



# דין וחשבון

לביצוע

תכנית עבודה

## לבטיחות בדרכים

לשנת 2005

### לתקופה ינואר – ספטמבר 2005

מוגש לכנסת ולממשלה לפי סעיפים 2(א) ו-8(ב)  
לחוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים  
התשנ"ז-1997

## תוכן עניינים

2	✓ נתונים והנחות היסוד לתכנית העבודה
3	✓ יעדים אסטרטגים בתכנית העבודה
6	✓ תקציב מוצע
7	✓ מידע, מחקר ופיתוח טכנולוגי
13	✓ הסברה
17	✓ רשויות מקומיות
24	✓ פיתוח תשתית בטיחותית בדרכים עירוניות
25	✓ פיתוח תשתית בטיחותית בדרכים בינעירוניות
26	✓ מערך חילוץ והצלה
30	✓ צה"ל
30	✓ עמותות
31	✓ אכיפה
36	✓ חינוך
38	✓ מרכז סיוע למשפחות נפגעי ת"ד

## תאונות דרכים בתקופה ינואר – ספטמבר 2005 לעומת 2004

2005	2004	% שינוי	
12,776	13,863	-8	<b>סך כל התאונות</b>
292	362	-19	מתוכם : תאונות קטלניות
1,443	1,576	-8	תאונות קשות
9,258	9,955	-7	<b>תאונות דרכים עירוניות</b>
123	138	-11	מתוכם : תאונות קטלניות
908	1,003	-9	תאונות קשות
3,518	3,881	-9	<b>תאונות דרכים בינעירוניות</b>
169	224	-25	מתוכם : תאונות קטלניות
535	573	-7	תאונות קשות

### נפגעים בתאונות דרכים

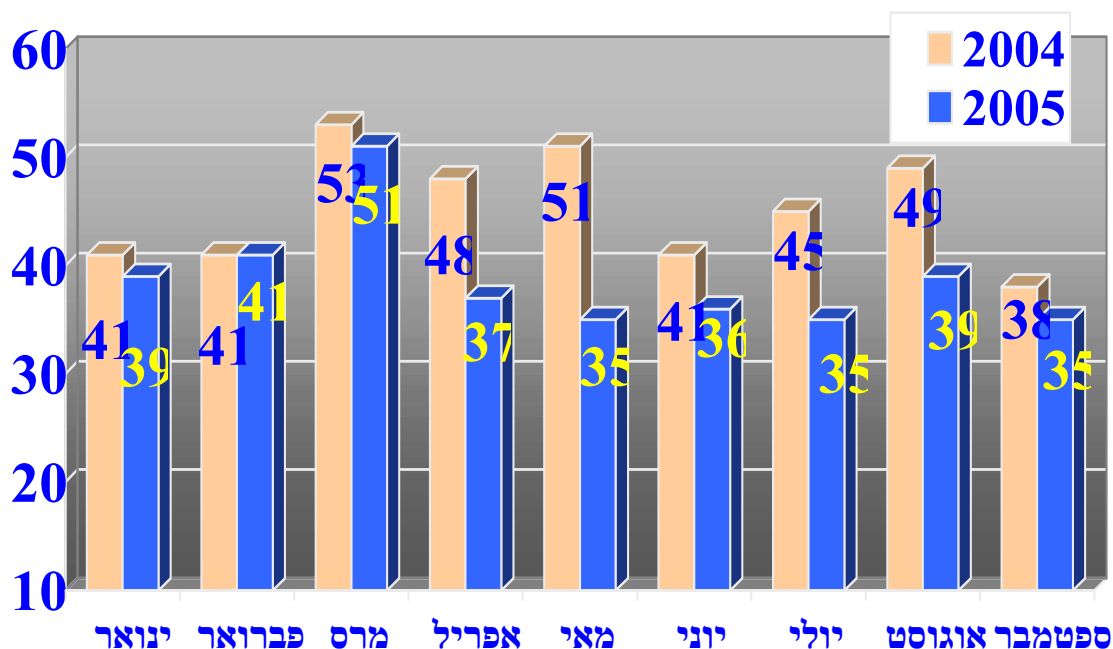
## בתקופה ינואר – ספטמבר 2005 לעומת 2004

2005	2004	% שינוי	
26,425	29,039	-9	<b>סך כל הנפגעים</b>
348	407	-14	מתוכם : הרוגים
1,828	1,984	-8	פצועים קשה
16,555	18,233	-11	<b>נפגעים בדרכים עירוניות</b>
128	150	-15	מתוכם : הרוגים
1,005	1,111	-10	פצועים קשה
9,870	10,806	-9	<b>נפגעים בדרכים בינעירוניות</b>
220	257	-14	מתוכם : הרוגים
823	873	-6	פצועים קשה

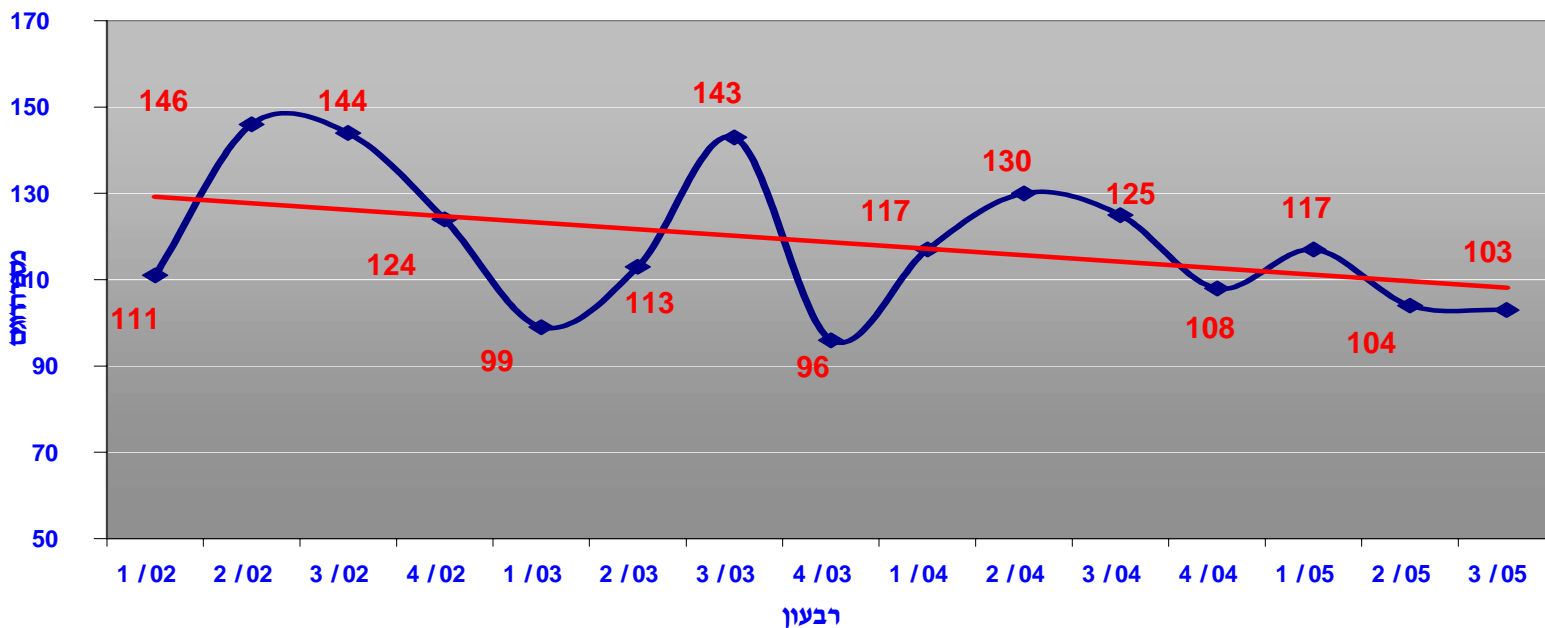
## תאונות דרכים לפי סוג ומידת החומרה ינואר – ספטמבר 2005 לעומת 2004

מזה: תאונות עם פ. קשה			מזה: תאונות קטלניות			סך כל התאונות			
% שינוי	2005	2004	% שינוי	2005	2004	% שינוי	2005	2004	
-11	899	1,006	-15	188	221	-9	8,329	9,144	סה"כ התאונות
-15	373	440	-19	70	86	-9	6,539	7,212	התנגשות בין כלי רכב
-7	314	336	-20	71	89	-5	1,259	1,323	פגיעה בהולך רגל
-7	103	104	-16	22	19	-15	518	613	התנגשות בעצם דומם
-13	109	126	-7	25	27	-7	473	510	תאונות רכב יחיד

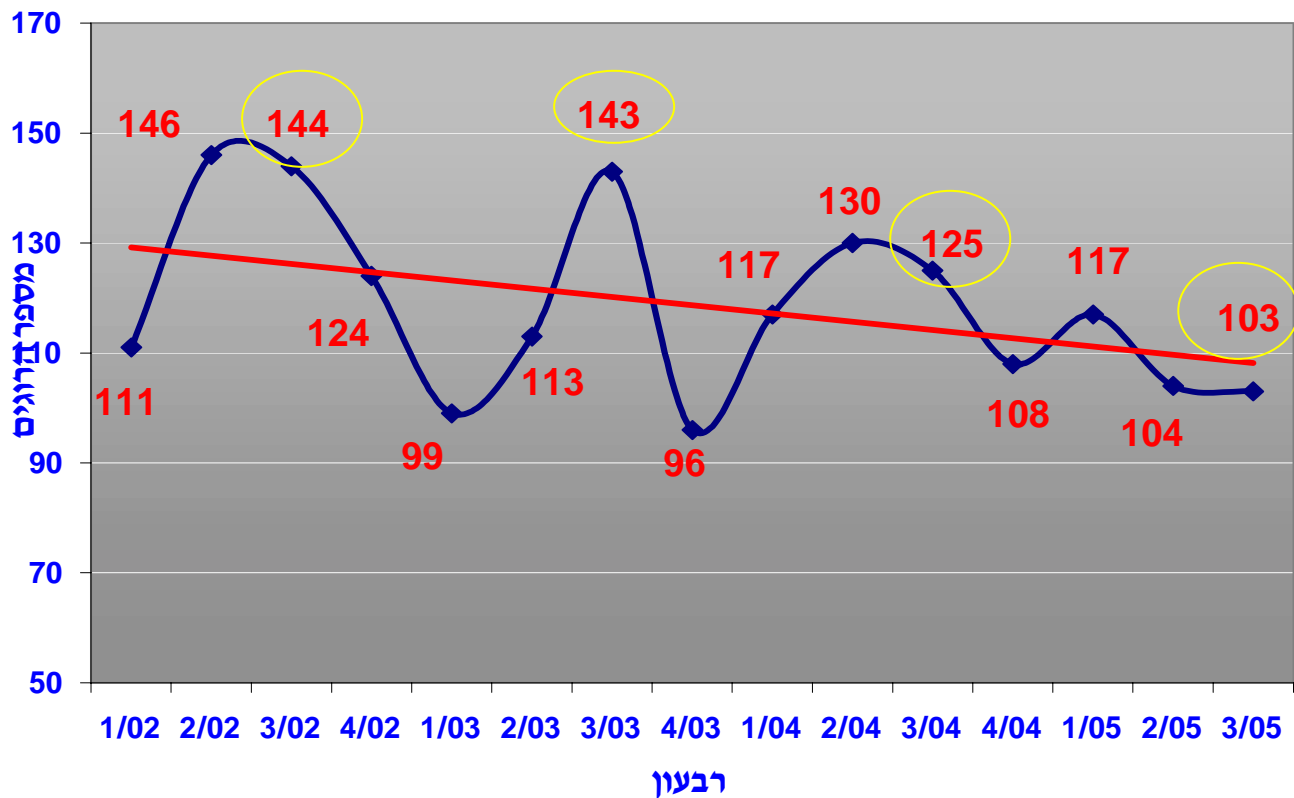
## תאונות קטלניות לפי סוג בתקופה ינואר – ספטמבר 2005



## הרוגים בתאונות דרכים ינואר – ספטמבר 2004 לעומת 2005



## מספר הרוגים לרבעון 2005 - 2002



שינוי	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
-------	------	------	------	------	------	------	------	--

-9%	26,425	29,039	29,195	30,337	29,345	34,424	36,199	<b>סך הכל:</b>
-14%	348	407	380	419	391	393	395	הרוג
-8%	1,828	1,984	1,957	1,976	2,131	2,496	2,570	פצוע קשה
-9%	24,249	26,648	26,858	27,942	26,823	31,535	33,234	פצוע קל
0%	2,233	2,242	2,278	2,258	2,279	2,868	2,931	<b>הולך רגל</b>
-30%	98	140	126	134	118	136	137	הרוג
-9%	522	575	578	595	609	760	729	פצוע קשה
6%	1,613	1,527	1,574	1,529	1,552	1,972	2,065	פצוע קל
-11%	12,047	13,466	13,380	14,066	13,341	15,160	15,582	<b>נהגי רכב</b>
-13%	106	122	117	118	122	106	101	הרוג
-8%	519	564	544	579	666	690	695	פצוע קשה
-11%	11,422	12,780	12,719	13,369	12,553	14,364	14,786	פצוע קל
-11%	9,914	11,078	11,287	11,534	11,435	13,570	14,476	<b>נוסעי רכב</b>
-10%	95	105	85	110	106	96	116	הרוג
-9%	469	515	536	508	584	682	733	פצוע קשה
-11%	9,350	10,458	10,666	10,916	10,745	12,792	13,627	פצוע קל
-3%	1,712	1,763	1,784	1,968	1,825	2,232	2,530	<b>נהג-אופנוע</b>
8%	26	24	33	30	23	36	17	הרוג
8%	210	194	192	202	184	242	288	פצוע קשה
-4%	1,476	1,545	1,559	1,736	1,618	1,954	2,225	פצוע קל
-7%	145	156	160	157	165	194	218	<b>נוסע – אופנוע</b>
100%	4	2	2	1	1	3	2	הרוג
-5%	20	21	28	19	23	23	27	פצוע קשה
-9%	121	133	130	137	141	168	189	פצוע קל
-11%	260	291	254	305	248	389	451	<b>נהג- אופניים</b>
60%	16	10	17	26	17	16	21	הרוג
-40%	68	113	66	66	57	97	95	פצוע קשה
5%	176	168	171	213	174	276	335	פצוע קל
	97	21	38	33				<b>נהג- רכב שטח</b>
	2	4						הרוג
	15	2	8	3				פצוע קשה
	80	15	30	30				פצוע קל

<b>שינוי</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	
17%	14	12	0-14
-41%	23	39	5-14
16%	36	31	15-19
-33%	41	61	24-20
-7%	100	107	25-44
-18%	72	88	45-64
-10%	62	69	+65
<b>-14%</b>	<b>348</b>	<b>407</b>	<b>סה"כ</b>

**נפגעים נוסעי רכב לפי גיל וחומרת הפגיעה**  
**ינואר – ספטמבר 1999-2005**

שינוי	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
-11%	9,914	11,078	11,287	11,534	11,435	13,570	14,476	<b>סך הכל:</b>
-10%	95	105	85	110	106	96	116	הרוג
-9%	469	515	536	508	584	682	733	פצוע קשה
-11%	9,350	10,458	10,666	10,916	10,745	12,792	13,627	פצוע קל
-4%	739	767	818	817	832	1,011	1,005	<b>00-04</b>
	8	1	5	3	6	5	8	הרוג
71%	36	21	18	18	25	23	30	פצוע קשה
-7%	695	745	795	796	801	983	967	פצוע קל
-8%	1,455	1,580	1,537	1,615	1,557	1,752	2,080	<b>5-14</b>
-41%	10	17	7	8	8	14	10	הרוג
57%	66	42	51	46	58	69	79	פצוע קשה
-9%	1,379	1,521	1,479	1,561	1,491	1,669	1,991	פצוע קל
-14%	1,713	1,993	2,040	2,267	2,064	2,349	2,327	<b>15-19</b>
30%	13	10	12	25	27	23	14	הרוג
-34%	72	109	107	122	127	119	124	פצוע קשה
-13%	1,628	1,874	1,921	2,120	1,910	2,207	2,189	פצוע קל
-14%	1,751	2,033	2,114	2,096	2,044	2,411	2,641	<b>20-24</b>
-46%	15	28	19	20	17	9	18	הרוג
-14%	89	103	81	106	96	115	123	פצוע קשה
-13%	1,647	1,902	2,014	1,970	1,931	2,287	2,500	פצוע קל
-9%	2,624	2,897	2,953	3,002	3,073	3,815	3,935	<b>25-44</b>
-11%	25	28	19	29	22	25	27	הרוג
-11%	117	131	153	104	155	205	216	פצוע קשה
-9%	2,482	2,738	2,781	2,869	2,896	3,585	3,692	פצוע קל
-10%	1,265	1,406	1,408	1,317	1,408	1,666	1,815	<b>45-64</b>
0%	12	12	14	8	13	16	19	הרוג
-28%	59	82	92	87	79	96	105	פצוע קשה
-9%	1,194	1,312	1,302	1,222	1,316	1,554	1,691	פצוע קל
-9%	363	401	413	414	401	477	543	<b>+65</b>
33%	12	9	9	17	13	4	20	הרוג
4%	28	27	33	25	43	55	56	פצוע קשה
-12%	323	365	371	372	345	418	467	פצוע קל

**נפגעים נהגי רכב לפי גיל וחומרת הפגיעה**  
**ינואר - ספטמבר 1999-2005**

שינוי	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
-11%	12,047	13,466	13,380	14,066	13,341	15,160	15,582	<b>סך הכל:</b>
<b>-13%</b>	<b>106</b>	<b>122</b>	<b>117</b>	<b>118</b>	<b>122</b>	<b>106</b>	<b>101</b>	הרוג
-8%	519	564	544	579	666	690	695	פצוע קשה
-11%	11,422	12,780	12,719	13,369	12,553	14,364	14,786	פצוע קל
-19%	907	1,117	994	1,266	1,138	1,142	1,075	<b>15-19</b>
<b>-10%</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	הרוג
-11%	39	44	41	57	60	56	51	פצוע קשה
-19%	859	1,063	949	1200	1,068	1,077	1,014	פצוע קל
-14%	2,085	2,429	2,485	2,728	2,714	2,969	3,367	<b>20-24</b>
<b>-10%</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>35</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	הרוג 20-24
-18%	96	117	84	94	136	121	173	פצוע קשה
-14%	1,971	2,292	2,379	2,611	2,543	2,826	3,168	פצוע קל
-11%	5,887	6,594	6,750	6,835	6,490	7,698	7,778	<b>44-25</b>
<b>-5%</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>58</b>	<b>60</b>	<b>38</b>	<b>42</b>	<b>39</b>	הרוג
-9%	224	245	261	267	300	332	301	פצוע קשה
-11%	5,623	6,307	6,431	6,508	6,152	7,324	7,438	פצוע קל
-7%	2,587	2,776	2,691	2,743	2,555	2,888	2,938	<b>64-45</b>
<b>-22%</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	הרוג
2%	126	123	137	135	127	142	134	פצוע קשה
-7%	2,433	2,617	2,529	2,588	2,400	2,721	2,782	פצוע קל
-8%	495	539	430	477	439	461	423	<b>+65</b>
<b>-36%</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	הרוג
-15%	29	34	21	26	42	38	35	פצוע קשה
-7%	457	491	401	445	386	415	384	פצוע קל

**נפגעים הולכי רגל לפי גיל וחומרת הפגיעה**  
**ינואר ספטמבר 1999-2005**

שינוי	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
	2,233	2,242	2,278	2,258	2,279	2,868	2,931	<b>סך הכל:</b>
<b>-30%</b>	<b>98</b>	<b>140</b>	<b>126</b>	<b>134</b>	<b>118</b>	<b>136</b>	<b>137</b>	הרוג
6%	1,613	1,527	1,574	1,529	1,552	1,972	2,065	פצוע קשה
-9%	522	575	578	595	609	760	729	פצוע קל
<b>-8%</b>	<b>115</b>	<b>125</b>	<b>126</b>	<b>140</b>	<b>141</b>	<b>137</b>	<b>165</b>	<b>00-04</b>
<b>-45%</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	הרוג
-15%	62	73	65	77	60	75	87	פצוע קשה
15%	47	41	47	46	66	53	67	פצוע קל
<b>-2%</b>	<b>449</b>	<b>459</b>	<b>475</b>	<b>448</b>	<b>479</b>	<b>573</b>	<b>651</b>	<b>5-14</b>
<b>-42%</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	הרוג
4%	309	296	324	296	312	393	458	פצוע קשה
-10%	129	144	138	139	155	165	172	פצוע קל
<b>-21%</b>	<b>154</b>	<b>195</b>	<b>211</b>	<b>193</b>	<b>197</b>	<b>272</b>	<b>237</b>	<b>15-19</b>
<b>-40%</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	הרוג
-19%	120	149	162	147	150	205	196	פצוע קשה
-22%	28	36	41	40	45	56	38	פצוע קל
<b>-21%</b>	<b>129</b>	<b>164</b>	<b>171</b>	<b>135</b>	<b>173</b>	<b>231</b>	<b>244</b>	<b>20-24</b>
<b>-75%</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	הרוג
-14%	110	128	135	110	133	182	195	פצוע קשה
-39%	17	28	32	21	36	40	48	פצוע קל
0%	408	406	417	413	431	526	559	<b>24-44</b>
<b>-16%</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	הרוג
6%	324	306	306	294	334	393	424	פצוע קשה
-16%	68	81	86	99	73	112	112	פצוע קל
1%	418	413	378	401	373	501	479	<b>45-65</b>
<b>-20%</b>	<b>24</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>25</b>	הרוג
10%	315	287	269	296	247	347	322	פצוע קשה
-18%	79	96	91	81	105	135	132	פצוע קל
4%	486	468	476	513	472	612	585	<b>+65</b>
<b>-26%</b>	<b>32</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	הרוג
12%	310	276	293	299	303	362	372	פצוע קשה
-3%	144	149	139	166	129	198	160	פצוע קל

**מעורבות כלי רכב בתאונות דרכים לפי סוג**  
**1999-09/2005**

שינוי	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
-9%	24,037	26,498	26,261	27,732	26,406	31,692	33,506	<b>סך הכל:</b>
-15%	489	574	531	584	548	545	552	תאונות קטלנית
-11%	2,227	2,494	2,419	2,447	2,554	3,015	3,130	תאונות קשות
9%	21,321	23,430	23,311	24,701	23,304	28,132	29,824	תאונות קלות
-11%	15,693	17,621	17,103	18,093	17,161	20,191	21,139	<b>רכב נוסעים פרטי</b>
-20%	241	301	235	260	268	266	252	תאונות קטלנית
-13%	1,205	1,379	1,297	1,336	1,471	1,645	1,658	תאונות קשות
-11%	14,247	15,941	15,571	16,497	15,422	18,280	19,229	תאונות קלות
-10%	3,367	3,759	3,888	3,924	3,774	4,568	4,840	<b>משא עד 4 טון</b>
-10%	81	90	96	99	96	80	90	תאונות קטלנית
-6%	343	366	394	390	389	485	493	תאונות קשות
-11%	2,943	3,303	3,398	3,435	3,289	4,003	4,257	תאונות קלות
-11%	486	546	628	650	613	732	777	<b>משא מ 4.1 עד 34 טון</b>
-44%	20	36	42	45	38	31	40	תאונות קטלנית
-7%	88	95	105	92	99	93	124	תאונות קשות
-9%	378	415	481	513	476	608	613	תאונות קלות
-29%	198	278	232	289	268	313	340	<b>משא +34.0 טון</b>
-40%	21	35	23	37	22	21	33	תאונות קטלנית
-42%	29	50	44	47	47	56	56	תאונות קשות
-23%	148	193	165	205	199	236	251	תאונות קלות
-11%	1,834	1,874	1,927	2,121	1,990	2,417	2,723	<b>דו גלגלי</b>
143%	35	28	36	31	28	46	27	תאונות קטלנית
25%	239	228	237	234	221	292	346	תאונות קשות
-21%	1,560	1,618	1,654	1,856	1,741	2,079	2,350	תאונות קלות
0%	401	401	413	410	464	617	652	<b>אוטובוס</b>
-8%	22	24	19	23	28	31	25	תאונות קטלנית
-21%	65	82	82	75	74	98	102	תאונות קשות
6%	314	295	312	312	362	488	525	תאונות קלות
-4%	363	377	450	467	469	616	686	<b>אוטובוס זעיר</b>
8%	14	13	18	15	8	21	22	תאונות קטלנית
-6%	44	47	57	68	54	69	80	תאונות קשות
-4%	305	317	375	384	407	526	584	תאונות קלות

שינוי	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
-9%	852	932	893	961	956	1,133	1,169	<b>מונית</b>
-33%	6	9	11	8	11	11	10	תאונות קטלנית
-2%	51	52	59	44	59	79	75	תאונות קשות
-9%	795	871	823	909	886	1,043	1,084	תאונות קלות
42%	51	36	45	50	43	54	69	<b>רכב עבודה</b>
	4	4	3	6	3	6	3	תאונות קטלנית
-20%	4	5	9	11	9	7	11	תאונות קשות
59%	43	27	33	33	31	41	55	תאונות קלות
-29%	76	107	104	114	111	135	160	<b>טרקטור</b>
-14%	6	7	10	9	12	4	11	תאונות קטלנית
-19%	29	36	27	49	41	39	40	תאונות קשות
-36%	41	64	67	56	58	92	109	תאונות קלות
-10%	268	299	259	311	256	404	461	<b>אופניים</b>
60%	16	10	17	28	21	18	22	תאונות קטלנית
-36%	72	113	70	68	59	102	100	תאונות קשות
2%	180	176	172	215	176	284	339	תאונות קלות
150%	15	6	12	19	14	14	15	<b>רכבת</b>
	10	2	10	13	7	6	10	תאונות קטלנית
0%	3	3	1	2	2	3	2	תאונות קשות
	2	1	1	4	5	5	3	תאונות קלות
65%	433	262	307	323	287	498	475	<b>אחר ולא ידוע</b>
-13%	13	15	11	10	6	4	7	תאונות קטלנית
45%	55	38	37	31	29	47	43	תאונות קשות
75%	365	209	259	282	252	447	425	תאונות קלות

**נפגעים בתאונות דרכים לפי קבוצה אוכלוסייה**  
**ינואר – ספטמבר 2005 לעומת 2004 (כולל ש"י)**

שינוי	2005	2004	
-9.0%	26,425	29,039	<b>סך הכל:</b>
<b>-14.5%</b>	<b>348</b>	<b>407</b>	הרוג
-7.9%	1,828	1,984	פצוע קשה
-9.0%	24,249	26,648	פצוע קל
-9.2%	19,021	20,951	<b>יהודים</b>
<b>-16.9%</b>	<b>222</b>	<b>267</b>	הרוג
-5.9%	1,268	1,347	פצוע קשה
-9.3%	17,531	19,337	פצוע קל
-9.2%	6,286	6,922	<b>ערבים</b>
<b>-11.0%</b>	<b>97</b>	<b>109</b>	הרוג
-9.5%	475	525	פצוע קשה
-9.1%	5,714	6,288	פצוע קל
-13.3%	169	195	<b>זרים</b>
<b>-25.0%</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	הרוג
-15.4%	22	26	פצוע קשה
-12.1%	138	157	פצוע קל
-2.3%	949	971	<b>אחרים</b>
<b>5.3%</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	הרוג
-26.7%	63	86	פצוע קשה
0.0%	866	866	פצוע קל

## תקציב

מקור המימון לתקציב הרשות, בשנת 2005 הוא ברובו התקציב הרגיל של המדינה (110 מלש"ח) ומיעוטו מיתרה שנותרה בקרן הבטיחות (50 מלש"ח). תקציב הרשות לשנת 2005 מורכב מ-120 מליון ש"ח בתקציב השוטף ו-40 מליון ש"ח בתקציב הפיתוח. בנוסף עומדים לרשות הרשות עודפי מזומן מחוייבים משנת 2004 בסך כ-2 מלש"ח, שמקורם בקרן הבטיחות בחשב הכללי, עודפים אלה עדיין לא הועברו לרשות. כמו כן, עדיין לא התקבלו עודפי תקציב פיתוח של שנת 2004, שמקורם בתקציב המדינה בסך של כ-2 מיליון ש"ח.

חוק התקציב שהוגש על ידי משרד האוצר לאישור הכנסת כלל את תקציב הרשות, וחולק גם בשנה זו עד לרמת התכנית, בזמן אישור שאר תקציבי משרד התחבורה. פעולה זו חסכה לרשות את הצורך לבקש אישור לחלק את התקציב לתקנות בנוהל של שינויים תקציביים בוועדת הכספים של הכנסת.

בחודשים ינואר – ספטמבר 2005 נוצלו (כולל התחייבויות) 202,776 אלפי שקלים מהתקציב<sup>1</sup>.

בתחילת השנה הועברו סך של 50 מלש"ח<sup>2</sup> בעקבות תכנית שהוגשה לאוצר על ידי הרשות ומינהל היבשה במשרד התחבורה, לשיפור מצב הבטיחות להולכי רגל במרכזי ערים עתירי תאונות, לפי חלוקה: 30 מיליון ₪ לתחום התשתיות ו-20 מיליון ₪ לתחום האכיפה כתוספת למשטרת התנועה לרכישת ניידות.

גם בשנת 2005 הועברו על פי חוק 2% מתקציב הרשות הלאומית לטובת היחידה לטיפול במשפחות נפגעי תאונות דרכים.

בטבלת התקציב המפורטת להלן מתוקצבת המשטרה בסך של 59.5 מלש"ח, בתקציב זה עדיין לא קיבל ביטוי סך של 2.5 מלש"ח עבור פרויקט "משמרות הזה"ב", בניהול המשטרה, תקציב "שגוייס", על ידי קיצוץ רוחבי בתקציבי שאר הפעילויות.

<sup>1</sup>הסכום כולל הרשאות להתחייב של תשתיות עירוניות משנים עברו.  
<sup>2</sup>סעיף תקציבי 79.30.02.69

להלן מבנה תקציב הרשות לפי פעולות עיקריות/גופים מבצעים, בשנים 2000 – 2005

2005	2004	2003	2002	2001	2000	
37.5	36	(1)	59	56	58	תשתית
59.5	60	59.5	57	50	43	משטרת התנועה
17.65	19.5	19	23.4	21.4	22.4	חינוך
14	16.5	15	22	12	14	הסברה
31.35	*28	26.5	38.6	24.1	26.1	פעולות אחרות
<b>160</b>	<b>160</b>	<b>120</b>	<b>200</b>	<b>163.5</b>	<b>163.5</b>	<b>סה"כ תקציב<sup>(2)</sup></b>

(1) תקציב הפיתוח של משרד התחבורה כלל 37.5 מליון ש"ח לשיפורי בטיחות בתשתית,

בהתאם לתכנית מתואמת עם הרשות לבטיחות.

(2) תקציב בסיס, ללא עודפים מועברים משנים קודמות.



## כ"א ברשות

בחודש יולי 2004 אושר על ידי נציבות שירות המדינה מבנה ארגוני חדש לרשות, שגובש עפ"י המלצת יועץ ארגוני. מהות השינוי הנו בעיקר בעיבוי הרובד המקצועי ברשות, תגבור אגף התכנון בתחומי התקצוב והבקרה, חיזוק אגף קהילה בתחומי החינוך וההדרכה ופיצול אגף בכיר תשתיות בטיחות לשני אגפים. בפועל, מזה שנתיים הרשות נמצאת בתת איוש משרות וככל הנראה המבנה הארגוני האמור שגובש יתייטר בעקבות המלצות דוח ועדת שיינין, כפי שיפורט להלן.

אישור דוח "ועדת שיינין" בממשלה מהווה רפורמה של ממש בשיוך הארגוני של הרשות, במעמדה, בסמכויותיה ובאופן איושה. כפועל יוצא מהמלצות דוח ועדת שיינין יש כוונה להפוך את הרשות הלאומית לתאגיד סטטוטורי. ביום 30/10/05, אושר על ידי הממשלה תזכיר הצעת החוק, אשר כולל, בין היתר, את שינוי מעמד הרשות והפיכתה לתאגיד, כאמור.

(ראה להלן בפרק תכנון רב שנתי).

## תכנון רב שנתי

בתאריך 7 ביולי 2005 הגיש צוות המומחים, בראשות ד"ר יעקב שיינין, לשר התחבורה את עיקרי התכנית הלאומית הרב שנתית לבטיחות בדרכים. תכנית שאושרה בממשלה ב – 17 ביולי.

### **מטרות התכנית:**

1. העלאת רמת הבטיחות בדרכים בישראל, בתוך 5 שנים, לרמת הבטיחות הממוצעת שהושגה בשנת 2003 במדינות המובילות בעולם – אנגליה, שוודיה, נורבגיה, פינלנד ואוסטרליה.
2. המשך שיפור רמת הבטיחות בהתאם לקצב השיפורים הצפוי במדינות המובילות, כך שבשנת 2015, בעוד 10 שנים, תשתייך ישראל לקבוצת המדינות המובילות בבטיחות בדרכים.
3. "רמת הבטיחות בדרכים" תימדד באמצעות הירידה במספר ההרוגים בתאונות דרכים והירידה בתשלומי התביעות של חברות הביטוח בגין נזקי תאונות דרכים.
4. המודל להשוואה בינלאומית הינו מספר ההרוגים לנסועה.

### **יעדי התכנית:**

ירידה במספר ההרוגים בתאונות דרכים, והגעה אל מתחת ל – 360 הרוגים בשנה, תוך חמש שנים (2010) ואל מתחת ל – 300 הרוגים בשנה, תוך 10 שנים (2015); האטת קצב הגידול בנסועה, כך שבשנת 2015 תגדל הנסועה, בהשוואה לשנת 2004, ב – 30% בלבד בעוד שמצבת כלי הרכב צפויה לגדול ב – 46%; הפחתה של יותר משני מיליארד ₪ בשנה בנזקים הישירים מתאונות (על פי תשלומי התביעות מחברות הביטוח) עד שנת 2010. הפחתה זו משקפת ירידה של מעל 3 מיליארד ₪ לשנה בנזקים הכוללים מנקודת ראות הציבור.

### **התכנית מורכבת משלושה חלקים:**

חלק א' – שינויים מבניים בדרג הממשלה ומשרדיה.

חלק ב' – תשתית בטיחותית.

חלק ג' – תכנית פעולה ייעודית במגוון תחומים.

שר התחבורה מינה צוות ליישום הדוח בראשות שר התחבורה בו חברים מנכ"ל משרד ראש הממשלה, מנכ"ל משרד האוצר, מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל משרד המשפטים, ד"ר יעקב שיינין, מר ולדימיר רובין, מר אבי נאור ויועמ"ש משרד התחבורה. **בחודש ספטמבר 2005 נסגר מכרז לבחירת חברת יעוץ, שמטרתה לסייע ביישום המלצות דוח ועדת שיינין. ההצעות שהוגשו לועדת המכרזים נמצאות בהליכי בחינה ובדיקה מתקדמים.**

## חקיקה

סטטוס	פירוט	נושא
טרם אושר ההכרעה בראשות השר	איסור נהיגת רכב בו מותקנת תצוגה הנראית לנהג ופועלת בזמן הנסיעה (למעט תצוגות לבקרת הרכב ולניווט)	<b>נושאים כללים</b>
שינוי התקנה אושר ופורסם	<p style="text-align: center;"><b>הסעות ילדים:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ חובה להעלות ולהוריד הילדים מרכב ההסעות רק מהדלת הקדמית;</li> <li>✓ חובה לסרוק הרכב ולוודא שלא נשארו בו ילדים בתום הנסיעה;</li> <li>✓ חובה לסמן הרכב מלפנים ומאחור בשלט "ילדים" תקני;</li> <li>✓ חל איסור על הסעת נוסעים בשכר במספר מעל המותר.</li> </ul>	
נמצא בשלבי בחינת אישור ההצעה בכנסת	חיוב נהגים לעבור בדיקה רפואית ובדיקת עיניים לקראת חידוש הרישיון בפעם הראשונה אחרי גיל 40.	
נכנס לתוקף בתאריך 1 בספטמבר 2005	ביטול תקנה 84(ז) המתירה הושבת שלושה ילדים במושב	<b>תיקון מס' 10 לתקנות התעבורה</b>
נמצא בשלבי בחינת אישור ההצעה בכנסת	הגבלת משך הזמן לעמידת רכב מקולקל בשול הדרך, חיוב בהפעלת כל מחווני איתות, החמרת ענישה על עצירות אסורות או בהפרת הכללים של עצירה מותרת	<b>רכב בשול הדרך</b>
ממתין להכרעת מנכ"ל בשל התנגדות המשטרה להמלצות הצוות	קיצור שעות נהיגה רצופה (בתנועה) המחייבת הפסקה של חצי שעה לפחות מ – 4 ל – 3 שעות	<b>שעות נהיגה ומנוחה – תקנה 168</b>
	הארכת מינימום זמן המנוחה מחוץ לעבודה מ – 7 ל – 8 שעות	
	יום עבודה מירבי של 12 שעות שיכלול לא יותר מ – 8 שעות של נהיגה בסך הכל, טיפול במטען וכו' (לא ברציפות); ניתן להאריך יום עבודה ל – 14 שעות אם היתה הפסקה רצופה של 3 שעות לפחות	
	שבוע עבודה של עד 6 ימים כנ"ל שלאחריהם מנוחה רצופה של לפחות 25 שעות	
	הפיקוח ייעשה באמצעות דיסקת הטכוגרף האישית ויומן הנסיעות	
לאחר שעבר בקריאה ראשונה, נמצא בדיונים בוועדת הכלכלה של הכנסת בהכנה לקריאה שנייה ושלישית	התיקון יאפשר למשטרה לבצע אכיפה ללא צורך בחשד סביר של השוטר לנהגים ומלוויהם (חונך או מורה נהיגה) לבדיקת שכרות בנשיפה, וביצוע בדיקות של נוזלי גוף במקרים של מעורבות בתאונה	<b>בדיקות שיכרות</b>

סטטוס	פירוט	נושא
<p>נמצא בשלבי ניסוח במשרד המשפטים, לצורך פרסום ההצעה והנחה בכנסת, אך ישנו עיכוב בשל מחלוקת במשטרה שטרם הוכרעה</p>		<p><b>אמינות מכשירי אכיפה</b></p>
<p>פורסמה הצעת חוק ממשלתית. נמצא לקראת קריאה ראשונה ודיונים בוועדת הכלכלה של הכנסת</p>	<p>הקמת רשות סטטוטורית עצמאית</p>	<p><b>הקמת רשות לאומית לבטיחות בדרכים</b></p>

## הסברה

### חשיבות מערכת ההסברה בשינוי דפוסי התנהגות

מערכת ההסברה מתמודדת עם האתגר לגרום לאנשים להתנהג בצורה נכונה בכביש. הערך המוסף של מערכת ההסברה:

1. אמצעי התקשורת מאפשרים להגיע לקהלי יעד גדולים.
2. אמצעי הסברה מביאים לידי ביטוי גישות שכנוע מגוונות המתאימות לקהלי היעד השונים.
3. מערכת ההסברה מגיעה לקהלי היעד בשלבים מוקדמים ולכן כוחה רב בשינוי התנהגות.
4. מערכת ההסברה כוללת שכנוע פנימי ארוך טווח לשינוי ההתנהגות.

השנה התמודד אגף ההסברה עם קיצוצי תקציב, שהכתיבו מדיניות של שיתופי פעולה ארוכי טווח עם ערוצי תקשורת וזאת בניגוד לפעילות הסברתית שבוצעה בעבר במסגרת קמפיינים מערכתיים. פעילות זו אמנם חסכה בעלויות שידור ותיחזקה מסרים לאורך זמן, אך לא ניתן באמצעותה להגיע לאימפקט חזק ולחולל שינויים התנהגותיים, כמצופה.

**בחודשים ינואר עד ספטמבר 2005 בוצעו הפעילויות המפורטות להלן:**

### שיתוף פעולה מערכתי ערוץ 2 (רשת) – "מדינה על הכביש"

מועד: חודשים דצמבר 2004- ינואר 2005.

**המטרה:** מיצוב נושא הבטיחות בדרגת חשיבות דומה לזה של דיווח חדשותי על אירוע ביטחוני.

צוות של הערוץ עמד בכוננות במהלך כל החודש והצטרף לחוקרי המשטרה שיצאו למקום אירוע התאונה, שידר משם בזמן אמת, ראיין את קרובי הנפגעים, את צוותי ההצלה בשטח, נותחו הסיבות לתאונות, ומספר תאונות אף שוחזרו. פינות קצרות אשר שודרו בתוכנית הבוקר ולפני חדשות השעה 20:00.

**קהל היעד:** עם ישראל כולו.

**עלות:** ₪ 285,750

### צמידי בטיחות

בתחילת השנה הפיקה הרשות "צמידי בטיחות" אדומים, הנשלחים ללא תשלום לציבור הרחב. ענידת הצמיד ממחישה את **המחויבות האישית של העונד** להתנהגות בטיחותית. חולקו כ – 150,000 צמידים בבתי ספר, צה"ל, משטרה, מוסדות וארגונים ולציבור הרחב כולו. **תקציב:** ₪ 214,888

## שתוף פעולה עם תחנות רדיו

### שת"פ שנתי עם תחנות רדיו

רדיו ESC FM 99 לצעירים – שידור תשדירי רדיו בכל שבוע החל מיום חמישי בשעה 18.00 ועד יום ראשון בשעה 06.00 בבוקר, בכל שעה ארבעה עד שישה תשדירים. התשדירים בנושאים הרלוונטיים לבני נוער וצעירים.

**תקציב שנתי : 512,000 ₪**

**גל"צ** – שישה תשדירים ביום + שישה שבועות בשנה בהם משודרים 12 תשדירים ביום. תוכנית קו פתוח 3 פעמים בשנה.

**תקציב שנתי : 810,000 ₪**

**גלגל"צ** – שידור שני תשדירים בכל שעה, 22 שעות ביממה ובנוסף לאלה טיפים הנאמרים ע"י השדרנים באופן חופשי.

**תקציב שנתי : 2,480,800 ₪.**

**קול ישראל** – שדור תשדירי פרסומת מידי שעה באורך כולל של עד 15 שניות, 24 שעות ביממה לאורך כל השנה, כולל סופי שבוע. התשדירים משודרים ב-7 רשתות: רשת ב', רשת ג', 88 FM, רק"ע (רוסית) ורשת ד' (ערבית), רשת א' + מורשת.

במהלך השנה ישודרו שלושה "פיקים" בהם יתוגברו התשדירים. בכל שעה משעות הפריצות של מוקד התנועה בדיווחי תנועה נמסר מסר בטיחותי רלוונטי לתקופת השנה ופעילות ההסברה.

בנוסף פינות ותוכניות מערכתיות בנושא בטיחות בדרכים.

**עלות : 3,065,250 ₪**

### רדיו "קול חי"

רדיו "קול חי" משדר תשדירי בטיחות לפחות 7 פעמים ביום באורך של עד 30 שניות לאורך כל השנה.

רדיו קול חי מאפשר לרשות הלאומית להוסיף תשדירים נוספים מידי יום בעיקר בתקופות של חופשות וחגים (עד 25 יום) בהם ציבור המאזינים מאזין לו במיוחד, עד 6 פעמים ביום.

רדיו קול חי משדר את דיווחי התנועה היומיים בחסות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ומאפשר הוספת מסר בטיחותי קצר לדיווחים אלו עד 4 פעמים ביום.

**עלות : 254,000 ₪**

### פעילות הסברתית ייעודית למגזר הלא יהודי

א. מיני קמפיין לצעירים

מועד: 15.7.05 עד - 15.8.05

הנושאים: מהירות, חגורות ואלכוהול.

אמצעי תקשורת: שלטי חוצות בכניסה לערים, תשדירי רדיו בתחנות: א-שמס ורשת ד'.

תקציב: 248,800 ₪

ב. מיני קמפיין בנושא הולכי רגל

קהלי יעד: ילדים, הורים לילדים ונהגים.

מועד: ספטמבר 2005

אמצעי תקשורת: שלטי חוצות בכניסה לערים, תשדירי רדיו בתחנות א-שמס ורשת ד' ומודעות בעיתונים מובילים במגזר.

תקציב: 283,800 ₪

### פעילות הסברתית ייעודית מגזר החרדי

קהל יעד: מגזר חרדי

✓ פעילויות מערכתיות במדיה האלקטרונית ברדיו קול חי בנושא בטיחות בדרכים.

נחתם חוזה לתקופה יוני – דצמבר 2005 בסך כולל של 450 אלף ₪.

✓ פרסום בעיתון "הילולא" (בל"ג בעומר) – עיתון חד שנתי המיועד למגזר החרדי והדתי

המחולק בכ – 150,000 עותקים ללא תשלום ברחבי הארץ ובמירון בל"ג בעומר.

תקציב של 19,050 ₪.

✓ בחופשת הקיץ נעשתה פעילות בנושא בטיחות בדרכים כחלק מאירוע שהתקיים

בפארק "נאות קדומים" ונמשך שבוע ימים. באירוע ביקרו כ-100,000 איש אשר

נחשפו לדוכן הסברה מיוחד בו בוצעה פעילות הדרכה והדגמה של מוצרי בטיחות

וחולקו עלוני הסברה.

תקציב: כ – 400,000 ש"ח

### מיני קמפיין הולכי רגל

קהל יעד: הורים, ילדים, נהגים.

מסרים: לימוד כללי החצייה.

ילד מתחת לגיל 9 לא חוצה לבד את הכביש.

חפש את הילד שבכביש.

הקמפיין פנה למגזר הכללי, החרדי, מגזר דוברי הרוסית והמגזר הלא יהודי (התקציב

למגזר הלא יהודי מופיע בנפרד. ראה מיני קמפיין הולכי רגל מגזר לא יהודי).

אמצעי תקשורת: שלוט חוצות, עורפי אוטובוסים, עיתונות (כללית ומגזרית), רדיו  
במסגרת שת"פ + רדיו אזורי. תקציב: 836,400 ₪.  
סקר מלווה לבחינת אפקטיביות. תקציב: 28,900 ₪.

### עלונים

✓ הפקת עלון יציאה לחופשה – הופקו 450,000 עלונים בעברית ו- 200,000 עלונים בערבית. העלונים נארזו והופצו (תוך כדי פיקוח על ההפצה) לכ- 2,011 בתי ספר ברחבי הארץ.

**תקציב: 148,387 ₪.**

✓ עלון לחלוקה ע"י שוטרים – הופקו 500,000 עלונים בעברית (בוורסיה עירונית ובינעירונית). וכן 70,000 עלונים מכל שפה (ערבית, רוסית ואמהרית (2 גרסאות מכל שפה). **תקציב: 41,654 ₪**

✓ הפקת חומרים למחסן. תקציב: 511,800 ₪ (ההפקה בעיצומה).

✓ הפקת עלון משמרות זה"ב. תקציב: 12,500 ₪.

### שונות

✓ שלטים, דגלים, עריכת סרטונים לתערוכה ביום העצמאות. תקציב: 4,762 ₪.

✓ כתיבת והדפסת הדו"ח לוועדת שיינין. תקציב: 56,660 ₪.

✓ כתיבה והדפסת דו"ח ועדת שיינין מורחב. תקציב: 51,435 ₪.

✓ קלסרים ועטים לכנס תשתיות. תקציב: 1,902 ₪.

✓ הקלטת תשדירים בערבית, המרת סרטונים. תקציב: 5,641 ₪.

✓ קריינות לתשדירי רדיו. תקציב: 6,300 ₪.

✓ פרסום מכרז בעיתונות. תקציב: 26,700 ₪.

✓ הפקת מגנים. תקציב: 470 ₪.

✓ פעילות הסברתית (הפקת תשדירי רדיו) – יום תחבורה ציבורית. תקציב: 9,000 ₪.

## סקרים, מחקרים מידע ופיתוח

תפקיד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, בתחום המחקר, הוא לעקוב בהתמדה ולהכיר את הנעשה בעולם בתחום הבטיחות בדרכים, לקדם את פיתוחם של בסיסי המידע, הידע, המחקר והפיתוח המתבצעים במדינת ישראל בתחום זה, לבחון את ישימות הידע, כולל ניסיון מצטבר ממדינות מפותחות, לתנאים הקיימים בארץ, לפתח תחומים ייחודיים ולהעמיד ידע זה לרשות כל העוסקים בנושא. כל אלה, במטרה לצמצם את היקף תאונות הדרכים ואת האובדן בנפש, בנזקי גוף ורכוש.

### **בתחום המידע המשיך תהליך להקמת מרכז מידע לאומי:**

- ✓ המשך העברת נתוני תאונות הדרכים מסוג "כללי עם נפגע" ללמ"ס, ולאור המלצת הוועדה המייעצת לנושא נתוני ת"ד שהוקמה בלמ"ס המורכבת מנציגי הגופים הרלוונטיים, יוחלט על אופן העיבוד והאחזור בקבצים.
- ✓ המשך דיונים במועצה ציבורית מייעצת לנושא "מסד נתוני תאונות דרכים", במטרה לגבש הגדרות שלמות וחד ערכיות לנושא תאונות הדרכים והנפגעים בהם, זאת בשל הבדלי מינוח והגדרות בין הגופים השונים בנושאים כגון: מיהו הרוג? מיהו פצוע קשה? מהם הנתונים המחויבים בדיווח ע"י הגופים השונים. הוועדה החלה את פעילותה בחודש יוני 2004 ונמצאת בשלבי סיכום.
- ✓ הסתיימה בדיקת הרשומות של נתוני טראומה ממכון גרטנר שהועברו ללמ"ס תוך הצלבתן עם נתוני משטרת ישראל. ממצאי הבדיקה הוצגו לוועדה ציבורית של הלמ"ס. מתוכננת קליטה שוטפת של נתוני מערך הטרואומה בעיקר בנושאים משך זמן האשפוז וחומרת הפגיעה, ושילובם במאגר המידע.
- ✓ עיבוד, הפקה והפצת מידע מגוון בנושאי תאונות ונפגעים מבוצעים באופן קבוע ועל פי דרישה למקבלי ההחלטות השונים (בתוך משרד התחבורה והרשות, כנסת, רשויות מקומיות, משרדי ממשלה, אמצעי התקשורת, אקדמיה והציבור הרחב).
- ✓ שילוב נתוני תאונות דרכים עם נתוני מפקדי האוכלוסין – הוזמנה עבודה מהלמ"ס לשילוב קבצים אלו על מנת להעשיר את קובץ נתוני תאונות הדרכים עם מאפייני הנהגים (כגון: הכנסה, מצב משפחתי, השכלה, מוצא ועוד).
- ✓ הוקם אתר אינטרנט של ועדת שיינין. האתר מכיל את כל סיכומי הדיונים וניירות העמדה משיבות הוועדה ותתי הוועדות. בחודש יוני פורסם באתר הדוח הסופי של הוועדה אשר הוגש לראש הממשלה ולשר התחבורה.
- ✓ מערכת G.I.S של מיפוי תאונות דרכים שפותחה ע"י הלמ"ס באמצעות מימון של הרשות הועלתה לאוויר באתר האינטרנט של הלמ"ס.

✓ הוכן אפיון דוחות מערכת הרשעות נהגים שעתיד להיקלט בלמ"ס. הקובץ יכיל נתונים על פסילות, דוחות וגזר דין שניתן על ידי בתי המשפט. בין הדוחות שניתן יהיה להפיק: אזור בתי דין וסוג העבירה, קבוצות גיל וסוג עבירה, מעורבות בתאונות דרכים וביצוע עבירות.

### **בתחום המחקר התקיימה פעילות רחבה במגוון נושאים:**

✓ **ימי עיון:** בחודש ינואר 2005 התקיים יום עיון רחב היקף בו הוצגו עבודות מחקר בתחום בטיחות בדרכים שהסתיימו בשנת 2004 והוצגה תכנית העבודה לשנת 2005 של אגף בכיר מידע, מחקר ופיתוח. בחודש יוני התקיים יום עיון בנושא תשתיות בו השתתפו מהנדסי תנועה ממע"צ, משטרה, משרד התחבורה, רשויות מקומיות ואנשי אקדמיה. ביום העיון הוצגו מחקרים שבוצעו עבור הרשות הלאומית ומחקרים נוספים שהסתיימו לאחרונה בנושא זה.

✓ **הקמת מרכזי ידע באוניברסיטאות לביצוע מחקרים בתחום הבטיחות בדרכים:** הנושא נמצא בהליכי הכנה למכרז. חוזה המסגרת יאפשר ביצוע שאילתות ומחקרים בתחומי ניהול מדיניות בטיחות, חקר הגורם האנושי, שיפורי תשתיות הדרך ובחינת טכנולוגיות מתקדמות.

✓ **בימים אלה נחתם חוזה עם מכון התקנים לכתובת הנחיות לאופן קשירת המטענים,** בכל סוגי המטענים ובכל סוגי הרכב, נמצא בשלבים אחרונים של שיפוט בשיתוף אגף מטענים ומל"ח יבשה. ההנחיות תשמשנה כבסיס לתקנה מחייבת, תכניות לימודים ועריכת השתלמויות מקצועיות.

### **נושאים נוספים**

✓ **סקרי ניטור של מדדי התנהגות בתנועה:**

במסגרת הסכם עם חברת "גיאוקרטוגרפיה" בשנת 2005 בוצעו הסקרים בנושאים הבאים:

(א) משמרות זה"ב

(ב) שימוש בחגורות בטיחות והתקני בטיחות נוספים.

(ג) שימוש בהתקני ריסון לילדים.

נמצאים בתהליך ביצוע שלושה סקרי תצפיות: התנהגות הולך רגל במעברי חצייה בתחום העירוני, ציות הנהגים לאור אדום ולצהוב מהבהב בצמתים עירוניים ובינעירוניים והתנהגות רוכבי רכב דו גלגלי בשיתוף מועדון רוכבי האופנועים.

- ✓ פורסם קול קורא מספר 4: "הגורם האנושי לשנת 2005". במסגרת קול קורא זה החוקרים הוזמנו להציע הצעות מחקר בנושאים הבאים:
- ♦ פרופיל הנהג הישראלי.
  - ♦ התנהגות ועמדות משתמשי דרך – במגזר הערבי.
  - ♦ הערכת אפקטיביות שיטת הניקוד בעבירות תעבורה.
  - ♦ הערכת אפקטיביות של תיקון פקודת התעבורה בנושא נהג חדש.
- הוגשו 9 הצעות בשני הנושאים הראשונים והוקמה ועדת שיפוט בה שותפים נציגי אקדמיה. הוועדה סיימה את עבודתה ובחרה שתי עבודות.
- ✓ **ניסוי מערכת לאבחון נהגים "מועדים"**
- נמשך הניתוח הסטטיסטי של הנתונים שהתקבלו מהניסוי. בחודש יוני 2005 פורסם דוח ביניים של תוצאות הניסוי, דוח זה הוצג לנציגי צה"ל והרשות הלאומית. הוחלט על המשך מעקב אחר נתוני היפגעות של הנהגים שהשתתפו בניסוי, ולאחר יסוכם התוצאות בדוח סופי.
- ✓ **בדיקת היתכנות החרמת כלי רכב לעברייני תנועה**
- בוצע סקר טלפוני למדגם מייצג של 500 נהגים באמצעות חברת "מדגם". ניתוח הנתונים בוצע על ידי קבוצת סטודנטים מאוניברסיטת באר שבע בהנחייתו של פרופ' דוד שנער. פורסם דוח סופי בצירוף תמצית מנהלים של פרופ' דוד שנער.
- ✓ **"אם שותים לא נוהגים"**
- בוצע סקר טלפוני מקיף שליווה את הקמפיין ההסברתי. הסקר בוצע בשני מועדים לפני קמפיין (12/12/04) ולאחר קמפיין (02/01/05).
- בכל מועד נערכו סקרים ייעודיים ל - 2 מדגמים בקרב 500 צעירים בגילאי 17 עד 24 ובקרב 500 הורים לצעירים בגילאי 17 עד 24.
- ✓ **סקר טלפוני אפקטיביות פרסום במגזר הערבי**
- מטרת הסקר הינה בדיקת אפקטיביות של קמפיין ייעודי למגזר הערבי שנערך במשך שלושה שבועות במהלך חודש אוגוסט 2005 על-ידי הרשות.
- ✓ **נמשכת עבודת הכנת תקן בטיחות בתעבורה בחברה, בהזמנה ובמימון של הרשות ובביצוע מכון התקנים. התקיימו שתי ישיבות של צוות ההיגוי.**
- ✓ **מחקר בנושא אפקטיביות משמרות זה"ב – במסגרת המחקר בוצעו תצפיות על משמרות זה"ב בארבעה בתי ספר באזור תל אביב כאשר שני בתי ספר היו ללא משמרות זה"ב. כמו כן, רואיינו התלמידים, מורים, מנהלי בתי הספר והורים. המחקר הסתיים והמלצותיו ישמשו כבסיס מדעי לפעילות המשמרות במתכונת החדשה.**

✓ **פרופיל הנהג הישראלי** – בוצע סקר ספרות רחב היקף הבודק האם קיימים מאפיינים ייחודיים לנהג הישראלי. סקירת הספרות התבססה על מאמרים, דוחות מחקר ועבודות תזה ודוקטורט שנעשו בישראל ב – 15 השנים האחרונות ואשר התייחסו באופן כלשהו למאפייני הנהג הישראלי. הסקירה נחלקה לשני פרקים עיקריים: גורמים אישיים-פנימיים המשפיעים על הנהיגה וגורמים סביבתיים-מצביים המשפיעים עליה.

## תחום טכנולוגיה

1. בחודש פברואר פורסמה באופן פומבי "תכנית לקידום המחקר והפיתוח בתחום הבטיחות בדרכים", כפרויקט משותף של משרד המדע והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים;
2. במסגרת התכנית פורסם בתחילת חודש פברואר קול קורא מספר 1: ITS-eSafety – פיתוח שיטות והתקנים בדרך וברכב. תאריך הסגירה של הקול קורא היה 31 במרץ 2005. הוגשו 27 הצעות למחקר ופיתוח. ועדת השיפוט שהוקמה לצורך בחירת הפרויקטים הראויים למימון הגישה את המלצותיה. הועדה מצאה 4 פרויקטים הראויים למימון במסגרת התכנית. בכל המחקרים נדרשו המציעים לבצע שינויים ותיקונים, ואלו הוגשו ואושרו על ידנו. החוזים עם קבוצות הפיתוח יחתמו בקרוב וביצוע הפרויקטים צפוי להתחיל מייד עם חתימת החוזים (האיחור בחתימת החוזים נאמד בשלושה חודשים, אך למרות העברת התקציב, משרד המדע עיכב את הטיפול בנושא מסיבות לא ברורות).
3. באותו מועד פורסם קול קורא מספר 2: יזמות מדעית וטכנולוגית בתחום הבטיחות בדרכים, שענינו מענקים בסכום של 10,000 למוסדות השכלה גבוהה. לא הוגשו כל הצעות, ואנו מתכננים פרסום חדש בנושא. הפניה למשרד המדע לצורך הפרסום נעשתה בחודש אוגוסט (קול קורא מספר 4), אך טרם נעשה פרסום פומבי.
4. פורסם בחודש מאי קול קורא מספר 3: מערכות עוזר נהג אלקטרוני. מדובר בהתקן המודד ורושם פרמטרים דינמיים שונים של תנועת הרכב לצורך זיהוי נהיגה אגרסיבית. מכשיר ענ"א ימדוד את מיקום הרכב, מהירותו והתאוצות הפועלות עליו, יחשב מצבי סיכון ואירועים שיוגדרו כחריגים, ירשום את תוואי הנסיעה ויעביר בתקשורת את הנתונים שימדדו למוקד שבו יתבצע ניתוח הנתונים. הוגשו 4 הצעות של יצרני מערכות ענ"א, ואלו יבחנו במסגרת מבחני קבלה טכניים לפני שישולבו בניסוי הערכה שבמסגרתו יותקנו מאות התקנים בציי רכב של ארגונים וחברות. הניסוי תוכנן להתחיל בחודש ספטמבר, אך טרם החל בשל עיכוב בהשלמת מבחני הקבלה. צוות מחקר משולב של המכון לחקר התחבורה בטכניון ואוניברסיטת בן גוריון נבחר לבצע את מחקר ההערכה לניסוי.

5. הכנות לפרויקט אכיפה אלקטרונית אוטומטית : במסגרת הפרויקט מתקיימות שלוש פעילויות :

א. הכנת מפרט למכרז פומבי, באחריות המשרד לבט"פ, ובליווי של צוות היגוי בין-משרדי ;

ב. הכנת תקן ישראלי למערכות אכיפה אוטומטיות במכון התקנים, בהשתתפות נציגי המשרד לבט"פ, משטרת ישראל והרשות כחברים בוועדה הטכנית המכינה את התקן. התקן נמצא כעת בשלב ההתייחסות להערות הציבור לטיוטת התקן ;

ג. הערכות למחקר מלווה : הוכנה תכנית ראשונית למחקר, שאמור לכלול סקרים ומדידות מהירות וציות לרמזורים בתקופה של חצי שנה לפחות לפני תחילת פריסת המערכת. נכון להיום המחקר אינו מתקצב, ולכן אין אפשרות לפרסם קול קורא/מכרז לביצועו.

## רשויות מקומיות וקהילה

מרבית התאונות עם נפגעים וכמעט מחצית מתאונות הדרכים הקטלניות במדינת ישראל מתרחשות בדרכים עירוניות. הרשות רואה בראש הרשות המקומית, ובעירייה את מי שאחראים על הבטיחות בדרכים בשטח שיפוטם.

מנהלי מטות הבטיחות העירוניים הנם הכוח המניע ותפקידם, בין היתר, להכין את תכנית העבודה השנתית של הרשות המקומית בתחום הבטיחות בדרכים ולהפעיל ולתאם את פעילות כל הגופים הנוטלים חלק במאבק בתאונות הדרכים ברשות המקומית. השנה התרופף הקשר עם מנהלי מטות הבטיחות והתעוררו קשיים בהנחייתם עקב ביטול המכרז לחברת בקרה שתקיים הנחיה ופיקוח על פעולתם מאילוצים תקציביים. התקציב שהוקצה בשנת 2005 לטובת רשויות מקומיות עומד על 2.7 מיליון ₪, זאת לעומת 6.5 מיליון ₪ אשתקד.

### **ניצול תקציב**

חשוב לציין תקציב מדינה אושר בסוף מרץ 2005 ולכן רוב הפעילות במחצית הראשונה של השנה בתחום הרשויות המקומיות בוצעה מתקציב 2004:

פעילות	ניצול תקציב (אש"ח)
מטות בטיחות – מגזר יהודי	1,291
מטות בטיחות – מגזר לא יהודי	387
כח-אדם	278
מגרשי הדרכה	<sup>3</sup> 891
נתיבי זה"ב	482
<b>סה"כ</b>	<b>3,329</b>

### **מגרשי הדרכה**

הרשות לבטיחות הקימה ומפעילה 19 **מגרשי הדרכה** המדמים שטח עירוני עם כבישים, מדרכות, רמזורים ומעברי חציה, ובהם מתרגלים הילדים תפקידים של משתמשי דרך שונים: הולכי רגל (חציית כביש) ורוכבי אופנים.

### **פרוייקט קשישים - נתיבי זה"ב**

הפרוייקט מתקיים ברשויות שהחליטו להתגייס, להקצות משאבים ולרתום את הכוחות לפעילויות להפחתת מספר הקשישים הנפגעים בתאונות דרכים, בתחומן.

<sup>3</sup> ביצוע מזומן. יתרת התחייבויות – 3,356 אש"ח. נכון ל – 6/10/05

## **תכניות עבודה שוטפות ברשויות המקומיות**

בשנת 2005 הגישו כ – 240 רשויות מהמגזר היהודי והערבי, בהן קיימים מנהלי מטות בטיחות, תכניות עבודה. תכניות אלה אושרו ותוקצבו השנה באיחור רב בשל העדר תקציב מדינה מאושר. חלק נכבד מהרשויות המקומיות לא תוקצבו עד היום.

### **ארגון**

בחודש נובמבר 2004 פורסם מכרז להעסקת חברת בקרה ופיקוח שתסייע בידי הרשות הלאומית לקיים הנחייה, מעקב בקרה ופיקוח על ביצוע תכניות העבודה. מכרז זה בוטל בשנת 2005 בשל עלותו הגבוהה – 1.3 מיליון ₪ לעומת תקציב הרשויות בכללותו העומד על 2.7 מיליון ש"ח.

### **מגזר ערבי**

פעילויות רבות בוצעו במסגרות בלתי פורמליות ובהתנדבות, תוך שיתוף גורמים נוספים, דוגמת שיתוף פעולה עם ארגון "בטרם" בפרוייקט משותף המטפל בהיפגעות ילדים; שיתוף פעולה עם מחלקות הרווחה, החינוך וארגוני נשים.

התקיים שיתוף פעולה עם רשת ד' בקול ישראל, במסגרת תכנית הסברתית של שעה שבועית, זאת ללא מימון, אלא במסגרת שיתוף פעולה מערכתית.

סיכום פעילות כמותי במגזר הערבי:

70	הצגות
8	כנסי נשים
35	תוכנית בטיחות ברדיו רשת ד'
320	הדרכות
4	ימי קהילה
17	ימי בטיחות בבתי ספר

כמו כן בוצעו פעילויות נוספות: הכשרת מד"צים, 2 כנסי נהגים ותוכניות טלוויזיה.

## מינהל התנועה

### אגף הרכב

להלן פירוט פעילות אגף הרכב בתחום המאבק בתאונות הדרכים במהלך חודשים  
ינואר – ספטמבר 2005:

#### ניידות הבטיחות – נתונים כמותיים:

1. בדיקת תקינות כלי רכב

סה"כ כלי רכב שנבדקו	32,356	100%
ליקוי מסוכן	127	0.5%
מחייב תיקון	5,275	16.5%
ליקוי מזערי	15,473	48.0%
ללא ליקויים	11,481	35%

2. בדיקת עומס יתר

סה"כ כלי רכב שנשקלו	19,499	100%
ללא עודף משקל	17,403	88.7%
במשקל עודף עד 5%	1,044	5.7%
במשקל עודף עד 10%	568	3.1%
במשקל עודף עד 25%	410	2%
במשקל עודף מעל 25%	74	0.4%

#### ניידות הבטיחות מבצעים מיוחדים:

במסגרת הפעילות המבצעית השוטפת בין גף ניידות למשטרת ישראל/אגף התנועה  
לביצוע בדיקות תקינות בכלי רכב נבדקו כ- 4,334 כלי רכב וכן מבצעים מיוחדים בהתאם  
למדיניות תוכנית העבודה (קייטנות, בתי ספר, צמיגים).

א. **מבצע קייטנות** – מתוך 60 אוטובוסים שנבדקו 2 אוטובוסים הורדו מהכביש בשל  
ליקוי מסוכן, 11 חוייבו בתיקון וב- 32 אוטובוסים נמצא ליקוי מזערי.

ב. **מבצע בית ספר** – מתוך 71 אוטובוסים שנבדקו 8 חוייבו בתיקון וב- 49 אוטובוסים  
נמצא ליקוי מזערי.

ג. **מבצע צמיגים** – מתוך 6,536 כלי רכב שנבדקו 14 כלי רכב הורדו מהכביש בשל ליקוי  
מסוכן, 788 חוייבו בתיקון וב- 2,123 אוטובוסים נמצא ליקוי מזערי.

**סה"כ כלי רכב עם צמיגים פגומים:**

סוג הרכב	כמות	%
פרטי ומשא	506	46.6
3.5 עד 12 טון	403	37
12 עד 32 טון	122	11.2
32 טון ומעלה	57	5.2
<b>סה"כ</b>	<b>1,088</b>	<b>100</b>

**חקירות לעומק של תאונות דרכים:**

בשנת 2005 התקיימו 6 חקירות לעומק של תאונות דרכים, בהן היה חשש לכשל טכני.

א. חקירה טכנית של תאונת דרכים שארעה ב- 28/12/2004 התהפכות משאית דאף בכביש מס' 90 – סטטוס: הטיפול בחקירה הסתיים.

ב. חקירה לעומק של תאונת דרכים שארעה ב- 13/4/2005 בין מערב לבטון לאוטובוס בכביש מס' 1 - סטטוס: הטיפול בחקירה טרם הסתיים.

ג. חקירה לעומק של תאונת דרכים שארעה ב- 16/6/2005 התהפכות רכב מחובר בכביש מס' 375 – סטטוס: הטיפול בחקירה טרם הסתיים.

ד. חקירה לעומק של תאונת דרכים שארעה ב- 21/6/2005 בין רכבת ומשאית בסביבות קיבוץ רבדים ליד קרית גת – סטטוס: הטיפול בחקירה הסתיים.

ה. חקירה טכנית של תאונת דרכים שארעה ב- 18/8/05 באוטובוס מפרקי של חברת "דן" בכביש מס' 4. סטטוס: הטיפול בחקירה טרם הסתיים.

ו. ניתוח כשל של מערכות בלמים בכלי רכב במשקל 12 טון שהיו מעורבים בתאונות דרכים - סטטוס: נמצא בתהליך בחירת זוכה במכרז.

**ביקורות במוסכים ובמכוני הרישוי**

במהלך החודשים ינואר- ספטמבר 2005 ביצעו מפקחי תחום שירותי תחזוקה באגף הרכב פעילות אכיפה ופיקוח ב- 3,485 במוסכים מורשים ו- 637 ביקורים במוסכי/מכוני רישוי.

1,517 ביקורים במוסכים בלתי חוקיים.

323 מוסכים בלתי חוקיים שנפתח נגדם תיק ומתוכם נסגרו 172.

**פעילות בתחום ייצור סחר ויבוא:**

במסגרת הבקרה השוטפת בפיקוח ואכיפה על מפעלי ייצור, בתי מסחר ובתי יבוא העוסקים בסחר וייצור מוצרי תעבורה, המבוצעת ע"י מפקחי תחום סחר וייצור ויבוא באגף הרכב, נתפסו משלוחים רבים של מוצרי תעבורה חדשים ומשומשים שיובאו בניגוד לחוק.

סה"כ בוצעו 1,328 ביקורים במפעלי ייצור ובתי מסחר למוצרי תעבורה. ובוצעו 374 ביקורות בנמלים ובמסופי הגבול לבדיקת משלוחי יבוא לארץ.

### **סקרים ומחקרים בתחום הרכב:**

#### נהלי מחלקת תקינה

היועץ החל בכתיבת נהלים של מחלקת תקינה.

#### ארגזים (מרכבים) מתחלפים

העבודה מבוצעת בימים אלה ע"י הטכניון.

עלות: 43 אלף ₪.

### **אגף הרישוי**

#### עיוורים

אחת לחודש מתקבל ממשרד העבודה - המחלקה לשירות לעיוור, מידע על מחזיקי תעודות עיוור. הפרטים מוזנים לרישום במאגר הנכים ולמי שבידו רישיון נהיגה תקף נשלחת הודעה על פסילת רישיון נהיגה שברשותו. בחודשים ינואר – ספטמבר 2005 התקבל מידע על 98 בעלי תעודת עיוור, מהם 28 בעלי רישיונות נהיגה שאינם תקפים.

#### מגרשי הדרכה

##### **מגרשי הדרכה לנהגים חדשים ולנהגים ייעודיים:**

קיימת תקנה של חובת שימוש והכשרה במגרשי הדרכה, בהתאם לבקשת משרד התחבורה אשר תיכנס לתוקפה ביום בו יאושרו ששה מגרשי הדרכה לפחות. נקבעו כללים להסמכת המדריכים במגרשים האלו. מספר יזמים נמצאים בהליכים מתקדמים להקמת מגרשי הדרכה בפריסה ארצית, והכוונה להפעיל את מגרשי ההדרכה לקראת המחצית השנייה של שנת 2007.

#### שיטת הניקוד החדשה

בחודש ינואר 2003 נכנסה לתוקף שיטת הניקוד החדשה במסגרת שיטה זו צומצמו העבירות שנקבע להם ניקוד מ – 243 ל – 74 עבירות בלבד. החל מחודש יוני 2005 הפסיק המכון הארצי לבצע קורסים בשל סיום תקופת ההתקשרות שלו עם משרד התחבורה. נבחרו במכרז שלושה זכיינים לביצוע קורסי חובה, הזכיינים יקיימו קורסים בשלוש מכללות החל מחודש נובמבר 2005.

## שאלות במבחני הנהיגה העיוניים וספר הלימוד העיוני (תיאוריה)

**מצב קיים** - עד היום לרשות הלומדים למבחני נהיגה העיוניים (תיאוריה) עמדו ספרים וחוברות הדרכה פרי יוזמות פרטיות אשר לא בוקרו או אושרו ע"י משרד התחבורה ויעילותם לא נבדקה.

**מצב מתוכנן** - אגף הרישוי מעוניין כי יופצו ספרי שאלות רשמיים לצורך לימוד והכנה אשר יכללו את הנושאים הנדרשים לצורך הכנת הנבחן למבחן העיוני, שהוא השלב הראשוני בהליכי המבחנים לקבלת רישיון הנהיגה.

ספרי השאלות יופקו ויופצו ע"י גוף אחד בלבד אשר זכה במכרז, וישמשו כמאגר של השאלות במבחני הנהיגה העיוניים במשרדי הרישוי.

סטטוס: עבודת הזכיין נמצאת בשלבי סיום, בחודש ספטמבר 2005 הוכנה טיוטה ראשונה להערות אגף הרישוי, ההערות הועברו לזכיין ויוטמעו בספר עד סוף חודש דצמבר 2005.

## בית הספר העתידי לנהיגה

באגף הרישוי גובשה הצעה לשינוי מהותי של מתכונת לימוד הנהיגה, שעיקרה שילוב לימודי התיאוריה בפרק הלימוד המעשי בשיתוף עם מורי הנהיגה. הוראת הפרק התיאורטי תתבצע בבתי ספר אזוריים שיוקמו וישרתו מספר בתי ספר לנהיגה.

צוות היגוי שמינה מנכ"ל משרד התחבורה הגיש את המלצותיו למתכונת חדשה להפעלת בית ספר לנהיגה (מל"ן – מרכז לימוד נהיגה) בחודש יולי 2005.

בעקבות ההמלצות, מינה מנכ"ל משרד התחבורה ועדה ליישום ההמלצות ועיקר פעולתה יתמקד בביצוע פיילוט להערכת השיטה החדשה המוצעת.

## **קציני בטיחות בתעבורה**

קצין הבטיחות בתעבורה הנו הציר המרכזי עליו נשענת פעילות הפיקוח על פעולתם על פי חוק של מסיעים ומובילים. פעילות הגף מיועדת להביא לצמצום מעורבותם הגבוהה יחסית של הנהגים המקצועיים בתאונות הדרכים.

על פי חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים ועל פי חלק י' לתקנות התעבורה, תפקידו העיקרי של קצין הבטיחות, הנו לפקח על כך שחברות בעלות רכב היסעים או הובלה או מפעלים יעסיקו קצין בטיחות בתעבורה על פי החוק.

פיקוח קצין הבטיחות בחברה מתמקד בנהגים: הכשרתם המקצועית, הפעלתם בהתאם לחוקי העבודה והמנוחה ותקנות התעבורה, ופיקוח על תקינות הרכבים בחברה נמצאו כתורמים משמעותית להפחתת מעורבותם והיפגעותם בתאונות.

במהלך החודשים ינואר – ספטמבר 2005 קיים הגף: **754 פעולות פיקוח והדרכות** בחברות, **100 הדרכות** של קציני בטיחות ותיקים וחדשים במפעלים – מתוך 1,880 חברות המעסיקות 1,439 קציני בטיחות.

נפתחו **ארבעה קורסים** להכשרת קציני בטיחות - סה"כ 64 תלמידים.

בוצעו **27 פריסות** (ב – 57 חברות) במבצעי אכיפה בשיתוף ניידות הבטיחות, לבדיקת אוטובוסים, משאיות ורכב מדברי. מבצעים אלה תואמו עם מנהלי החברות וקציני הבטיחות כחודש מראש, במטרה ליצור אווירה חיובית ולקדם שיתוף פעולה. בנוסף בוצעו שלושה ימי מבצע עם ניידות בעיר אילת ושתי פריסות במבצע קייטנות קיץ 2005.

## אכיפה

אכיפה יעילה, עקבית וממוקדת בנושא, במקום ובזמן, בעלת מסה קריטית, נוכחות ובולטות בשטח (מלווה בפרסום), עשויה לשמש גורם מרתיע כלפי עברייני תנועה. היא עשויה לחזק במשתמש הדרך שאינו מציית לחוק את ההרגשה שסיכויי להיתפס גבוהים ולכן עשויה להוות גורם מרתיע מביצוע עבירות תנועה שעלולות להסתיים בתאונות דרכים.

המשטרה בשיתוף הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הציבו יעד של אכיפת עבירות איכות, טיפול ממוקד מבוסס על מידע מודיעיני, שימוש בטכנולוגיות חדישות להתמודדות עם תופעת הבריונות בכביש, עברייני תנועה מועדים ופסולי רישיונות שנוהגים בפסילה.

### שימוש ניסיוני בטכנולוגיות חדשות

#### **פיילוט הדמיית ניידות ("שוטר מנייר")**

הכוונה לשילוב "ניידות דמה" במערך האכיפה.

השיטה נהוגה במדינות כמו אוסטרליה וארה"ב מזה שנים, ובפיילוט שנעשה בשטח נמצאה הפחתה משמעותית במהירות הנסיעה של 80% מהנהגים. גם הנהגים שנחקרו רואים בכך תועלת.

בימ"ר הוקמה חולייה מיוחדת שעוסקת בתחום ההדמיה.

**ספינת אוויר (בלון צ'פלין) בצפון הארץ מעל כביש 65**, בין עפולה לנחל עמוד. בוצע פיילוט משותף לרשות הלאומית ולמשטרה. בסיומו הוכחה ישימות מבצעית והרתעה אפקטיבית על ציבור הנהגים.

**שימוש במל"טים בכביש 31 בין ערד לצומת להבים** – זהו כביש אדום, בו קיים ריבוי של תאונות במגזר הבדואי. הכוונה להציב בדרך שלטים, שיתריעו בפני הנהגים כי בקטעים אלה מתקיימת אכיפה מהאוויר.

בוצע פיילוט משולב עם מסוקים, בסיומו הוכחה ישימות מבצעית.

### צעירים וסופי שבוע

גיל הנהג והוותק שלו בנהיגה משפיעים יותר מכל על מידת המעורבות בתאונות קטלניות וקשות. נהגים צעירים הם חסרי ניסיון בנהיגה ונוטים לנהוג בצורה שאינה תואמת את ניסיונם. נהגים צעירים מעורבים הן במספרים מוחלטים גדולים והן בסיכון היחסי בתאונות דרכים קטלניות וקשות.

השנה הגבירה המשטרה את היקף פעילות ההרתעה והמניעה שהיא מקיימת כלפי צעירים בכבישים בנושא מהירות ובאזורי בילוי ופאבים תוך שינוי דפוסי עבודתה.

אלפי שוטרים ומתנדבים מבצעים אכיפה של מהירות ובדיקות אלכוהול יזומות באמצעות שטיפונים, בסיוע דוברות אקטיבית ופרסום, על מנת להרתיע נהגים מנהיגה במהירות מופרזת או תחת השפעת אלכוהול.

בסופי שבוע "סוגרת" המשטרה אזורי בילוי, לאיתור צעירים ששותים ונוהגים. בלשים בפאבים מאתרים צעירים שתויים וכשהם מתניעים את הרכב מונעים מהם לנהוג. עיקר הפעילות מתרכזת בחלון הזמן הבעייתי בסופי השבוע, החל מיום חמישי: בין השעות 3 עד 6 לפנות בוקר.

במסגרת מבצעי אכיפה אלה נפסלו 1,181 רשויות נהיגה וניתנו 41,845 דוחות<sup>4</sup>.

### **הפעלת אכיפה אלקטרונית אוטומטית**

המשטרה הפעילה 3 כבישים אלקטרוניים (כביש 4, 40, 85), בהם פועלות 76 מצלמות, מתוכן: 41 מצלמות רמזור, 15 מצלמות מהירות נייחות ו- 20 מצלמות ניידות. בסה"כ פותחו 968 סרטי רמזורים, 364 סרטי מהירות של מכשירים נייחים ו- 2,867 סרטי מהירות של מכשירים נייחים.

### **פעילות ימ"ר**

בתחילת שנת 2005 הוקמה יחידה מרכזית לאגף התנועה (להלן ימ"ר) המלכדת בתוכה את יחידת ההיסעים הלא חוקיים (יה"ל), את היחידה לאיתור ותפיסה של נהגים פסולים ואת יחידת יה"ב - היחידה להונאה בתאונות דרכים (חברות הביטוח). הימ"ר במתכונתו הנוכחית מעבר למשימותיו המוגדרות ע"י משרד התחבורה וחברות הביטוח עוסק גם בנושא "בריונות בכביש" (פעילות סופי שבוע בפאבים, מועדונים ומרכזי בילוי, תחרויות מכוניות מרוץ ואופנועים, טיפול בתחום משאיות - טכוגרפים ובמוקדי פשיעה).

בחודשים ינואר - ספטמבר נתפסו 530 נהגים בפסילה. ניתנו 5,007 דו"חות, מתוכם: 1,999 דו"חות איכות ו- 2,064 דו"חות כנגד מסיעים.

### **קיצור משך הזמן מביצוע עבירה/תאונה לשפיטה**

הרוב המוחלט של תיקי תאונות דרכים קטלניות טופלו בממוצע בחקירות בפרק זמן של עד שלושה חודשים.

10,930 תיקים התקבלו בתביעה.

10,869 תיקים הוגשו לבית המשפט.

<sup>4</sup> הנתונים כוללים מבצעים שנערכו באמצע השבוע

## מערך המתנדבים

מצבת המתנדבים במתנ"א עומדת על 4,044 מתנדבים, המצבת כוללת מתנדבים הנמצאים בשלבי גיוס שונים.

## קורסים

בבתי הספר לתנועה התקיימו 15 סוגי השתלמויות שונות בהן השתתפו 946 שוטרים.

## מחקר ומערכות מידע

בינואר - יוני בוצעו הפעילויות הבאות בנושא מחקר ומערכות מידע:

1. **מערכות מידע** – נבנתה תכנית לטיפול בכלי רכב שמעורבים בתאונות חוזרות. כמו כן, נבנו שאילתות לשימוש במערכת הסיבות החדשות להתרחשות תאונה והופק דוח ביקורת לבדיקת נושא ההזנה של הנתונים על ידי הבוחנים.

2. **ניתוח תופעות** – מעורבות נהגים ערבים בתאונות דרכים, תאונות דרכים בצמתים, תאונות עצמיות וניתוח תאונות דרכים ונפגעים בתחום הבינעירוני.

3. **ליווי מחקרי של פעילויות השטח** – מבצע בכביש 38, דו גלגלי בתל אביב, מבצע הולכי רגל בראשון לציון ועוד.

4. **מסמכי רקע** – סטטוס בטיחות במרחב לכיש, פרופיל בטיחותי של דרכים מסלוליות ברשת הבינעירונית, כאשר מטרת המסמך הייתה הצגת מצב דרכים חד מסלוליות בינעירוניות ודירוג בעיותיהם. במסמך הוצגו נתוני תאונות ונפגעים רב שנתיים בכבישים חד ודו מסלוליים; נתוני נפחי תנועה שנתיים על-פי ספירות הלמ"ס; ניתוח סיבות וסוגי התאונות בהתייחס לכבישים החד-מסלוליים והקשר בין נפחי התנועה למדד תאונות ממוצע רב שנתי של תאונות חמורות. בסיכומו של עניין דורגו הכבישים בהתאם למידת נחיצות שדרוגם.

5. **סקרים** – סקר דעות נהגים ארצי, פורסם מכרז למדידות מהירות, ביצוע מדידות מהירות בכבישים: 1 ו- 38.

בנוסף, בוצעו פעילויות נוספות: פרויקט 40, דירוג קטעים בינעירוניים, תאונות דרכים במעורבות כלי רכב משטרתיים, מיפוי כבישים לפרוייקט א-3 – בחירת קטעי כביש להצבת מצלמות מהירות ורמזור בתחום הבינעירוני והעירוני.

ניתוח כבישי 60% בימת"א גליל – מתנ"א החלה בשיטת פריסה שונה בכבישים הבינעירוניים. על פי השיטה, 60% מהסדר כוחות בשלוחה יפעל בכביש הנבחר ו- 40% בשאר הכבישים שבאחריות השלוחה.

דו"ח השפעת פעילות משטרת התנועה על מדדי הבטיחות – מסמך שהוכן לוועדת שיינין, בין הנושאים שהוזכרו: פרויקט 6, נהגים צעירים ועוד.

## חינוך

החינוך מטפל ב"גורם האנושי" כמרכיב דומיננטי מרכזי במניעת תאונות דרכים ובטיפול תרבות התנהגות בטיחותית בדרכים.

ילדים הם קבוצת סיכון גבוהה ביותר ואליהם מכוונות הפעילויות החינוכיות המבוצעות במערכת החינוך החל מגן ילדים ועד לכיתה י"ב.

בתקציב 2005 הוקצו לאגף זה"ב 17.650 אש"ח מתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים<sup>5</sup>.

תקציב הרשות הלאומית בשנת 2005 איפשר הפעלת החינוך לבטיחות בדרכים במהלך שנה"ל תשס"ה, אך אינו מאפשר להפעיל את הנושאים שבתוכנית העבודה בפתחת שנה"ל תשס"ו (לחודשים ספטמבר – דצמבר 2005), כפי שיפורט בהמשך.

### **הדגשים חינוכיים**

בתכנון תקציב 2005 הוחלט לתת דגש לשישה נושאים עיקריים:

הוראה בכיתות ופעילויות בית-ספריות, הדרכה והנחייה של גננות ומורים, הכשרת פרחי הוראה, הכשרה, הפעלה והנחייה של רכזים לבטיחות בדרכים בבתי ספר, כתיבת חומרי למידה וטיפול החינוך לבטיחות בדרכים במגזר החרדי ובחינוך המיוחד.

### **הוראה בכיתות ופעילויות בית – ספריות**

בשנת הלימודים התשס"ה חלה עליה משמעותית במרבית תחומי הפעילות החינוכית לזהירות ולבטיחות בדרכים במערכת החינוך בכל שלבי הגיל ובמיוחד בגני-ילדים, בכיתות א', ה' ו – ט' ובחינוך התעבורתי בכיתות י"א.

**בגני הילדים** – החינוך לבטיחות בדרכים השתלב בארגון הסביבה החינוכית וכפעילויות בגן באופן שוטף. בשנה"ל תשס"ה נלמדה התכנית "לנוע בעולם מתנועע" בכ – 2,621 גנים.

**בכיתות א'** – התכנית "ללמוד תנועה" נלמדה בכ- 2,600 כיתות א' בשעה שבועית במערכת.

**בכיתות ה'** – בשנה"ל תשס"ה נלמדה התכנית "עצמאים בשטח" ב – 750 כיתות ה' בשעה שבועית במערכת.

**בכיתות ט' ו-י'** – משרד החינוך התרבות והספורט הקצה 378 שעות הוראה לכיתות ט', בנוסף נרכשו 100 שעות ע"י התחום לתגבור ההוראה בכיתות ט', סה"כ שעות הקצאה 478. במקביל הקצו בתי-הספר עוד 442 שעות שבועיות כמצינוג. סה"כ נלמדת התכנית ב – 920 כיתות ט'.

<sup>5</sup> **הערת הרשות:** תקציב החינוך עומד בשנת 2005 על 17,736 אש"ח שכן מתוך 764 אש"ח שקוצו, 250 אש"ח קוצו בטעות ויוחזרו לתקציב החינוך, 250 אש"ח יועברו לתקציב החינוך עבור מדריכות ו – 350 אש"ח יועברו עד סוף השנה כתגבור לתקציב החינוך.

לכיתות י' לא נרכשו שעות בשנה"ל תשס"ה מפאת חוסר תקציב, למרות זאת נלמדה התכנית בשעה שבועית ב – 112 כיתות י', מתוך השעות של בתי-הספר במחוזות, ומשעות הוראה שניתנו ע"י משרד החינוך.

**הוראת החינוך התעבורתי בכיתות י"א** – בשנה"ל תשס"ה נלמדה התכנית לכיתות י"א ב- 2,766 כיתות בשעה שבועית.

עלות שעת הוראה שבועית בכיתות י"א הינה 5,000 ₪.

בנוסף לכל האמור לעיל, שולב החינוך לבטיחות בדרכים כחלק מהלימודים במערכת החינוך בשילוב עם מקצועות ההוראה במרבית בתי-הספר. כמו כן התקיימה פעילות שוטפת בבתי-הספר ובקהילה ב – 1,365 בתי-ספר יסודיים וב – 835 בתי-ספר על-יסודיים.

### **הדרכה והנחייה של גננות ומורים**

בשנת הלימודים תשס"ה הפעיל משרד החינוך מערך השתלמויות ארצי ומחוזי לגננות, למורי כיתות א' ו-ה' בבתי הספר היסודיים ולמורי כיתות ט' ו – י"א בבתי הספר העל יסודיים ולרכזים לבטיחות בדרכים.

בשנה"ל תשס"ה רכש תחום זהירות בדרכים 67 ימי הדרכה להנחיית המורים בעבודתם בשדה. כמו כן הקצה משרד החינוך התרבות והספורט 26 ימי הדרכה עבור הממונים על הבטיחות בדרכים במחוזות. סה"כ הופעלו בשנה"ל תשס"ה 91 ימי הדרכה והנחייה מתקציב משרד החינוך התרבות והספורט.

### **הכשרת פרחי הוראה**

במכללה להכשרת גננות ומורים על שם דוד ילין בירושלים, למדו בשנה"ל תשס"ה 6 קבוצות של סטודנטים את נושא הבטיחות בדרכים כחלק מהתמחותם להוראה. כמו – כן התקיימו בשנה"ל תשס"ה 35 ימי חשיפה לנושא הבטיחות בדרכים בשבע מכללות נוספות.

### **הכשרה, הפעלה והנחייה של רכזים לבטיחות בדרכים בבתי-הספר**

ההחלטה על שילוב רכזים לבטיחות בדרכים בבתי-הספר היסודיים והעל-יסודיים נקבעה בוועדת השרים לענייני בטיחות בשנת 1993.

בעקבות החלטה זו מכשיר התחום לבטיחות בדרכים מדי שנה כ – 200 מורים לתפקיד רכז בטיחות בדרכים בבתי-הספר.

רכז הבטיחות בדרכים הוא מורה מצוות בית-הספר שנבחר על ידי מנהל ביה"ס פועל מטעמו ובשיתוף פעולה איתו ועם הממונים על החינוך לבטיחות בדרכים במחוזות בכל הקשור להוראה בכיתות ולפעילויות חינוכיות, חברתיות וקהילתיות בנושא חינוך לבטיחות בדרכים.

בשנה"ל תשס"ה הפעיל תחום זהירות ובטיחות בדרכים 1,440 רכזים בבתי-הספר היסודיים ועל-יסודיים, מתוכם מומנו 1,252 רכזים מתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

במקביל סיימו את הכשרתם 100 רכזים חדשים לבטיחות בדרכים אשר יצטרפו למערך הרכזים הקיים בבתי-הספר בשנה"ל תשס"ו.

### **כתיבת חומרי למידה**

בשנה"ל תשס"ה עסק צוות הכתיבה בהטמעת תוכנית החונכות כפיילוט בכיתות ו' ובהנחיית המורים להוראת התכנית "עצמאים בשטח" בכיתות ה'. כמו כן עסק הצוות בכתיבת הטיטה לתכנית בנושא הסעות תלמידים, בכתיבת התכנית "אנשים שונים באמצע הדרך" לכיתות ז' – ח', בכתיבת הצעת תכנית לימודים חדשה בנושא הרכבת הקלה ובכתיבת מדריך לסרט "לילדים אין בלמים".

### **טיפוח החינוך לבטיחות בדרכים במגזר החרדי ובחינוך המיוחד**

בהתאם לדוח מבקר המדינה ולהחלטות שהתקבלו בפורומים שונים בכנסת ובוועדת החקירה הפרלמנטרית לתאונות הדרכים בראשותו של מר נחום לנגנטל, נערך משרד החינוך התרבות והספורט להרחיב את הוראת הבטיחות בדרכים גם במגזר החרדי וגם בחינוך המיוחד. לשם כך התקיימו ימי עיון למורים, למנהלים ולמפקחים, הוקם צוות כתיבה להתאמת חומרי למידה לצורכי התלמידים בשני המגזרים והתקיימו השתלמויות לגננות ולמורים.

### **לקראת פתיחת שנה"ל תשס"ו**

התקציב שניתן על-ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לחינוך לשנת 2005 הספיק עד סוף חודש אוגוסט 2005 לכיסוי שלוש הפעילויות המרכזיות אותן אמורה לממן הרשות הלאומית:

1. הפעלת כ - 1,400 רכזים לבטיחות בדרכים בבתי-הספר היסודיים והעל-יסודיים בשנה"ל תשס"ו
2. הוראת החינוך התעבורתי ב - 2766 כיתות י"א.
3. הפעלת 37 מדריכות ב - 19 מרכזי הדרכה לבטיחות בדרכים .

התקציב אינו מכסה את כלל הפעילויות החינוכיות לחודשים ספטמבר – דצמבר 2005 לפיכך בחודשים ספטמבר – דצמבר 2005 (השליש הראשון של שנה"ל תשס"ו) יממנו חלק מהפעילויות מתקציב משרד החינוך לפי הפירוט הבא:

**1. ריכוז הבטיחות:**

בסוף חודש אוגוסט 2005 נותרו כ- 2 מליון ₪ להפעלת הרכזים מתקציב 2005. על-פי הצפי ייתכן שסכום זה יאפשר להפעיל את 1400 הרכזים בחודשים ספטמבר – דצמבר, אם יהיה חסר הוא ימומן מתקציב משרד החינוך.

**2. הוראת החינוך התעבורתי בכיתות י"א**

בסוף חודש אוגוסט נותרו כ- 2.5 מליון ₪ להוראה בכיתות י"א, עלות הוראה מסודרת בשעה שבועית ב- 2839 כיתות י"א מסתכמת בכ- 1 מליון ₪ לחודש (עלות שעת הוראה 5000 ₪).

אי לכך יכסה משרד החינוך מתקציבו מליון וחצי ₪ להשלמת התקציב להוראה בכיתות י"א בחודשים ספטמבר – דצמבר 2005.

**3. הדרכה במגרשי הדרכה**

עפ"י החלטה שהתקבלה במועצת הרשות מיום 6 ביולי 2005, יוקצה מימון של 250,000 ₪ מתקציב הרשות הלאומית + 250,000 ₪ מתקציב משרד החינוך להפעלת המדריכות בחודשים נובמבר – דצמבר 2005.

הפעלת המדריכות באמצעות התקציב ממשרד החינוך תתבצע רק לאחר ביצוע העברת 250,000 ₪ מהרשות הלאומית לתקציב משרד החינוך התרבות והספורט. בעתיד - בתאום עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נשקלת האפשרות להעביר את הפעלת המדריכות במרכזי ההדרכה למטות הבטיחות החל משנת 2006 באמצעות תקציב שיינתן מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לרשויות המקומיות.

## שיפור הבטיחות בדרכים העירוניות

העבודות בדרכים העירוניות שקודמו בשנת 2005 נבחרו על פי העבודה שהוכנה עבור מינהל היבשה ע"י חברת מת"ת. עבודה זו ביססה את קביעת העדיפות לתקצוב וביצוע פרויקטים בדרכים העירוניות על שיקולי בטיחות ועלויות רציונליים. העדיפויות נובעות מנפחי התנועה ומדפוסי תאונות הדרכים בכל אחד מן האתרים. מתוך רשימת הפרוייקטים המוצעים נבחרו העבודות המיטביות, על פי זמינות ביצוע, פוטנציאל מניעה ועלות.

**עבודות להגברת בטיחות הולכי רגל** – הושם דגש ועדיפות על מניעת תאונות הולכי-רגל בנקודות תורפה, על-ידי הצרת כבישים, תאורה, סימון ותמרור. ניתנה עדיפות גבוהה יותר לעבודות אלה. הוחל בהכנת רשימה ארוכה לעבודות כאלה לביצוע מתקצוב מיוחד שהובטח למטרה זו. קודם ועודכן מאגר נקודות תורפה בבטיחות, המשמש למיון ולבחירת עבודות לביצוע בשנת 2006. הולכי הרגל מהווים יותר משליש ההרוגים בתאונות.

**תסקירי בטיחות בדרכים** – הנושא חשוב, אך לא הייתה בו התקדמות משמעותית עד כה. **אזהרה על אזור בית-ספר** – הוחל בביצוע האזהרה בתשתית באזורי בתי ספר, בהמשך לתיקון בחוק שאושר בכנסת.

**מודל חיזוי לתאונות בקטעי דרך** – נעשה שימוש בכלי זה לקביעת פוטנציאל המניעה בהסדרי תנועה או התקני תנועה שונים.

**תכנון תשתית לאופניים** – לא הושגה פריצת-דרך בנושא גם מפני שעדיין לא הסתיימה הכנת ההנחיות למתקני הולכי רגל ואופניים בערים, הנמשכת זה כשנתיים.

## תכנון תחבורה ובטיחות

באגף התכנון התחבורתי של מינהל היבשה במשרד התחבורה מתקיימת באורח מתמיד פעילות ענפה שעניינה העיקרי הוא שיפור הבטיחות באמצעות: מסמכי **מדיניות**, השתתפות בתהליכי **התכנון הסטוטוטורי**, **כתיבת הנחיות לתכנון** תנועה ותחבורה, להסדרי והתקני תנועה ובטיחות, **פרסום ההנחיות והטמעתן** ברשויות תמרור מקומיות בקרב מהנדסי התנועה בקרב המתכננים, **ומעקב אחר אופן יישומם** בשטח בהתאם להנחיות ולתקנים.

נושא הבטיחות, מניעת תאונות ומזעור הפגיעה בזמן התאונה - הגישה הגורסת כי **התשתית צריכה להיות גם סלחנית** לטעויות משתמשי הדרך, "לספוג" ולמתן את חומרת הפגיעה, שזורה כתפיסה מנחה בכל הפעילות הנזכרות ובפעולות נוספות שיסקרו להלן.

### **ועדות בין-משרדיות**

אגף התכנון התחבורתי במנהל היבשה מפעיל ועדות בין-משרדיות העוסקות בנושאי בטיחות: ועדת התאום לתעבורה והוועדה **להתקני תנועה ובטיחות**. הראשונה יוזמת עדכונים ותיקונים לתקנות התעבורה והשנייה בוחנת באופן שוטף התקנים ומפרסמת הנחיות לגבי התקנים תקינים בעלי פוטנציאל מניעה מוכח של תאונות/נפגעים.

### **הנחיות לתכנון**

תפקידו של סמנכ"ל בכיר יבשה, לו סמכויות של "המפקח הארצי על התעבורה" על-פי תקנות 16, 17 לתקנות התעבורה להנחות ולפקח על כך שהתכנון התחבורתי וביצועו יעשו באופן מקצועי ובהתאם לאמות מידה מקובלות של הנדסת תנועה ותחבורה תוך שמירה על עקרונות בטיחותיים. אחד הכלים המרכזיים המשמש את מינהל היבשה הוא ההנחיות לתכנון. מרבית ההנחיות הן בעלות השלכות מובהקות על הבטיחות ולאחרות השלכות עקיפות. קיים תהליך מתמיד של החלפת הנחיות ישנות בהנחיות חדשות המתעדכנות על פי מיטב הניסיון הקיים בארץ ובעולם באותו נושא. עד היום פורסמו כ- 40 מסמכי הנחיות ובצורת נמצאים בשלבי עבודה שונים עוד 35 הנחיות בנושאים מגוונים.

העבודה להכנת הנחיות אלה מתנהלת באמצעות צוותי תכנון מהמובילים בתחום בארץ ובהיגוי ועדה רחבה, בה חברים מוסדות וגופים בעלי מעורבות בתחום לרבות נציגי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מה שמסייע בהמשך בהטמעת ההנחיות בשטח. בין הפרסומים האחרונים: מהדורה רביעית של התקני תנועה ובטיחות שאושרו בוועדה הבין משרדית כגון: מעקות בטיחות, סופגי אנרגיה, עיני חתול, פנסים מהבהבים, מעגלי תנועה והנחיות לאופן ההצבה של סופגי אנרגיה ומעקות בטיחות. בשלבי עריכה אחרונים נמצא פרסום ההנחיות לתכנון מפגשי מסילת ברזל, הנחיות להסדרי תנועה בסביבת מכשולי גובה.

בחודשים האחרונים הוצאו הנחיות לתכנון מחלפים זעירים ("מפרידנים"), כחלק מהנחיות לתכנון דרכים בינעירוניות וכן פורסמו הנחיות לבחירה ולהצבה של מעקות בטיחות בדרכים לא עירוניות.

### **גיבוש מסמכי מדיניות תחבורתית**

מינהל היבשה יוזם, מגבש ופועל על מנת לפרסם, להפיץ וליישם מסמכי מדיניות החל מתכנית אב ארצית לתחבורה וכלה במסמכי מדיניות שנגזרים ממנה בנושאים השונים: מערכות הסעת המונים, מתן עדיפות לתחבורה הציבורית, תקני חניה מעודכנים, אזורי מיתון תנועה ועוד.

מדיניות זו מעודדת השקעות פיתוח ושימוש באמצעי התחבורה הציבורית ובמערכות היסעים עתירות קיבולת. היא מקשה על השימוש ברכב פרטי במטרופולינים הגדושים, ופועלת להסטת נוסעים מרכבם הפרטי לאמצעי תחבורה המוניים, היעילים יותר. ובטוחים יותר.

### **טיפול בתכנון של הסדרי תנועה**

יזום בדיקות, אישור ומעקב אחר תכנון ויישום הסדרי תנועה לסוגיהם כגון: הסדרי צמתים, רימזור, מעגלי תנועה, מתן זכות קדימה, חד סיטריות, חניה, תחנות אוטובוסים, מעברי חציה, תכנון גיאומטרי של צמתים ורחובות, אזורי מיתון תנועה והתקנים למיתון תנועה, פתיחת שדות ראיה, מדרכות, מעקות וגדרות בטיחות, תאורה ועוד.

### **תמרור**

מינהל היבשה מעדכן באופן שוטף את לוח התמרורים ואת ההנחיות להצבתם ולשימוש בהם. בימים אלה נערך לוח חדש יפורסם במהלך 2006. בלוח החדש הוטמעו מאות הערות והצעות לשינוי שהתקבלו מכל הגורמים המעורבים בתחום בארץ. במקביל נערכות הנחיות חדשות להצבת תמרורים שיתאימו למבנה הלוח החדש ויבואו במקום ההנחיות הקיימות משנת 1997.

### **תכנון סטטוטורי**

מינהל היבשה משתתף באופן מתמיד ופעיל במוסדות התכנון הסטטוטורי כולל הוועדה לתשתיות לאומיות, המועצה הארצית לתכנון ובניה וב - 6 ועדות מחוזיות לתכנון. עניינם של נציגי המשרד בוועדות אלה הוא להבטיח כי בתכנון הסטטוטורי יוטמעו הידע והניסיון בתחום התחבורה, התנועה והבטיחות, שנצברו עם השנים במשרד התחבורה ולוודא שהתכנון עולה בקנה אחד עם מסמכי המדיניות וההנחיות לתכנון. להטמעה זו ערך מוסף גדול, במיוחד משום שהיא בעלת השלכות לטווח ארוך על הבטיחות. מעורבות מקצועית של משרד התחבורה בשלב זה של מיזמי תשתית עשויה למזער טעויות בתכנון ונקודות תורפה ולהתריע עליהן בעוד מועד.

## **פיתוח תקנים ישראליים ייחודיים**

מינהל היבשה בשיתוף עם מכון התקנים הישראלי מקדם ניסוח תקנים ישראליים בנושאים כגון: דרישות לחומרים לסימון דרכים ואופן השמתם; ומעקות בטיחות; תקן למתקני חנייה מכניים (נמצא לקראת פרסום).

## **ניסויים בשטח**

פיתוחים ישראליים דורשים ביצוע ניסויים בשטח. נערך ניסוי שטח בחומרים לסימון דרכים. הסתיים שלב ראשון של ניסוי בגלאים לזיהוי רכב מועדף ברמזורים וישנה המלצה לבצע פיילוט בשטח בקווי אוטובוסים פעילים.

## **פרופיל בטיחות לרשויות מקומיות כבסיס לשיפורי בטיחות**

בוצעה עבודה בהזמנת מינהל היבשה באמצעות חברת מ.ת.ת על מצב הבטיחות ב- 93 רשויות מקומיות בהן 10,000 תושבים ומעלה. מטרת העבודה - לפתח מדד-בטיחות נורמטיבי ארצי של רשויות מקומיות, להעלותן על סרגל אחד לצורך הערכת מצבן הבטיחותי היחסי. דבר זה יאפשר קביעת סדר עדיפות לזיהוי ולטיפול בנקודות תורפה בטיחותיות ביישובים, בקטעי דרך ובצמתים. לצורך האפיון הבטיחותי פותחו מדדי בטיחות שונים על פי סוג הישוב. כבסיס לעבודה שימשו קובץ נתוני התאונות שבלמ"ס ונתוני חברת הביטוח אבנר. תוצאת העבודה הנה מסמך העשוי לשמש בסיס לתכנית פעולה מפורטת יותר. בכל רשות ניתן יהיה לרדת לשטח ולהוסיף לשקלול אלמנטים נוספים (כמו: נפח התנועה העוברת ביישוב, מאפיינים אתניים ומאפייני תשתית) ולבחון מאפיינים ספציפיים של כל מקומות התורפה ולתכנן פתרונות לביצוע שיצמצמו תאונות. מתוך העבודה עולה הצורך ומכומתת ההצדקה הכלכלית לביצוע פרויקטים. דוגמה: סלילת כביש עוקף קריות, להסטת תנועה עוברת ולצמצום בעיית בטיחות קשה בציר ההסתדרות בחיפה. החוברת הופצה לרשויות המקומיות, לגורמים העוסקים בתכנון תחבורה ולמשרדי הממשלה הרלוונטיים.

## שיפור בטיחות הדרכים הבינעירוניות

### דגשים עיקריים:

- ✓ השלמת עבודות שתוקצבו בשנת 2004.
- ✓ קידום תכנון פתרונות ועבודות בתשתית בנקודות תורפה שאותרו בעבודת בקר.
- ✓ קידום פתרונות נקודתיים בהסדרי-תנועה ובהתקני-תנועה (בשת"פ עם מהנדסי המשטרה – פרויקט 16).
- ✓ דגש גובר על מעגלי-תנועה בדרכים לא-עירוניות ובמחלפי-יהלום באתרים בעייתיים.
- ✓ שימוש גובר והולך בסופגי-אנרגיה בצמתים ובמחלפים.
- ✓ שימוש גובר והולך במעקות-בטיחות חדישים במקום מעקות מיושנים.

תכנית העבודה לשנת 2005 של הרשות הלאומית מול חברת מע"צ במתכונתה החדשה כוללת עבודות בהיקף כ- 15 מיליון ₪, מתוכם 5.7 מיליון ₪ הקצאת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.



## מערך הפינוי והצלה

תפקידם של הגופים השותפים למערך החילוץ הפינוי וההצלה הינו, להביא לניצול מרבי של "שעת הזהב", השעה הראשונה מרגע אירוע התאונה, להצלת חיי הנפגע.

הגופים השותפים למערך החילוץ וההצלה הנם:

יחידות החילוץ והצלה המרחביות של המשרד לביטחון פנים, מד"א (גדוד הכוננים), כיבוי אש ויחידות הטראומה בבתי החולים.

### **יחידות חילוץ והצלה מרחביות**

יחידות אלה, מופעלות על ידי המשרד לביטחון פנים והן מחלצות ומגישות עזרה ראשונה לנפגעי תאונות רכב בשטחים שאינם עבירים לאמבולנסים או במקומות בהם כמות האמבולנסים מוגבלת. לאור העליה המשמעותית בשימוש ברכבי שטח ובתאונות טרקטורונים וג'יפים, הרשות מחזקת יחידות אלה. הרשות תקצה שתי יחידות מרחביות נוספות לרכישת ציוד חילוץ ייחודי וכללי בסך של 13,000 ₪.

### **גדוד הכוננים של מד"א**

הרשות השתתפה בציודם, של הרופאים המתנדבים מתוך כוונה לאפשר מתן טיפול מקצועי ומהיר לנפגעי תאונות דרכים, בתיקי החיאה ועזרה ראשונה ובמערכות קשר. מתקיימים דיונים בנושא הכנסת רכב דו גלגלי לגדוד הכוננים. בשנת התקציב 2005 לא הועבר תקציב לנושא.

### **כיבוי אש**

רכבי כיבוי האש מוזעקים למקום אירוע התאונה על מנת לחלץ לכודים מתוך רכבים, לכבות רכבים בוערים ולשטוף את הכביש מחומרים מסוכנים לתנועה. הרשות סייעה ברכישת 4 ערכות חילוץ לכודים המותקנות על גבי רכבי "סער" ו"געש" בסך 535 אלף ש"ח.

### **טראומה**

מרבית נפגעי תאונות הדרכים המפונים לבתי החולים מגיעים לחדרי הטראומה, שמתמחים בטיפול בפצועים בעלי פגיעות מרובות. אנו מייחסים חיסכון של כ- 25% בחיי נפגעים בתאונות דרכים שפוננו בשנים האחרונות לבתי החולים, לשיפורים שחלו בתהליכי הפינוי ובעיקר לטיפול הטוב הניתן להם בחדרי הטראומה בבתי החולים. המידע הרפואי והמידע על התאונה בה היה מעורב הנפגע הנאגר בחדרי הטראומה הנו בעל ערך רב לחקר תאונות הדרכים, הסיבות להתרחשותן ולהסקת מסקנות ברות יישום למניעה.

בשנת 2005 נשלחה ממרכז הטראומה ללמ"ס דגימת קבצים לצורך בדיקת אפקטיביות הנתונים במטרה לשלבם באופן קבוע במסד הנתונים של הלמ"ס הוועדה נמצאת בשלב של סיכום המסקנות.

בנוסף, נבחנת הקמת מערך של 6 נקודות הזנקה משותפות ליחידות החילוץ השונות בשילוב עם מערך הטראומה בבתי החולים.

## עמותות

הרשות מעודדת פעילות יזומה על ידי עמותות מתנדבים הפועלות בתחום הבטיחות בדרכים. בעיקרון, אין הרשות משתתפת במימון פעילותן אולם שמחה להעמיד לרשותן כל ידע או מידע שברשותה, ולשלבן בפעילויות שונות בתחום.

עמותת "אור ירוק" בשיתוף עם עמותת "אנשים באדום", בליווי אגף הרישוי, קיימו פרויקט פיילוט של שימוש בערכת "נהג מלווה" בשתי ערים בארץ.

פורום פעולה המתכנס מידי חודש ומתאם את פעולות העמותות ומתכנן את הבאות על פי המפורט להלן:

- א. קיום יום בטיחות ארצי – בוצע במהלך חודש יוני שכלל אירוע בבית הנשיא, הסברה באמצעי המדיה השונים והענקת פרסים לבתי ספר מצטיינים.
  - ב. הצעות לשינוי חקיקה למשרד התחבורה – בשלב הצעות בלבד.
  - ג. העמקת חקר הגורם האנושי – בביצוע.
  - ד. הדרכת הורים מלווים של נהג חדש, בתקופת הליווי – מבוצע.
  - ה. מתגבשת קבוצת מתנדבים בהדרכת הרשות לפעילות של משקיפים בבתי המשפט לתעבורה – הפרוייקט יחל ברבעון האחרון של השנה.
  - ו. פעילות התנדבותית בנושאים שונים המאפיינים כל עמותה.
- הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים באמצעות מנהל אגף בכיר מערכות בטיחות מלווה את פעילות הפרום.

## **צה"ל – השתלמות לחיילים בעלי רישיון נהיגה אזרחי**

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בשיתוף עם מחלקת בטיחות בצה"ל הציבו יעד של צמצום תופעת היפגעות חיילים בחופשה בתאונות דרכים (נהגים צעירים), במסגרת זו הוחלט על קיום הדרכת נהיגה בת יום ארוך הכוללת הדרכה תיאורטית והתנסות מעשית בנהיגה לחיילים בעלי רישיון נהיגה אזרחי. בין החודשים ינואר – יוני 2005 בוצעו כ – 90 השתלמויות

לכ – 10,500 חיילים בעלות של כ - 800 אלף ש"ח.

סוכם ביצוע פיילוט ומחקר מלווה של ניסוי שימוש ב"קופסת ענ"א" (עוזר נהג אלקטרוני), ניסוי זה יכלול כ – 1,000 רכבים בהם תותקן הקופסה, המעבירה דיווח ביצועי הרכב בעת הנסיעה דיווחים אלה יפוענחו לצורך מתן משוב והדרכה לחריגים.

## מרכז סיוע למשפחות נפגעי תאונות דרכים

מרכז הסיוע למשפחות נפגעי תאונות דרכים הוקם לפי חוק נפגעי תאונות דרכים (סיוע לבני משפחה) התשס"ב – 2002.

במסגרת תפקידו, פועל מרכז הסיוע לקדם ולשפר את הסיוע הניתן לבני משפחתם של נפגעי תאונות דרכים, באמצעות משרדי ממשלה ורשויות מקומיות, או באמצעות גופים או יחידים, שמטרתם מתן סיוע לבני משפחות אלה ולמי שנפצעו בתאונות דרכים. עפ"י החוק, תקציב מרכז הסיוע מהווה 2% מהתקציב השנתי של הרשות הלאומית, כאשר מחצית מסכום זה מועבר ליחידה המשטרתית האחראית למתן הודעות לבני משפחתם של נפגעי תאונות הדרכים.

תקציב לשנת 2005 עמד על 3.2 מיליון ₪, מתוכם הוקצו למשטרה 1.6 מיליון ₪ עפ"י חוק.

להלן עיקרי הפעילות:

### סיוע ראשוני למשפחה והוצאות מיוחדות

הקצאה ראשונה של 150,000 ₪ לרשויות המקומיות. מחלקה לשירותים חברתיים ברשות המקומית רשאית להגיש עזרה למשפחה נזקקת בשבוע האבל עד לגובה של 1,000 ₪, להוצאות הנדרשות להלוויה ולשבעה (כמו: אמבולנס להלוויה, צרכים מיידיים וכד'). במקרים בהם מבקשת המחלקה לסייע, באופן חלקי, בהוצאות מיוחדות כגון: טיפול פסיכיאטרי או פסיכולוגי, היא פונה בבקשה לאישור מיוחד ממרכז הסיוע. משנת 2005 השתתפות המרכז בהוצאות הרשויות יעמוד על 75%, כאשר הרשות תתקצב 25% מהסכום הנדרש.

### קבוצות תמיכה למשפחות נפגעי תאונות דרכים וסיוע סוציאלי

בחודש נובמבר 2004 בוצעה התקשרות בין המרכז הסיוע לעמותת "יד הנקטפים", לצורך הקמה והנחייה של קבוצות תמיכה למשפחות נפגעי תאונות דרכים. בשנת 2005 הוקצו 109,577 ₪ להשלמת ההתקשרות ותוספת של 100,000 ₪ להרחבת ההתקשרויות, לצורך הבטחת טיפול סוציאלי למשפחות הנזקקות לכך.

### הפעלת מתנדבים

הסיוע למשפחות נפגעי תאונות דרכים נעשה גם ע"י מתנדבים, שקיבלו הכשרה מתאימה ונמצאים בקשר עם המחלקה לשירותים חברתיים ורכזת המתנדבים במקום.

108,000	רשויות	חלוקת התקציב:
36,000	מט"ב	
41,000	חברת המתנ"סים	
<u>185,000</u>		סה"כ תקציב להקמה, הדרכה והפעלה של מתנדבים: ₪

### פרסום בכלי התקשורת

מטרת הפרסום - להביא לידיעת הציבור בכלל ומשפחות נפגעי תאונות דרכים בפרט על קיומו של מרכז הסיוע ואפשרויות התמיכה העומדות בפניהן.

**תקציב: ₪158,000**

### חוברת מידע למשפחות נפגעי תאונות דרכים

הוצאת מהדורה חדשה ומעודכנת של חוברת הכוללת מידע על התהליכים הרגשיים העוברים על מי שבמשפחתו אירע אסון כזה ופרקים העוסקים בהליכים השונים שיש לבצע, כגון: זכויות במוסד לביטוח לאומי, זכויות משפטיות, חקירת המשטרה וכו'.

**עלות הפקת 5,000 עותקים – 18,000 ש"ח**

### אמבולנסים של מד"א

מימון הזמנת אמבולנסים לליווי צוותי ההודעה.

**תקציב: 6,000 ש"ח**

### הדרכת קבוצות צוותי הודעה ברשויות

מטרות ההדרכה הן להקנות למודיעים ידע ומיומנות בתהליך ההודעה ולסייע להם בהתמודדות עם הקשיים המאפיינים תהליך זה. מתוכנן לקיים 35 קבוצות הדרכה. עד לסוף חודש אוקטובר התקיימה הדרכה ל – 10 קבוצות.

**תקציב: 200,000 ש"ח**

### סקר צרכים של משפחות נפגעי תאונות דרכים

מטרת הסקר הינה זיהוי צרכים של משפחות נפגעי תאונות דרכים, לצורך התאמת סיוע המרכז למשפחות אלה. תקופת המחקר - שנתיים.

**סה"כ תקציב – 362,000 ₪**

### קורס הכשרה לתפקיד עו"ס לטיפול במשפחות נפגעי תאונות דרכים – קורס ראשון

לעובדים הסוציאליים, הנקראים לתפקיד הטיפול במשפחות נפגעי תאונות דרכים, נדרש ידע מקצועי נרחב. עובדים אלה גם מתמודדים במסגרת תפקיד זה עם חוויות רגשיות קשות. מטרת הקורס היא להקנות לעו"ס ידע מקצועי ולהכינו למפגש הרגשי שלו עם התכנים בהם יעסוק בעת ביצוע התפקיד.

בקורס זה משתתפים כ – 30 עו"ס מהרשויות.

**סה"כ תקציב – 83,000 ₪**

**הקצאת בנות שירות לאומי לרשויות בשנה"ל תשס"ו (8/2006-9/2005)**

מרכז הסיוע יממן הפעלתן של בנות שירות לאומי ברשויות, בהן מספר ההרוגים בתאונות דרכים גבוה. בנות אלה מסייעות לעובדים המקצועיים ברשות בתחום הסיוע למשפחות נפגעי תאונות דרכים.

**סה"כ תקציב – 200,000 ₪**

**שונות**

כולל תיקיות לקורסי הדרכה

**סה"כ תקציב – 28,000 ₪**