים בכניסות ליישובים הערביים	הצבת שילוט (3/5) הסברה להעלאת המודעות בכל כניסה ליישובים ערביים (133 יישובים)	הסברה	הרלב"ד

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	חינוך	הוספת פעולות מתוקשבות (מערכי שיעור ויחידות לימוד) בתחומים שבהם יש היפגעות יתר של ילדים בחברה הערבית	בנוסף לתוכנית הלימודים הנלמדות בשכבות הליבה גן א', ב', ה', ט' ו' י' בסיוע גורמים שותפים כמו הרלב"ד, מט"ח, סנונית גלים וכו'.	חינוך	מ. החינוך
	חברה ערבית	חינוך	הקמת 2 מגרשי הדרכה מרחביים (אזוריים) לבטיחות בדרכים בדגש על רכיבה וחצייה בטוחה (ילדים מעל גיל 9)	ביצוע בחינה משותפת של מינהל התכנון והאשכולות האזוריים לעתודות קרקע רלוונטיות (1 במחוז דרום, 1 במחוז צפון) לטובת הקמה של 2 מגרשי הדרכה גדולים במתכונת תלת מימדית.	חינוך	הרלב"ד
	חברה ערבית	חינוך	הקמת מתחמי הדרכה יישובים לבטיחות בדרכים בדגש על רכיבה וחצייה בטוחה (ילדים מעל גיל 9)	מתחם הדרכה יישובי (קטן) במתכונת דו-מימדית.	חינוך	הרלב"ד
	חברה ערבית	חינוך	הקמה/עיצוב של כיתות הדרכה יישוביות ללימוד זהירות בדרכים וחצייה בטוחה (ילדים עד גיל 9 כולל גן)	הקצאת תקציב תמיכה ייעודי, קביעת מבחן תמיכה ופרסום קול קורא לתקצוב: כיתות הדרכה בית ספריות (יסודי וגני ילדים) ללימוד יסודות משתמשי הדרך	חינוך	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	חינוך	חינוך תעבורתי לכיתה י' - פיתוח מערך לימוד מתקשב לשימושם של מורי החינוך התעבורתי במוסדות החינוך העל יסודיים לצורך סיוע והכנה למבחן התאוריה		חינוך	מ. החינוך
	חברה ערבית	חינוך	תקציב ייעודי לסדנת "שתילי זיתים" בבתי החולים הרלוונטיים	תקציב ייעודי עבור פעילות של נהגים צעירים מהחברה הערבית (יא"/"ב) שמגיעים ליום עיון בטיחות בדרכים בבתי חולים (בערבית) - בשיתוף משרד הבריאות, משרד החינוך ומרכז השלטון המקומי	חינוך	הרלב"ד
	חברה ערבית	חינוך	תקציב ייעודי ל"סדנת נהיגה אחראית" בשימוש תחליפי רכב (סדנת התנסות פעילה)	קהל היעד: כיתות י"א/י"ב 20 אלף תלמידים בשנה ישתתפו בתכנית זו. (200 סדנאות בשנה) - סה"כ 200,000 תלמידים יעברו את הסדנה במהלך העשור.	חינוך	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	חינוך	פיתוח תכנית רצית להתנדבות תלמידים ובני נוער בנושא בטיחות בדרכים	בין השאר גיוס צעירים ערבים מכיתה י ומעלה להתנדב בכוחות הצלה, משטרה (אגף תנועה, מערך חקירות תאונות דרכים ושיטור קהילתי) מ.ד.א.	חינוך	מ. החינוך
	חברה ערבית	חינוך	פיתוח סדנאות להורים ולתלמידים (בני נוער) להעלאת המודעות בנושאי הבטיחות בדרכים	פיילוט הבניית התכנית	חינוך	הרלב"ד
	חברה ערבית	חינוך	וידוא הפעלת תכניות יזמות של תלמידים לפיתוח מוצרים שמסייעים בהקטנת תאונות דרכים.	במסגרת תכנית קיימת במשרד החינוך בשיתוף משרד המדע והטכנולוגיה	חינוך	מ. החינוך
	חברה ערבית	חינוך בלתי פורמאלי	פיתוח והקמה של פתרונות תעסוקה לשעות הפנאי עבור ילדים ובני נוער	תשתיות של מעודנים ומתנ"סים וגם חוגים פעילויות והפעלות שונות. הרשות לביטחון קהילתי תנהל את הפיילוט בתיאום עם הרלב"ד	חינוך	מ. לחיזוק וקידום קהילתי מ. בט"פ
	חברה ערבית	חינוך בלתי פורמאלי	תכנית התערבות לבני נוער במגרשי כדורגל: מניעת תאונות דרכים במסגרת אימונים.	מיזם משותף עם ארגונים ועמותות	חינוך	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	חינוך בלתי פורמאלי	חינוך לבטיחות בדרכים בקרב תנועות וארגוני נוער בחברה הערבית	תנועות וארגוני נוער: במסגרת התכנית יתועדפו התנועות והארגונים של החברה הערבית הן מבחינת מועד תחילת התכנית והן מבחינת ההיקפים.	חינוך	הרלב"ד
2	חברה ערבית	מיתון תנועה והסדרי הגעה בטוחה בסביבת מוסדות חינוך	1. הסדרת מעטפת הבטיחות "הרכה" בסביבת בתי הספר ארצי בחברה הערבית 2. הסדרת נושא הסעות התלמידים לבתי ספר (בטיחות האוטובוסים, מיקום התחנות ובטיחותם וכו') 3. הנגשה והסברת משמעות האמצעים (הצגתם, שיתוף הקהילה בתהליך, והדגשת בנייתם לטובת התושבים)	1. מיפוי ואבחון פערים - ביצוע ע"פ תפיסת מעטפת הבטיחות של משרד החינוך. ביצוע באמצעות חברות חיצוניות. 2. מיפוי ואבחון פערים - ביצוע ע"פ תפיסת מעטפת הבטיחות של משרד החינוך. ביצוע באמצעות חברות חיצוניות. 3. באמצעות הרלב"ד ומשרד החינוך	תשתיות	מ. החינוך והרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	שיקום	תכניות התערבות לשיקום עברייני תנועה (משרד הרווחה, מחלקות הרווחה ברשויות המקומיות ושירות בתי הסוהר) / תכנית עמותת קדם	מאתיים תלמידים בשנה	שיקום	מ. הרווחה
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	מחקר מקדים - אחריות הורית	תשאול טלפוני, ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	מחקר מקדים - מהירות מופרזת	תשאול טלפוני (תגבור נהגים צעירים), ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	מחקר מקדים - אקלים ותרבות של בטיחות בדרכים	מדידה ראשונה: תשאול טלפוני (תגבור נהגים צעירים), ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	מחקר מקדים - נהגים צעירים	תשאול טלפוני, ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	מחקר המשך - חגירה בישוב המגורים	תשאול טלפוני (תגבור נהגים צעירים), ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	הערכת אפקטיביות - אקלים בטיחות	מדידה שניה	מחקר	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	חגירה	פיתוח ושידור מסעות הסברה: חגורות בטיחות והתקני ריסון. העלאת מודעות לחשיבות החגירה באוכלוסיות הערבית והחרדית בהן יש בעיה	תשדירים	הסברה	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	הערכת אפקטיביות - חגירה	תשאול טלפוני (תגבור נהגים צעירים), ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	הערכת אפקטיביות - חגירה	סקר תצפיות בישובים ערבים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	הערכת אפקטיביות - אחריות הורית	תשאול טלפוני, ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	הערכת אפקטיביות - מהירות מופרזת	תשאול טלפוני (תגבור נהגים צעירים), ניתוח נתונים, והכנת דו"ח ממצאים	מחקר	הרלב"ד
	חברה ערבית	מחקרי הערכה	מחקר יעילות הסברה משולבת אכיפה	תשאול טלפוני בשלוש נקודות זמן (לפני, אחרי חצי שנה, אחרי שנה) + סקר תצפיות בשתי נקודות זמן (אחרי חצי שנה, אחרי שנה)	מחקר	הרלב"ד

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	חברה ערבית	חיוני רכב כבד	מיפוי צרכים להקמת חניוני רכב כבד ואיתור שטחים מתאימים להקמתם - ע"י הרשויות המקומיות (מיפוי יתבצע ע"י נתיבי איילון \ קיים מיפוי מקביל של הרלב"ד על בסיס רישיונות רכב של תושבים)	1. מיפוי ראשוני על-בסיס רישיונות רכב (בוצע ע"י הרלב"ד) או על בסיס נתוני איתורן (מבוצע ע"י נתיבי איילון). 2. הקמת צוות משותף: רלב"ד, משרד התחבורה, נתיבי איילון ומינהל התכנון במשרד הפנים - לטובת גיבוש פתרונות לצורך בחניוני רכב כבד, על בסיס המיפוי של הרלב"ד ושל נתיבי איילון. הצוות יבחן אפשרויות למענים אזוריים שיתנו שירות למספר רשויות סמוכות. 3. הצוות יפעל לטובת הקצאת קרקעות (מדינה \ רשות) לחניוני רכב כבד - בחינה של קרקעות זמינות (אפשרי אולי באזורי תעסוקה לא מנוצלים).	תשתיות	נתיבי איילון
2	חברה ערבית	חיוני רכב כבד	יישום התכנון		תשתיות	מ. התחבורה

תיעודך	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	חברה ערבית	הטמעת השימוש ב-GIS במחלקות ההנדסה ברשויות הערביות	לפי מיפוי הרלב"ד, ב-63 רשויות מיעוטים לא קיימת מערכת GIS, וכן ב-8 רשויות נוספות, קיימת מערכת שאיננה פעילה בגלל העדר הכשרה של כ"א מתאים ובשל חוסר משמעותי בשכבות בתחום התחבורה והבטיחות.	1. הקצאת תקציבים לטובת רכישת מערכות GIS עבור כלל רשויות המיעוטים שאין ברשותם מערכת. 2. חיבור כלל רשויות המגזר לשכבות של משטרת התנועה (מפת תאונות דרכים), שכבת תכנית תמרור מקומית, שכבות המידע של נתיבי איילון של תכנית האב האסטרטגית.	תשתיות	מ. הפנים מ. התחבורה מפ"י
1	חברה ערבית	הטמעת השימוש ב-GIS במחלקות ההנדסה ברשויות הערביות	הדרכת גורמי המקצוע ברשויות לעבודה עם GIS לרבות: הטמעת תכנית תמרור, סימון מוקדי סיכון ועוד.	1. גיבוש הדרכה מקצועית ע"י מרכז שלטון מקומי - בשילוב נתיבי איילון, משטרת ישראל והרלב"ד. 2. הכשרת גורמי מקצוע (מנהלי מטה בטיחות ומהנדסים) של הרשויות המקומיות לעבודה עם מערכת GIS	הדרכה	שלטון מקומי מפ"י
1	חברה ערבית	הטמעת השימוש ב-GIS במחלקות ההנדסה ברשויות הערביות	תקצוב התחזוקה השוטפת של המערכת, במודל תקצוב פוחת.	הקצאת תקציב רב שנתי לתחזוקת מערכות GIS ברשויות המיעוטים.	תשתיות	מ. הפנים

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
	חברה ערבית	חיזוק מחלקות ההנדסה ברשויות המקומיות	קיום קורסי הכשרה למהנדסי תנועה וכבישים ברשויות המיעוטים כחובה	על מהנדסי תנועה וכבישים שמיעודים להיקלט ברשויות מיעוטים, חובה לעבור קורס מנהלי מטות בטיחות כתנאי לכניסה לתפקיד	הכשרה	מ. התחבורה הרלב"ד
	חברה ערבית	הכשרת פקחים עירוניים	קיום מחזורי הכשרה לפקחים עירוניים במסגרת הגברת האכיפה של כלים ממונעים לא מרושיינים ובהתאם לשינויי החקיקה שיתקבלו בנושא	גיבוש הכשרה מתורגמת ומותאמת לפקחים בחברה הערבית	הכשרה	שלטון מקומי
	חברה ערבית	התאמת מודל תכנית בטיחות בדרכים, ע"פ סיווג ואופי הרשות.	התאמה של תכנית "עיר בטוחה" לתנאים הטופוגרפיים, למצב התשתיות ולתרבות הנהיגה ולשפה של החברה הערבית	בביצוע הרלב"ד ומשרד התחבורה		הרב"ל"ד ומ. התחבורה
2	חברה ערבית	בחינת שיפור תשתיות	כבישי 4 ספרות (פאתי היישובים וחיבורים בין יישובים) - 20 ק"מ של כבישי גישה באורך ממוצע של 2 ק"מ לכל כביש	מיפוי של הכבישים בפאתי היישובים הערביים וטיפול הכולל- הרחבת כבישים, תאורה ניקוז הפרדה קשיחה.	מיפוי	מ. התחבורה

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	חברה ערבית	בחירת שיפור תשתיות	כבישי 4 ספרות (פאתי היישובים וחיבורים בין יישובים)	הרף הנוכחי לטיפול בכבישים בין עירוניים, מוטה נגד הכבישים הבין עירוניים בפאתי היישובים הערביים - בגלל כמות אוכלוסייה מצומצמת יחסית. - אפשר לשנות קריטריונים באופן זמני כדי לטפל בהם במסגרת הסל הקיים של נתיבי ישראל. - אפשר להקים סל נפרד לטיפול במוקדי סיכון בין-עירוניים (כבישי 4 ספרות) בחברה הערבית	רגולציה	מ. התחבורה
1	חברה ערבית	שיפור תשתיות	כבישים מדרכות ותאורת דרכים - תכנית אב אסטרטגית של נתיבי איילון. מיפוי צרכים להרחבת כבישים, התקנת מדרכות והתקנה תאורה ב-87 רשויות המיעוטים	משרד התחבורה מתקצב רק סלילת כבישים חדשים. לא מתקצב אחזקה בכלל. נדרש לייצר סל תקצוב (זמני) לצמצום פערי דרכים ברשויות המקומיות (פיתוח ואחזקה: כבישים, מדרכות, תאורת דרכים) - עם מאצ'ינג מינימלי \ ללא מצ'ינג.	תשתיות	מ. התחבורה

תיעדוף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
2	חברה ערבית	חילוץ והצלה	תיגבור שירותי האמבולנסים ב-87 רשויות המיעוטים	תיעדוף צרכים להקמת נקודות הזנק נוספות במגזר - משרד הבריאות בשיתוף מד"א. מד"א ביצעו הערכת פערים וסדרי עדיפויות לתגבור המענה.		משרד הבריאות ומד"א
	חברה ערבית	חילוץ והצלה	תיגבור שירותי האמבולנסים ב-87 רשויות המיעוטים	הקצאת משאבים לתגבור שירותי הצלה		משרד הבריאות ומד"א
	חברה ערבית	חילוץ והצלה	תיגבור שירותי האמבולנסים ב-87 רשויות המיעוטים	הקמת תחנות הזנק בהתאם לתעדוף		משרד הבריאות ומד"א
1	חברה ערבית	תחבורה ציבורית	הנגשה ותגבור התחבורה הציבורית ליושבים ערביים	פיתוח תכנית המשכית לתכנית חומש לתח"צ לחברה הערבית	תשתיות	מ. התחבורה
	חברה ערבית	פיתוח מודל אכיפה אפקטיבי למגזר הערבי	כ"א ע"ת יועץ באגף	מיפוי חוסרים ותעדוף משימות המתאימות למגזר הערבי	אכיפה	משטרה

תכנית 50 עד 30- נושא ניהול בטיחות

תיעודף	סיווג	כיווני הפעולה	פעולות נדרשות	פירוט פעולות	אמצעי	אחריות
1	ניהול בטיחות	בקרה על יישום	התכנסות עיתית של וועדת ההיגוי	ישיבות פעם בחצי שנה	ניהול	מ. התחבורה והרלב"ד
1	ניהול בטיחות	בקרה על יישום	מתן דו"ח של האחראים לביצוע לוועדת ההיגוי	בחינת היישום ע"י וועדת ההיגוי	ניהול	מ. התחבורה והרלב"ד
1	ניהול בטיחות	בקרה על תוצאות	דיווח שנתי על תוצאות ההתערבות: שיפור/הרעה	כתיבת סיכום התוצאות על ידי הגופים האחראיים והעברה לוועדת ההיגוי	ניהול	מ. התחבורה והרלב"ד
1	ניהול בטיחות	בקרה על תוצאות	שינוי התוכנית במקרה של הרעה	בחינה של הפעולות והבנה של הבעיות, ושינוי במידת הצורך	ניהול	מ. התחבורה והרלב"ד
1	ניהול בטיחות	שיתופי פעולה	עזרה בשיתופי פעולה במידה ויש בעיות		ניהול	מ. התחבורה והרלב"ד
1	ניהול בטיחות	רגולציה	קידום רגולציה בהתאם לצעדי התכנית		ניהול	מ. התחבורה
1	ניהול בטיחות	הקצאת משאבים	עזרה בהקצאת משאבים במידה ויש בעיה	קידום של פעולות בסדר העדיפויות במידת הצורך, והקצאת או הסתת משאבים לשם כך	ניהול	מ. התחבורה והרלב"ד
1	ניהול בטיחות	ניהול בטיחות	הקצאת משאבים לניהול מעקב ובקרה בסיוע חברה חיצונית בכל תחומי התכנית		ניהול	הרלב"ד

