

## l`xyia mikxc zepe`z

מאז הקמת המדינה ועד היום נהרגו בכבישי ישראל כ-23,000 איש, אישה וילד. מספר הרוגים זה דומה ואף עולה על מספר החיילים והאזרחים שנפלו בכל מלחמות ישראל או נהרגו בפעולות הטרור מאז הקמת המדינה.

מידי שנה נהרגים במדינת ישראל כ- 550 בני אדם, ועוד כ- 3,000 איש נפצעים באורח קשה. כ- 12,000 נפגעי תאונות דרכים מפונים מידי שנה לאשפוז בבתי החולים ותהליך שיקומם נמשך חודשים ושנים.

כשליש מההרוגים הנם הולכי רגל, כאשר מתוכם אוכלוסיית הילדים והקשישים פגיעה באופן מיוחד. כמחצית הולכי- הרגל נהרגים בחצית כביש שלא במעבר החצייה.

בדרכים הבינעירוניות מתרחשות רק שליש מהתאונות החמורות (תאונות עם הרוגים ופצועים קשה) אבל נהרגים בהן כשני שלישים מההרוגים.

בתחומי הערים מתרחשות כשני שלישים מהתאונות החמורות (הרוגים ופצועים קשה) ונהרגים מידי שנה כ- 200 איש.

נהגים צעירים (18-24) מהווים כשליש מהנהגים שנהרגים בתאונות, למרות שהם מהווים רק 18% ממצבת הנהגים. נהגי רכב כבד ואוטובוסים מעורבים פי 6 ויותר בתאונות דרכים קטלניות. בשנת 2003 נמשכה מגמת הירידה בהרוגים לעומת ממוצע חמש השנים הקדמו לה בכ- 8%.

### אמדן עלות הנזק הכלכלי למשק כתוצאה מתאונות הדרכים

לאחרונה, כלכלנים חישבו ומצאו, כי הנזק הכלכלי הנגרם למשק כתוצאה מתאונות הדרכים מגיע לכ- 10 מילארד שקל לשנה וזאת ללא הכללת מרכיב הצער, הכאב והסבל של הנפגעים ובני משפחותיהם. הכללת מרכיבי הפגיעה באיכות החיים מעלים את אמדן הנזק לכ- 12 מיליארד שקלים.

## 2003 zpya mikxc zepe` za zenbn

**בתקופה ינואר – נובמבר 2003** נמשכה מגמת ההפחתה בתאונות הדרכים הקטלניות ובהרוגים שהחלה בחודש ספטמבר שנה שעברה ההפחתה הנה כמעט בכל סוגי התאונות, בתחום העירוני ובתחום הבינעירוני.

בתקופה זו אירעו בישראל (כולל ש"י) 16,393 תאונות דרכים בהן נפגעו 33,940 איש, מהם 453 הרוגים ו- 2,304 פצועים קשה. לעומת התקופה מקבילה אשתקד, בה נהרגו 503 איש זו ירידה של כ- 10% בהרוגים (נהרגו 50 איש פחות) וירידה של כ- 4% בסה"כ הנפגעים החמורים.

גם כאשר משווים את מספר ההרוגים בשנת 2003 בתקופה האמורה, ללא מחוז ש"י, לממוצע ההרוגים באותה תקופה בחמש השנים שקדמו לה נמצא כי השנה בתשעת החודשים הראשונים של השנה חלה הפחתה של כ-9% בהרוגים - 422 לעומת 462 בממוצע החמש שנותי.

**את עיקר ההפחתה בהרוגים בשלושת הרבעונים הראשונים של השנה נתן לייחס:** לירידה במעורבות כלי הרכב הכבדים מעל 16 טון, להפחתה במספר הנפגעים כנוסעים בתוך הרכב: במושב הקידמי ובקרב גילאי 15- עד 19, להפחתה בתאונות קטלניות בהן מעורבים הולכי רגל ורוכבי אופניים, להפחתה בקטלניות בתחום העירוני (בתאונות חזית צד) ובתחום הבינעירוני. מאידך חלה עליה במעורבותן של מוניות בתאונות חמורות וחלה עליה בתאונות חמורות מסוג ירידה מהכביש או עליה על המדרכה.

### כלל התאונות והנפגעים (ינואר נובמבר) 2002-2003 (כולל מחוז ש"י)

נפגעים				תאונות			
שינוי	2003	2002		שינוי	2003	2002	
-9.9%	453	503	הרוגים	-6.4%	412	440	קטלניות
-2.9%	2304	2374	קשה	-5.2%	1832	1932	קשות
-7.4%	31183	33680	קל	-7.1%	14149	15235	קלות
-7.2%	33940	36557	סה"כ	-6.9%	16393	17607	סה"כ

**משרד התחבורה**  
**הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים**

dceard zipkz ixwir  
2004 zpyl

## dceard zipkz zepexwr

תכנית העבודה לשנת 2004 שאבה את תכניה ועיקריה מתוך :

א. **מדיניות שר התחבורה** שנקבעה במטה המאבק בתאונות הדרכים שהוקם על ידו. המטה מאגד בתוכו את הנהלת משרד התחבורה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מע"צ, משטרת התנועה ותחום בטיחות בדרכים במשרד החינוך .

**מדיניות אחידה ותיאום שנוצר בעבודת המטה המשותפת בהנהגת השר הקלו על בניית התכנית על כל מרכיביה.**

ב. דגשי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שהינה גוף המסייע בידי השר לקדם את מדיניותו בתחום הבטיחות ומתאמת את פעולת כל הגופים השותפים למאבק.

ג. החלטות וועדות שרים לבטיחות.

ד. המלצות וועדות: וועדת החקירה הפרלמנטרית (ועדת לנגנטל) 2003, הוועדה הציבורית לבחינת ענף ההובלה 2002 (ועדת עמי סגיס), דו"ח מבקר המדינה 2000.

ה. תוצאות ניתוח הגורמים העיקריים למעורבות בתאונות דרכים וקבוצות סיכון (טיפול בנקודות תורפה - black spots) ובמגזרים בעייתיים מכל סוג.

ו. תכניות רב - שנתיות קודמות שטרם יושמו.

ז. הצעות הגופים השותפים למאבק ולקחים שנלמדו מתכניות לאומיות בחו"ל.

## dceard zipkz icri

1. המשך מגמת הירידה בתאונות החמורות שנמשכת החל מחודש ספטמבר 2002 להקטנת הנזק הכלכלי שגורמות התאונות למשק ולאיכות חיי המעורבים ובני משפחותיהם.

2. בניית תכנית אסטרטגית לאומית רב שנתית למאבק בתאונות הדרכים (לשנים 2005-2008).

3. בניית תשתית נתונים, מידע ומחקר שתהווה בסיס לתכנון רב שנתי, למעקב אחר מצב הבטיחות בדרכים ולקבלת החלטות.

4. התנעת פרויקט "מערכת אכיפה אלקטרונית אוטומטית", שיאפשר קפיצת מדרגה בעוצמת האכיפה ויגביר את אלמנט ההרתעה המשטרית כלפי נהגים שמזלזלים בחוק.

5. טיפול מערכתי בגורמים העיקריים בתאונות דרכים: מהירות נסיעה, סטייה מנתיב, הולכי רגל, נהגים צעירים ומשאיות.

6. קידום חקיקה ותקינה בנושאי תעבורה.

7. מיקוד פעילות הסברתית בתחומי הפעילות המרכזיים.

# minegz itl miifkxn dlert ipeek

(ראה פירוט בכל נושא בהמשך)

## אכיפה

- המשך אכיפה מוגברת בכבישים עתירי תאונות בדרכים עירוניות ובינעירוניות.
- עריכת מבצעים מיוחדים מלווים בהסברה (נהגים צעירים, סופי שבוע, אלכוהול ונהיגה, הולכי רגל, נהגי רכב כבד, חגורות בטיחות וכד').
- הגברת הפיקוח בדרכים בשיתוף מתנדבים.
- רכישת ציוד מיוחד לצורכי פיקוח.

## משרד החינוך

- בגן החובה ובחינוך היסודי- הטמעת מקצוע הבטיחות לתוך לימודי הליבה (חובה) ובתוך יתר מקצועות הלימוד.
- בחטיבת הביניים ובתיכון- העמקת חינוך טרום נהיגה בכיתות ט', י" וי"א.
- הכללת מקצוע הבטיחות בסילבוס החובה של סמינרים למורים.

## רשויות מקומיות

- מיסוד מנהל מטה הבטיחות העירוני בתקן העירייה בחקיקה.
- קיום קורסים נוספים להכשרת מנהלי מטות הבטיחות העירוניים.

## מערך פינוי והצלה

- בנית מודל לשכלול מערך פינוי וטיפול בנפגעים באזור מרוחק מהמרכז והאמצעים שברשותו.

## חקיקה

- החמרת החקיקה בעבירות שמסכנות חיים.
- המשך קידום חקיקה שהטיפול בה החל בשנת 2003 וטרם הסתיים.

## הסברה

- המשך שיתוף פעולה אסטרטגי עם מערכות אמצעי התקשורת ההמוניים.
- קמפיין מרכזי בנושא מהירות ועבירות אי-שמירת מרחק, סטייה מנתיב, עייפות והולכי רגל.

## שיפורי תשתית

- הכללת מרכיב הבטיחות בחישובי עלות/תועלת של פרויקטים תחבורתיים.
- יישום תכניות מקיפות להעלאת רמת הבטיחות במקומות תורפה (נקודות, מצתים וקטעים) בדרכים העירוניות והבינעירוניות.
- שיפור הנדבך הבטיחותי של הנחיות לתכנון הסדרי תנועה והתקנים בתשתית התחבורתית.

## נושאים כלליים

- מאמץ מערכתי מיוחד להקטנת מעורבות משתמשי דרך פגיעים בתאונות דרכים: הולכי רגל צעירים וקשישים, נהגים צעירים, נהגים מקצועיים רוכבי רכב דו גלגלי.
- שכלול מנגנוני תיאום, תכנון, מעקב, בקרה ופיקוח.

## 2004-2002 mipyl zegihal zine`ld zeyxd aivwz qiqa dlert inegz itl

\*(הסכומים במיליוני ₪)

הערות לתקציב 2003	תקציב 2004	תקציב 2003		תקציב 2002	
		השתתפות הגורם החיצוני	תקציב הרשות		
	19			19.5	תשתית בינעירונית
	27	74		39.5	תשתית עירונית
העברת 40 מלש"ח מתקציב הפיתוח של משרד התחבורה	36			59	סה"כ תשתית
	253	97	53	57	את"ן שוטף
	7		7.1	6	את"ן מבצעים
	19.5	8.9	19.7	23.4	חינוך
				2.5	צה"ל
	16.5		15	22	הסברה
	38		8.3	10	רשויות מקומיות וקהילה
	4.7		4.7	4.8	גף ניידות
	0.9		0.7	0.9	גף קציני בטיחות
פיקוח חוק שירותי הובלה ומבחני תיאוריה	1		1.3	1	פרוייקטים במת"ח
	110.6		109.8	127.6	סה"כ גורם אנושי
בנוסף בתקציב המשרד 2.5 מ'	3		0.5	2.5	מידע ומחקר
	0.5		0.5	1	חילוץ הצלה
	0.4		0.6	1.1	ייעוץ ותכנית ר"ש
בנוסף 2.73 בתקציב מת"ח	3.6		6.2	8.8	תפעול ומועצת הרשות
בהתאם לחוק – 2% מהתקציב	3.2		2.4	1.6	חוק לטיפול במשפחות
	160		120	201.6	סה"כ תקציב

\* לא כולל עודפים מועברים משנים קודמות.

<sup>1</sup> מותנה בהבהרת המעמד המשפטי של מע"צ.

<sup>2</sup> כולל רכש

<sup>3</sup> מזה מיליון וחצי ₪ למגרשים בפיתוח

<sup>4</sup> מזה 2.5 מיליון ₪ מתקציב הפיתוח

בשנת 2004 יקודמו תיקונים ויוזמות חקיקה שהחלו בשנת 2003, לפי הפירוט להלן:

**1. תיקון תיקונים בתוספות לפקודת התעבורה, שעיקרם החמרת הענישה כמפורט להלן: (נמצאים על סדר יומה של וועדת הכלכלה של הכנסת<sup>5</sup>)**

- א. הוספת העבירה של הסעה בשכר של נוסעים במספר העולה על המותר ברכב – לעבירות שיש עליהן עונש של פסילה מינימלית של הרשיון ל- 3 חודשים.
- ב. הוספת שתי עבירות של: אי עצירה לפני מפגשי רכבת, לאחר שנתנה אזהרה על התקרבות והמחסום מורד ומתן פרטים כוזבים של נהג שביצע עבירה – לעבירות שיש עליהן עונש של פסילה מינימלית של הרשיון ל- 3 חודשים על הרשעה ראשונה, ופסילה מינימלית של שנה על מי שקיימות נגדו הרשעות קודמות.
- ג. הוספת העבירות הבאות לעבירות שקצין משטרה יכול לשלול בהן רשיון ל-30 יום במקום: נהיגה בשכרות, הסעת נוסעים בשכר במספר מעל המותר ברכב, ועבירות לפני מפגשי מסילת ברזל.
- ד. הוצע להוסיף את העבירות שלהלן לעבירות שבגינן ניתן להורות על הפסקת שימוש ברכב<sup>6</sup>. אך **בעקבות דיון** שבו השתתפו נציגי הרשות הלאומית והמשטרה, הוחלט לצמצם את רשימת העבירות בתוספת זו.

**2. יוזמות נוספות לקידום חקיקה הנמצאות בטיפול:**

- א. הגדרת רכב מסחרי כרכב משא וחיוב התקנת חגורות בטיחות באוטובוס לסיור ותיור משנת ייצור 2002 ואילך.
- ב. חובת נהגי הסעת ילדים – הורדת ילדים דרך הדלת הקדמית בלבד וסריקת האוטובוס בתום הנסיעה.
- ג. איסור הפעלת מכשירי טלוויזיה וצגי מחשב המותקנים ליד הנהג בזמן הנהיגה, אלא אם הם משמשים לבקרת הרכב או ניווט. (אושר לשנה וחצי בלבד).
- ד. חובת הנהג אחרי גיל 40 לבצע בדיקות רפואיות לקראת חידוש הנהיגה.
- ה. השלמה בנושא פניית פרסה באופן שלא יאפשר ביצוע פניית פרסה תוך חציית קו הפרדה לבן.
- ו. חובת קצין בטיחות לדווח על ליקוי בריאותי של נהג בחברה למכון הרפואי.
- ז. הארכת תקופת נהג מלווה מחודשיים ל-6 חודשים.
- ח. חיוב נהגים צעירים בהשתלמות במצבי נהיגה קשים במגרשי הדרכה.

<sup>5</sup> מתוכנן להתקיים בהצעות אלה בוועדת הכלכלה בתאריך 24.12.03, למעט התוספת השביעית.  
<sup>6</sup> נהיגה בזמן פסילה, נהיגה ללא רשיון בתוקף, נהיגה בשכרות, גרימת מוות ברשלנות, נהיגה ברכב שהשימוש בו נאסר עקב ליקויים, וכן לתאונות שבגינן נחבל אדם או נגרם לו נזק של ממש כתוצאה מ: מעבר באור אדום, אי מתן זכות קדימה בתמרור עצור, ובתמרור האט, נסיעה אחורה תוך יצירת סיכון, עקיפות מסוכנות ואי מתן אפשרות להולך הרגל להשלים את החצייה בבטחה.

3. חקיקה הנוגעת ליכולתה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים למלא את תפקידה בהובלת המאבק בתאונות הדרכים. כיום הרשות הלאומית נעדרת סמכות לקבלת קבצי מידע שקיימים ברשות הגופים והגורמים השותפים למאבק בתאונות הדרכים. ואינה יכולה להקים את מרכז המידע הלאומי שנדרש ממנה.

#### החקיקה הנדרשת:

##### א. הקניית סמכות לרשות הלאומית לבטיחות:

✓ לקבל קבצי מידע שעשויים לסייע ללמוד וחקר נושא הבטיחות בדרכים ולהסכת לקחים ומסקנות ולגבש דרכי פעולה בהתאם לנתונים אלה.

✓ לנהל קבצי מידע, כפועל יוצא מחובתה לרכז מידע בתחום הבטיחות בדרכים, לקידום המחקר והמידע ולטיוב הפעולות ולמאבק יעיל בתאונות הדרכים.

ב. לאפשר לרשות חקירה רב תחומית לעומק של תאונות דרכים נבחרות בשיתוף עם המשטרה לצורך הפקת לקחים ומניעת תאונות דומות בעתיד.

#### 4. נושאים שנמצאים בבחינה .

א. מתן אפשרות למשטרה לאכוף בדיקת אלכוהול אצל נהגים באורח אקראי ולא רק כשקיים חשד סביר. הנושא יקודם בשיתוף עם המשרד לביטחון פנים.

ב. שלילת רשיונות מוביל ורשיון ציבורי (להסעת נוסעים בשכר) ממורשעי סמים.

ג. הכנסה לשימוש של טכוגרף דיגיטלי ברכב חדש.

ד. חיוב כל רוכבי דו-גלגלי (לרבות לא מנועי) הנוהגים בדרך (בגילאי 12 ומעלה) בחבישת קסדות (כולל אופניים) וחיוב רוכבי אופנועים (מעל 500 סמ"ק) בלבישת בגדי מגן.

ה. בחינת אפשרויות לשינוי סדרי הדין בעבירות תנועה חמורות והרחבת סמכויות שופטים באשר להטלת עונשים.

ו. חיוב פאבים וברים במכירת משקאות לא אלכוהוליים ליושבים בהם, ללא תנאי.

מערך ההסברה תורם להורדת מספר הנפגעים וההרוגים בתאונות הדרכים בכך שהוא פועל על מנת:

- ✓ להעלות את נושא הבטיחות בדרכים על סדר היום הציבורי.
- ✓ להניע לפעולה את היחיד לקחת אחריות על התנהגותו בכביש.
- ✓ להניע לפעולה גורמים העוסקים בבטיחות לקחת אחריות בנושא, להרחיב את עיסוקם בבטיחות בדרכים להעלאת רמת הבטיחות ומניעת תאונות הדרכים.

### עקרונות הפעולה ההסברתית

מערכת ההסברה לבטיחות ברשות הלאומית לבטיחות שואבת את העקרונות המנחים אותה מן התיאוריות והמחקרים הקיימים בעולם בתחום שינוי עמדות והתנהגות, מן הניסיון בעולם ומהניסיון הרב שנצבר בארץ במסעות הסברה שמלווים כשיגרה בסקרי "לפני" "אחרי" קבוצות מיקוד, סקרי עמדות ותצפיות.

על מנת להשיג התנהגויות רצויות, נבדקות לעומק התועלות לפרט מדפוס ההתנהגות המהווה את המושא לשינוי ומוצעות תועלות אחרות אותן יפיק הפרט מאימוץ ההתנהגות המומלצת. מסייעים לקליטת המסר:

- ✓ ניסוח חד משמעי ובהיר, בדרך של הוראה התנהגותית, מילות פעולה, בשפה חיובית והגדרת פתרון כפעולה פשוטה וישימה.
- ✓ שימוש בצירופי מילים בלתי שגרתיים ולא צפויים שגורמים למאזין להיות פעיל בקליטת ועיבוד המסר ומאפשרים למסר לחלחל מבעד לביצורי ההגנה השכליים. מאידך, פרסומת צפויה ושגורה הופכת למשעממת ו"מחליקה" על אוזנו של השומע.

הנחת העבודה בשנת 2004, בהמשך לזו שגובשה ב-2003, הינה שניתן להביא משתמש דרך לקחת אחריות על התנהגותו בכביש רק כאשר הוא ישתכנע, כי הממסד וקבוצות רבות שהמאבק בתאונות הדרכים בנפשן, ממלאים גם הם את חלקם ולוקחים חלק פעיל בעשייה. חשיפת העשייה תעודד גופים מקבילים, שלא פעלו עד היום בנושא, לחוש שגם הם מחויבים לפעול. חשיפת העשייה ביישוב אחד, אנו מקווים, תגביר את העשייה ביישוב אחר. חשיפת פעילות חינוכית מרתקת בתחום הזה"ב במוסד חינוכי אחד, אנו מקווים, תשכנע מנהלי מוסדות חינוך נוספים לחשיבות הטמעת נושא הבטיחות בשעות הלימוד בבית ספרם. תיחשף ביתר שאת פעילות המשטרה בתחום האכיפה על מנת להגביר את כח ההרתעה שלה.

## דרכי פעולה:

### א. מסעות הסברה ממוקדים :

ימשך השנה קמפיין ילדים למען בטיחות בדרכים, במרכזו יעמדו ילדים המשמשים כסוכני השפעה לאימוץ דפוסי נהיגה בטוחה יותר, בזמן אמת כשהם נמצאים במקום בו נדרשת ההתנהגות הרצויה.

ההסברה תספק "מטריה תקשורתית" לכל הנושאים המרכזיים שיטופלו השנה ונזכרים לעיל: אכיפה אלקטרונית אוטומטית, הורדת מהירות מופרזת, שמירת מרחק, אי סטייה מנתיב, נהגים צעירים (חגורות בטיחות, שכרות, עייפות), נהגים מקצועיים, הולכי רגל צעירים וקשישים בערים, נהגי דו-גלגלי.

ההסברה תפעל השנה במקביל בכל המגזרים: החילוני, החרדי, הלא יהודי ועולים ובערוצי התקשורת הייחודיים לכל מגזר.

### ב. שיתופי פעולה מערכתיים, אסטרטגיים עם כלי תקשורת המוניים:

השנה ימשך המאמץ לחדור ללוח השידור הציבורי הרגיל של ערוצי התקשורת, במסגרת תכניות, פינות וכתבות, הנתפסות כאמינות ומשכנעות בהרבה מתשדירים בתשלום הנתפסים כתשדירים מטעם. התגייסותם של כלי התקשורת לטיפול בעשרות הגורמים התורמים לתאונות ולהעברת מסרים בטיחותיים ישירות למשתמשי הדרך, יוצרת מכפיל כח לפעילות ההסברתית, מעלה בקפיצת מדרגה את זמן האוויר המוקדש לנושא ומאפשרת התמודדות עם נושאים מורכבים שתשדיר פרסום בן חצי דקה אינו מסוגל להתמודד אתם.

שיתוף פעולה הדוק במיוחד קיים ברדיו בערוצים המכוונים לנהגים בזמן הנהיגה: גל"צ, גלגל"צ, רדיו BU לצעירים, רשת ב', רדיו אזורי וכד'.

שיתוף פעולה יורחב לתחנות טלביזיה נוספות (על הערוץ השני וערוץ הילדים). תחנות שיאותו להקדיש תכניות, פינות וזמן אוויר לתשדירי בטיחות "על חשבון" זמן שידורים לקהילה שלו הן מחויבות.

במסגרת תכנית העבודה יתקיימו השנה מספר מבצעים מערכתיים. הכוונה למבצעים בהם בעת ובעונה אחת כל הגורמים פועלים ביחד, באותה תפיסה, באותם מקומות, באותו נושא כאשר כל גורם מבצע את הפעולות שהן בתחום אחריותו. שילוב כוחות כזה נוסה בשנת 2004 ולהערכתנו תרם לירידה שחלה השנה בתאונות החמורות.

## **נושאים שנבחרו השנה לטיפול מערכתי מקיף :**

א. מהירות מופרזת. ב. הולכי רגל בערים.

## **נושאים שנבחרו לטיפול מערכתי מצומצם יותר :**

נהיגה תוקפנית שמאפייניה: הצמדות מאחור, עקיפה מימין על השול, סטיות מנתיב וחיתוך נתיב נסיעה בצמידות מלפנים, מהירות מופרזת בנסיבות המקרה), נהג מקצועי, נהג צעיר (עייפות, מהירות, אלכוהול וחגורות בטיחות) וכן הרכב הדו גלגלי: הגברת המודעות של כלל הנהגים לגבי ה"עיוורון" שלהם לגבי הימצאותו של רכב זה לצידם בכביש ופנייה לרוכבים להעלות את מודעותם לפגיעותם הרבה ולבקשם לנהוג במקצועיות ואחריות וללבוש בגדי מגן מתאימים. פעילות מיוחדת תיעשה בתל אביב בה נפגעים כמחצית האופנוענים ובקרב חברות שליחים.

## **להלן יתואר מבצע מערכתי לדוגמה בנושא מהירות מופרזת**

מהירות מופרזת מהווה לדעת חוקרים גורם ישיר להתרחשותן של כ- 18% מהתאונות הקטלניות ואלמנט תורם להתרחשותן של תאונות דרכים רבות נוספות ולעליה בחומרתן.

## **הטיפול המערכתי במיתון המהירות יכלול ככל הנראה את הפעילויות הבאות:**

### **עבודת מטה :**

תתקיים עבודת מטה שתציף את הבעיות, תגבש תפיסה משותפת, תקבע כוונת פעולה ויעדים ספציפיים לתקיפה, תקבע לוחות זמנים, חלוקת עבודה ותחומי אחריות.

### **בתשתית :**

- ✓ קביעת מדיניות לגבי מדרג מהירויות בדרכים עירוניות ובינעירוניות.
- ✓ בעירוני תתקיים פעילות מיוחדת לבניית התקני בטיחות וקביעת הסדרי תנועה שתכליתם האטת תנועה, באזורים בהם יש הצדקה לכך כמו למשל באזורים עתירי קונפליקטים בין רכב עובר לרכב מקומי לבין תנועת הולכי רגל.
- ✓ הפעולות שיתבצעו בתשתית יהיו :
- איתור אזורים בהם מתרחשות תאונות שסיבתן מהירות.

- מהנדסי התנועה בעיר יזהו חבילות אמצעים שיש לנקוט בכל מקום לגופו כגון: בנית אזורי מיתון תנועה, מעגלי תנועה, הגבלת מהירות בתמרור, בניית פסי האטה, הרחבת מדרכות להצרת כבישים (אוזניים), סגירת רחובות לתנועת רכב בשעות פעילות שיא של הולכי רגל ויוחל ביישום שיבלוט בשטח במהלך החודשים בהם מתוכנן המבצע, כלומר בחודשי יולי- אוגוסט.

#### **במשטרה:**

במקביל, באותם מקומות, תופעל אכיפת מהירות מופרזת בנסיבות המקרה ובהתאם למהירות המותרת.

#### **הסברה:**

תעניק "מטריה תקשורתית" למבצע.

#### **במערכת החינוך:**

ילמדו הילדים ותלמידי התיכון מהי לשון החוק באשר למהירות, מהם הכוחות הפועלים על הרכב בנסיעה במהירויות שונות, ועל זכותם לבקש מהורה או נהג חבר לנהוג במהירות מופחתת ולא לסכן את שלום הנוסעים ברכב ומשתמשי דרך פגיעים מחוץ לרכב.

#### **ברשויות המקומיות:**

יופעלו רכזי מטות הבטיחות להציע פעולות למיתון מהירויות בהתאם למרקם הייחודי ליישוב.

#### **צה"ל:**

יתבקש לפעול במקביל בקרב החיילים בעלי רשיונות הנהיגה שבו.

#### **מחקר**

המבצע ילווה במחקר הערכה "לפני" ו"אחרי" ויעקוב האם אכן הפעילות בוצעה ומה הייתה השפעתה על מיתון המהירויות.

ראה להלן לוח תיאום משימות מערכתיות:



## rcine mixwgn mixwq

בסיס מחקרי שלם, מדויק ואמין הוא גורם הכרחי למיפוי וזיהוי בעיות, לקבלת החלטות על הפעולות והתכניות שינקטו, לטיפול בבעיות וכשלים, למעקב אחר השפעת הפעולות שנקטות ולצורך הפקת לקחים ליישום.

תפקיד הרשות הלאומית, כגורם המופקד על תיאום ונקיטת פעולה כוללת, מערכתית ומתואמת של כלל הגורמים השותפים במאבק בתאונות הדרכים, לרכז מידע מחקרי וכן מידע סטטיסטי, מכלל הגורמים הרלוונטיים ובכל תחומי הפעולה, מידע אשר יהיה זמין לציבור הרחב ולמקבלי ההחלטות ויהווה בסיס לפעילות.

כמו כן תפקיד הרשות הנו לייזום מחקר ופיתוח בתחום הבטיחות.

### **אגף מחקר מידע ופיתוח ימקד את פעולותיו בשנת 2003 להשגת שלוש מטרות עיקריות.**

#### 1. בניית בסיס נתונים ומשאבים להקמת מרכז מידע לאומי לבטיחות בדרכים

יעדים אופרטיביים:

- ✓ הרחבת בסיס המידע במכלול התחומים הקשורים בתאונות דרכים בארץ ובעולם.
- ✓ השלמת קובץ נתוני תאונות דרכים מקבצי מידע אחרים, כגון: קובץ כלי רכב (מינהל התנועה), קובץ נהגים (מינהל התנועה), קובץ הטראומה (משרד הבריאות), קובץ ניהול ותחזוקה (מע"צ), קובץ "כללי עם נפגע" (משטרת התנועה).
- ✓ בניית מערכת סקרים לניטור ההתנהגות בתנועה.
- ✓ מיפוי תאונות דרכים (GIS).
- ✓ הכנת מאגר נתונים לתקני בטיחות כלי הרכב בישראל (בשיתוף אגף הרכב).
- ✓ ארגון וחידוש מאגרי המחקרים וכתבי עת בספריית משרד התחבורה בתחום בטיחות בדרכים.
- ✓ העברת תוצאות מחקרים וסקרים שביצעה הרשות לידי הגורמים הרלוונטיים המפורטים בחוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים.
- ✓ ביצוע חקירות לעומק של הגורם הטכני בתאונות נבחרות (עד 12 תאונות לשנה).
- ✓ ביצוע חקירות רב-תחומיות של תאונות בדרכים.

2. הפעלת מערך מקצועי ואיכותי למחקר פיתוח ומידע לבטיחות בדרכים והערכת אפקטיביות

הפעילויות השונות

**יעדים**

א. בחירת הנושאים העיקריים בהם יעסוק המחקר בהתאם לתוכנית הרב - שנתית שתבנה ובתאום עם כל הגופים העוסקים בנושא.

ברמה הפונקציונלית יתחלק המחקר לתחבורה בטוחה ל-6 סוגים :

- ✓ מחקר בנושאי מדיניות וכלי ניהול הבטיחות במערכות הבטיחות ;
- ✓ פיתוח כלים לשילוב שיקולי בטיחות מערכתיים לתוך התהליך המרכזי של תכנון וקבלת החלטות בתחומי הבינוי הארצי, העירוני והתכנון התחבורתי ;
- ✓ הגדרת וניהול מערכות ניטור ומידע ;
- ✓ זיהוי גורמי סיכון חדשים ;
- ✓ תמיכה בנושאי התוכן של פעילות הגופים השונים המממשים את מדיניות הבטיחות למשל : בתחום הבנת התנהגות הגורם האנושי ומניעיו לצורך פעילות ההסברה , זיהוי מוקדי כשל תשתיתיים פיזיים או טכניים ברכב והצעת כוונת פעולה וכד' ;
- ✓ הערכת האפקטיביות של פעילויות (נהלים, אמצעים הנדסיים, אמצעי אכיפה, שיטות רישוי וכד') למען הבטיחות.

ב. שיתוף פעולה עם משרדים אחרים ועמותות בתחום בטיחות בדרכים לביצוע מחקרים.

ג. מעקב על אופן יישום המחקרים שהוזמנו ע"י הרשות הלאומית.

3. פיתוח תשתית מחקר והכשרת חוקרים בתחום בטיחות בדרכים

**יעדים**

- ✓ פיתוח מסלולי הכשרה באוניברסיטאות להכשרת כח אדם מקצועי בנושא בטיחות בדרכים בשיתוף עם משרד המדע.
- ✓ שיתוף פעולה עם המדען הראשי של משרד התעשייה והמסחר לפיתוח טכנולוגיה בתחום בטיחות בדרכים.
- ✓ שיתוף פעולה עם משרד המדע לאינטגרציה בין מוסדות אקדמאים והתעשייה לצורך פיתוחים ומחקרים בתחום בטיחות בדרכים.

## רקע

במאמץ מתמשך על פני שנים, הוקמה בכ-250 רשויות מקומיות (כ-70 רשויות לא יהודיות) תשתית ארגונית שמרכזת ומתאמת את הפעילות למניעת תאונות ברמת הישוב. ברשויות אלה פועלים מנהלי מטות בטיחות שהם הכח המרכזי ומניע את הפעילות. תפקידם: לתכנן ולבצע תכניות ליישובם בתחום הבטיחות – משולבת בתכנית המערכתית של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, לזהות בעיות ייחודיות לישוב וליזום פעולות בהתאם. תפקידם העיקרי הנו לשלב באופן מיטבי את כל הכוחות הפועלים בישוב למען הבטיחות בדרכים: בתי ספר, משטרה מקומית, מחלקות תנועה, הנדסה, ורווחה של העירייה, עמותות, תנועות נוער, וועדים, ארגוני עולים, תקשורת מקומית, בעלי מקצוע ומומחים כמו קציני בטיחות, מורי נהיגה, אנשי חינוך, מנהיגי עדות ועוד. הפעילות ברשויות המקומיות מתרכזת היום בעיקר בתחום החינוך הפורמלי והבלתי פורמלי: הצגות, ימי קהילה, חידונים, סדנאות לתלמידים ולהורים, כנסים, חשיפה לנפגעים במחלקות שיקום בבתי חולים, וכד' וכן פעילות בקרב קשישים ומגרשי רכיבה על אופניים. הרשות ממנת פעילות בשיעור של 70% מול השתתפות של 30% של העירייה.

## דגשי הרשות הלאומית לבטיחות לשנת 2004 בתחום רשויות וקהילה:

- ✓ להקים מחדש את מערך ההכוונה והבקרה על פעולת רכזי הבטיחות תוך יישום לקחים שנלמדו ממערך שפעל בנושא בעבר.
- ✓ תינקט יוזמה, במשותף עם משרד הפנים, למסד בחקיקה את מינוי מנהל מטה הבטיחות המקומי בתקן העירייה. תקן מלא לרשויות בעלות למעלה מ-100 אלף תושב, חצי תקן לרשויות בעלות 50 אלף תושב וכד'.
- ✓ טיפוח מקצועי והכשרה של רכזי מטות הבטיחות.
- ✓ תמשך הפעילות בקרב קשישים ב-14 רשויות מקומיות שמוכנות לשלב כוחות ומאמץ בנושא במסגרת פרויקט "נתיבי זה"ב".
- ✓ תמשך הפעלת כ-20 מגרשי הדרכה לבטיחות בדרכים המהווים, לתלמידי כיתות ד'-ה' שטח הדמיה לכביש, מוגן, בו הם יכולים להתנסות כהולכי רגל, לתרגל רכיבה על אופניים ולהתנסות באלמנטים שונים של כביש: רמזורים, תמרורים, תנועת כלי רכב ועוד. השנה תבחן הפעילות במגרשים ותרומתם.

מנהל התנועה במשרד התחבורה מורכב מאגף הרכב, גף קציני הבטיחות בתעבורה ואגף הרישוי.

## mibdp ieyix

הדגשים העיקריים בשנת 2004 בתחום רישוי הנהגים :

### **1. טיפול מערכת בנהג הצעיר**

#### **א. חינוך קדם נהיגה**

בשנה"ל התשס"ד והתשס"ה, יורחב החינוך הקדם נהיגה בבת-י- הספר התיכוניים, במסגרת לימודי "החינוך התעבורתי" באופן ניכר, ל- 2,610 כיתות י"א. במקביל נערך אגף הרישוי לקיים את מבחני התיאוריה בבת-י- הספר, על מנת לעודד תלמידים להשתתף בתכנית. התכנית עצמה שופרה במהלך שנת 2003 ועתה היא בנויה במתכונת של סרטים ודיונים בכיתות.

#### **ב. ספר לימוד עיוני למבחן התיאוריה**

עמידה במבחן התיאוריה מהווה תנאי להתחלת לימוד הנהיגה המעשי. השנה יופקו ספרי הלימוד הרשמיים של משרד התחבורה לנבחני הרישוי בתיאוריה. אגף הרישוי ייצא במכרז לכתובה, עריכה והוצאה לאור של ארבעה ספרי לימוד והכנה למבחנים העיוניים, לפי סוגי הרשיון עליהם נבחן מבקש רשיון הנהיגה: רכב פרטי וטרקטור, אופנוע, רכב ציבורי לסוגיו ולרכב משא לסוגיו. הספרים ייכתבו בצורת שאלות ותשובות וילוו באיורים ותמונות. השאלות שבספרים יהוו את מאגר השאלות למבחני התיאוריה שיכיל-1000 שאלות.

#### **ג. רשיון נהיגה מדורג**

הנהג החדש יחויב בתקופת ליווי, תרגול מיוחד במגרש הדרכה, וקורס רענון במתכונת חדשה משולב במגרש ההדרכה.

#### **ד. נהיגה בליווי**

תושלם החקיקה להארכת תקופת הליווי של נהג חדש על ידי נהג בוגר, ל- 6 חודשים ויוגבל מספר הנוסעים שנהג חדש יכול לקחת ברכבו. יורחב השימוש ב"ערכת נהג מלווה" על ידי עמותת "אור ירוק", בליווי אגף הרישוי, על מנת לעמוד על תרומת הליווי, כשהוא מופעל באופן נכון, למניעת מעורבות נהגים צעירים בתאונות.

## ה. **מגרש הדרכה לנהיגה בתנאים מכבידים**

תתוקן תקנה המחייבת כל נהג צעיר לעבור הכשרה מיוחדת במגרש הדרכה לנהיגה בתנאים מכבידים, בהתאם לתכנית מחייבת, חצי שנה לאחר קבלת רשיון הנהיגה. התקנה תכנס לתוקף לאחר שיזמים פרטיים יקימו לפחות 6 מגרשים בהתאם למפרטים שהוכנו, בפיזור ארצי. תכלית ההכשרה הנה להחדיר בנהגים הצעירים את ההבנה שישנם מצבים בכביש שמוטב להימנע מלהיכנס אליהם ולתרגל מצבי נהיגה קשים בתנאים מבוקרים.

### ו. **קורס רענון**

החל מינואר 2004 ילמד קורס הרענון בשיטת מולטימדיה חדשה. בחינת השפעת קורס הרענון על הנהגים הצעירים תמשך גם בשנת 2004 מתוך מגמה לשלב בתכנית מגרש ההדרכה, לאור קשיים ביישום הקורס הקיים בשנה השלישית.

### ז. **מבחן רישוי מעשי בשני שלבים: שלב מגרש ושלב דרך.**

אגף הרישוי קיים בשנת 2003 פיילוט של מבחנים מעשיים לנהגים בשני שלבים. שלב א' - שלב המגרש בו התלמיד מוכיח ידע וכישורי נהיגה בסיסיים. רק לאחר שהתלמיד עומד בדרישות שלב א' המבחן ממשיך לשלב ב' - שלב הנהיגה בדרך בתנועה בתוך מגרש סגור. תוצאות הפיילוט בחולון מראות כי קיום המבחן בשני שלבים מעלה משמעותית את שיעור הצלחת הנבחנים.

אגף הרישוי יפעל השנה להרחיב מתכונת מבחן מעשי בשני שלבים במקומות נוספים.

### 2. **התאמת דרגות רשיון הנהיגה לתקינה האירופית**

המגמה הינה להתאים את דרגות רשיון הנהיגה הישראלית והדרישות לתקינה האירופית. לצורך בטיחות ולצורך הכרה ברשיון הישראלי באירופה. כגון התאמת דרגות האופנוע בהתאם להספק המנוע (ולא לפי נפח בלבד).

### 3. **העלאת רמת הכשרת הנהג**

#### א. **שדרוג תכנית הלימודים בקורס מורי נהיגה**

השנה יתווספו לקורסים נושאי לימוד נוספים כגון: יישומי מחשב, ליקויי למידה, נהיגה מונעת וכתובה מנהלית.

#### ב. **השתלמויות שנתיות למורי נהיגה ומנהלים מקצועיים**

יישום תקנה 253 המחייבת השתתפות חובה של כל מורי הנהיגה בקורסים שמתקיימים במכללות על ידי מרצים מוסמכים ומורשים.

#### ג. **ביה"ס העתידי לנהיגה**

וועדה שמונתה על ידי הסמנכ"ל הבכיר לתנועה תגיש השנה את המלצותיה לתכנית הכשרה שתשלב את הלימוד העיוני בלימוד המעשי בבתי הספר לנהיגה, תוך שילוב מערכות וטכנולוגיות לימוד חדישות להעשרת הלימוד במסגרת קבוצתית.

יקבע תקן ISO 9001 של מכון התקנים לביה"ס – כתקן מחייב. בשנת 2004 יופעל התקן כפיילוט בשני בתי ספר לנהיגה.

#### ד. שיפור רמת הנהג המקצועי

השנה יוחל בקיום קורסי הכשרה שגובשו לצורך קבלת "תעודת נהג מקצועי".

## akx ieyix

למבנה הרכב ותקינותו השפעה ישירה על הבטיחות. ההתפתחות הטכנולוגית המהירה של תעשיית הרכב בעולם מחייבת את המופקדים על הנושא, לעקוב בהתמדה אחרי ההתפתחויות בעולם, לקבוע נורמות של רכב בטיחותי על פי תקני בטיחות בינלאומיים מתקדמים, ליצור בארץ תשתית מקצועית ומיומנת למתן שירותי תחזוקה ולהבטיח שהרכב הנע בכבישי הארץ יהיה תקין.

#### הדגשים בתכנית העבודה של אגף הרכב לשנת 2004 הנם כלהלן:

- ✓ העלאת והבטחת רמת הבטיחות של כלי הרכב.
- ✓ שיפור רמת תחזוקת הרכב בכלי רכב.
- ✓ ייזום מחקרים בתחום הבטיחות.
- ✓ העלאת הידע המקצועי בענפי הרכב השונים.
- ✓ שיפור מערך הבקרה על המעבדות המוסמכות בתחום הרכב.

#### פעילויות מרכזיות לשיפור הבטיחות בכלי רכב

##### 1. הגברת בדיקות התקינות באוטובוסים פרטיים ומשאיות מעל 16 טון

מחקר על הקשר בין גיל הרכב ובטיחותו וכן בדיקות שוטפות שמקיימות ניידות בטיחות הרכב של אגף הרכב – מצביעים על רמת ליקויים גבוהה באופן יחסי לשאר כלי הרכב, באוטובוסים פרטיים ומשאיות מעל 16 טון שגילם מעל 18 שנה. אגף הרכב יגביר את הביקורות בדרכים בקבוצה זו.

##### 2. צמיגים

- א. הגברת האכיפה על יבוא צמיגים ע"י ביצוע בדיקות מדגמיות לצמיגים על גבי גלגל מבחן.
- ב. דיווח על יצרנים ויבואנים אשר לגביהם התגלו ליקויים ביבוא צמיגים.
- ג. ביקורות תכופות ואינטנסיביות במהלך השנה אצל צמיגאים, על מנת לוודא מתן תעודות אחריות כנדרש.
- ד. ביצוע ביקורות נקודתיות של ניידות הבטיחות, ע"י קביעת מס' ימים בשבוע בהם תתבצע אכיפה בכלי רכב הנעים בכבישים, בעיקר לגבי תקינות הצמיגים.

ביקורת נקודתית זאת, תאפשר בדיקת היקף גדול של כלי רכב וקבלת תמונת מצב אמיתית לגבי תקינות הצמיגים.

ה. דיווח תלת-חודשי באמצעי התקשורת ופרסום ממצאי הביקורות.

### 3. עדכון תקינה ומחקרים בתחום הרכב.

יתבצעו חקירות לעומק של תאונות בהן יש חשד לכשל טכני, יתבצעו מחקרים לגבי מצב תקינות מכלולים בטיחותיים ברכב כגון: בלמים ברכב משא כבד, צמיגים, יקבעו תקנים משופרים לתופים וצלחות בלימה, יקבעו כללים אחידים לעבודת מעבדות המוסמכות לרכב, יעודכנו תקנות ותקני בטיחות לרכב, יבחן נושא התקנת הטכוגרף הדיגיטלי ברכב בישראל.

### ניידות בטיחות הרכב:

**במהלך שנת 2004 יפעיל גף ניידות בטיחות הרכב – 8 ניידות שתפקידן העיקרי:**

- א. איתור רכב מוסכן והורדתו מהכביש – ביצוע בדיקות תקינות של כלי רכב בנקודות פריסה עפ"י תוכנית עבודה.
- ב. שקילה של רכב כבד בנקודות פריסה עפ"י תוכנית עבודה.
- ג. פיקוח ב"זמן אמת" על מכוני רישוי – כלי רכב שיצא ממכון הרישוי מוחזרים לליין ונבדקים במכון ע"י בוחני הניידות.
- ד. פעילות משותפת עם גף קציני בטיחות ועם אגף המטענים.
- ה. עבודת לילה – בדיקת אורות בחודשי הקיץ.

**מבצעים מיוחדים של ניידות הבטיחות בשיתוף משטרת ישראל במהלך שנת 2004:**

- א. בדיקת תקינות לאוטובוסים של חברות היסעים המיועדים להסעת תלמידים (בשיתוף עם יחידת יה"ל – יחידה למניעת היסעים לא חוקיים במשטרה).
- ב. בדיקת אטימות כלי רכב מסוג משא רכין המובילים חומרים ש"נוזלים".
- ג. מבצע לאכיפת משקלי משאיות להובלת פירות וירקות לשווקים עירוניים.
- ד. בדיקות חורף (תקינות ומשקלים) לכל סוגי הרכב.
- ה. מבצעים רחבי היקף למטרה ספציפית בהשתתפות כל ניידות הבטיחות ומס' ניידות משטרה.

ו. **מגבה נוע:** הגברת האכיפה על מגבה נוע לעיגון הארגזים ותקינותם.

ז. **רכב כבד:** א. הגברת האכיפה והביקורות של הניידות על רכב במשקל מעל 16 טון.

ב. הגברת הביקורות במוסכים המתמחים בתיקון רכב כבד על עבודה כנדרש, תוך התמקדות בתחום מערכת בלימה.

ג. עריכת ביקורות פתע של הניידות בחברות הובלה לבדיקת תקינות ציי הרכב שברשותם.

## dxearza zegiha ipivw sb

גף קציני בטיחות בתעבורה פועל על פי תקנה י' לתקנות התעבורה. תפקידו העיקרי הנו להוות כלי בקרה בידי המשדד על פעילותם של מובילים ומסיעים. תפקידו לפקח על הנהגים ועל כלי הרכב המופעלים על ידי המובילים והמסיעים, על פעילות קציני הבטיחות בחברות ולפקח על משרדים הנותנים שירותי בטיחות כמתחייב בחוק שירותי הובלה.

### **פעילות הגף בשנת 2004 תהיה כלהלן:**

1. הגף יפקח בשנת 2004 על כ- 1,336 קציני בטיחות בתעבורה שפועלים ב- 1,702 חברות.
2. הגף יקיים מידי חודש ארבעה מבצעים משותפים עם גף ניידות בטיחות הרכב, בנושאים שונים.
3. יוכשרו כ- 100 קציני בטיחות חדשים בקורסים בני 700 שעות הוראה.
4. יגוייסו מפקחים נוספים לגף על מנת שיוכל לעמוד במטלות העצומות שהתווספו לו כתוצאה מיישום חוק שירותי הובלה שמחייב כל רכב משא מעל 10 טון להיות בפקוח קצין בטיחות בתעבורה.
5. תסתיים עבודת הבדיקה שהוזמנה בטכניון לגבי תפקידו של קצין הבטיחות במדינות אחרות בעולם.
6. תמומש ההתקשרות עם מכון התקנים לביצוע עבודה של קביעת "מדד בטיחות" לחברה.
7. יופצו פרסומים וחוברות לציבור מנהלי החברות וקציני הבטיחות באשר לנהלים ולקחים להעשרת הידע והמעורבות של מנהלי החברות בתחום בטיחות הנהגים והרכב.

**רקע**

הפעילות המשטרתית למניעת תאונות דרכים, כמו כל פעילות בתחום הבטיחות, מניבה את התוצאות המירביות כאשר היא משולבת בפעילות המערכתית למניעת תאונות: אכיפה, חקירה, תביעה, תשתית, חינוך, הסברה, מחקר, רשויות מקומיות, מתנדבים.

**ההנחות העומדות בבסיס פעולות האכיפה הן כלהלן:**

א. התנהגות נהגים מושפעת:

- ✓ מתחושת ההסתברות של הנהג להיתפס, הסובייקטיבית והאובייקטיבית. אלה מושפעים ממידת הבולטות והנוכחות של המשטרה בשטח בפועל ומהחשיפה שיש לה בתקשורת.
- ✓ מפרק הזמן מביצוע העבירה עד לענישה - ככל שפרק הזמן קצר יותר הלקח הנלמד מוחשי יותר מחומרת הענישה

ב. שינוי בהתנהגות הנהגים לאורך זמן, יוביל לירידה במספר התאונות וההרוגים בדרכים.

**הפעילות המשטרתית מבוססת על שלושה אלמנטים מרכזיים:**

- ✓ **אכיפת חוקי התעבורה** - להרתעה, והגדלת הסיכוי של עבריני התנועה להיתפס.
- ✓ **תביעות תעבורה** - למיצוי הדין עם עבריני התנועה.
- ✓ **חקירת תאונות דרכים** - למיפוי הגורמים והמוקדים של התאונות וכבסיס לפעילות של כל המערכות שפועלות לצמצום ההרג בדרכים.

**בשנת 2004 ינתן דגש:**

להידוק שיתוף הפעולה של המשטרה עם כל הגורמים הנ"ל ועם הרשות הלאומית לבטיחות, להבלטת הפעילות המשטרתית בהסברה, לשיפור הדיוק והשלמות של נתוני התאונות, ללימוד לקחי התאונות ויישומם בתחום התשתית, הרכב, ובקרב משתמשי הדרך שאינם פועלים כחוק. דגש מיוחד יינתן לבניית מערכת האכיפה האלקטרונית שתכליתה ביצוע קפיצת מדרגה במסת האכיפה בדרכים הבינעירוניות להגברת הציות למהירות המותרת, אי שמירת מרחק וציות לרמזורים בצמתים.

תכנית העבודה מתבססת על הערכת מצב שנתית שנערכה באגף התנועה ונגזרה מהתכנית הכללית משטרתית. וכן על יעדים כמותיים לצמצום ת.ד. בתחום העירוני והבינעירוני, תוך דגש על גורמי ת.ד. בשל המחסור בכ"א יורחב מערך המתנדבים ויושקעו כספים בהתמקצעותו וציודו. פעילות האכיפה תלווה במחקר לצורך הכוונה ממוקדת ויעילה של כלל מערך התנועה במ"י.

היעד המרכזי של אגף התנועה לשנת 2004 הינו המאבק בתאונות הדרכים והמשך שמירת מגמת ההפחתה בתאונות שהסתמנה השנה.

### יעדים נוספים:

- ✓ טיפול מערכתני בנושא נהיגה במהירות מופרזת ועבירות נלוות (אי שמירת מרחק, סטייה מנתיב).
- ✓ טיפול מערכתני במיתון מהירות נסיעה מופרזת וחציה לא במעבר של הולכי רגל בתחום העירוני- באמצעות המחוזות ואק"מ ובבינעירוני- בהשתתפות את"ן.

### פירוט פרויקטים מרכזיים

#### הקמת מערכת אכיפה אלקטרונית אוטומטית

ההקמה של מערכת האכיפה האלקטרונית האוטומטית תותנע בשנת 2004, המערך יתפרש בכ- 20 קטעי דרך וצמתים בינעירוניים עתירי תאונות דרכים. המערכת תכיל כ- 300 מצלמות (120 מצלמות רמזור ו- 180 מצלמות מהירות/ואי שמירת מרחק) שישדרו באופן רצוף תמונות על נסיעה מעל למהירות המותרת, אי שמירת מרחק, ואי ציות לאור אדום ברמזור. התמונות יעובדו במרכז הפענוח על ידי שוטר - לדוחות תנועה, ישלחו ויגיעו לידי הנהג העבריין בתוך פחות משבוע ימים מביצוע העבירה. הקמת ותפעול שוטף של המערכת תתבצע על ידי יזם פרטי. האכיפה תלווה בהסברה להקטנת התנגדויות – ביצוע המשימה יחייב תוספת תקציב ייעודי לרכישת המצלמות וכן תגבור מערך התביעה והטיפול במערערים.

#### אכיפה ממוקדת בדרכים עירוניות ובינעירוניות

באמצעים אוטומטיים וידניים ניידים ונייחים תוך התמקדות במקומות מועדים לתאונות ובנושאים: מהירות (כאמור לעיל) איתור נהגים בפסילה שנוהגים (צילומים בוידאו), נהיגת משאיות: תקינות, ניתוח נתוני הטכוגרף: שעות עבודה ומנוחה-עייפות, מהירות ואכיפת עומס יתר בנמלים בשיתוף רנ"ר ובאתרי חציבה, חגירה במושב האחורי, נהגים צעירים: סופי שבוע, מהירות ואלכוהול, הולכי רגל - שחוצים שלא במעבר חציה ואי מתן זכות קדימה לה"ר על מעבר החצייה על ידי נהגים. מסייעי ילדים לבתי הספר.

#### הדרכת מתנדבי יחידות תנועה מיוחדות (ית"מ) וציודם

לצורך להפעלתם המבצעית כתשובה למחסור בכ"א. המתנדבים ישולבו באכיפת חוקי תעבורה ובפעילות בקהילה.

## מבצעים מיוחדים

1. **פרוייקט 19** – אכיפה ממוקדת ב- 19 קטעי דרך בינעירוניים עתירי תאונות, חלקם באמצעות כוחות אכיפה סדירים וחלקם באמצעות שוטרים מתנדבים.
2. **דרך ארוכה** – ריכוז מאמץ ע"י שוטרים בשכר ורכב סמוי בצירים ובמקומות מרובי תאונות בתחום העירוני והבינעירוני במהלך כל שנת 2004.

## פרוייקטים נוספים

1. **הצטיידות** המשטרה בטכנולוגיות ועזרים שיסייעו לפעולות האכיפה וחקירת התאונות: מצלמות וידאו לאכיפה סמויה, מכשירי Gps לטיוב מיקום התאונה, מצלמות אלקטרוניות לעיבוי צירים קיימים, מכשור לאכיפה ניידת ונייחת.
2. **הדרכת משמרות הזהב בבתי הספר**
3. **מחקר, ניתוח נתוני תאונות והפצת לקחים שנלמדו לצורך יישום.**

## j epig

### רקע

החינוך לבטיחות בדרכים הנו משימה לאומית ארוכת טווח שמטרתה: טיפול ב"גורם האנושי", שהינו גורם דומיננטי מרכזי במניעת תאונות דרכים וכן טיפוח תרבות התנהגות בדרך, למניעת אובדן וסבל בתאונות דרכים. פעילות חינוכית מתמשכת ועקבית, לאורך כל שנות חיי הילד במערכת החינוך ופעילות משלימה המתבצעת בתחום ההסברה, ברשויות המקומיות, בתשתית ובמשטרה, החלה במהלך השנים האחרונות, להניב תוצאות ואנו עדים למגמת ירידה במספר הילדים המעורבים בתאונות קטלניות או קשות שגילם 0-18.

תחום זהירות ובטיחות בדרכים במשרד החינוך והתרבות והספורט מפעיל תכנית לימודים כללית בנושא הבטיחות בדרכים, מפיק חומרי למידה עדכניים, מקיים מערך פיקוח והנחייה בכל המחוזות והמגזרים ומכשיר גנות, רכזים בית- ספריים ומורים. כמו-כן עומד התחום בקשר עם המכללות להכשרת גנות ומורים, על-מנת לשלב את נושא החינוך לבטיחות בדרכים בהכשרת פרחי ההוראה.

כל הפעילויות החינוכיות מתבצעות בשיתוף פעולה עם אגפי הגיל ואגפי התוכן במשרד החינוך התרבות והספורט ועם גורמים מובילים בנושא הבטיחות בדרכים מחוץ למשרד החינוך ובכללם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משטרת ישראל – אגף התנועה, מרכז השלטון המקומי, מטות בטיחות עירוניים, מחלקות חינוך ברשויות, גורמי מחקר ופיתוח ועוד.

## **בשנה"ל תשס"ד (2004) תתמקד העבודה בתחום החינוך לבטיחות בדרכים ב:**

שילוב ההוראה של החינוך לבטיחות בדרכים בכל מערכת החינוך בכלל וכשעה שבועית חובה: בגני ילדים ובשתי שכבות גיל לפחות בבתי-הספר היסודיים (בכיתות א' ובכיתות ב' או ה') בכיתות ט' ו- י' בחטיבת הביניים ובהוראת החינוך התעבורתי בכיתות י"א בתיכון.

הוראת המקצוע תבצע השנה כמעט באופן בלעדי על ידי מורים מתוך צוות המורים של בית הספר.

כמו-כן תמשך הפעילות להכשרת רכזים בית-ספריים, כתיבת חומרי למידה חדשים ועדכניים ושל הכשרת מורים וגננות להוראת התכניות החדשות. תמשך הפעילות להכללת הוראת נושא הבטיחות במסגרת המכללות להכשרת מורים ותמשיך לפעול מערכת ההנחיה וההדרכה למורים ולרכזי הבטיחות בכל מערכת החינוך ובכלל זה במגזר החרדי ובמסגרות החינוך המיוחד.

מלבד זאת ימשיך התחום בשיתוף הפעולה עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים גם במסעות ההסברה ובפעילויות חינוכיות בקהילה וגם במעקב ומחקר בהקשר לתכניות הלימודים ולמעורבות ילדים ובני נוער בתאונות דרכים.

### **חינוך התעבורתי – שעה שבועית בכיתות י"א**

החינוך התעבורתי להכשרת הנהגים הצעירים הוא "ספינת הדגל" של החינוך לבטיחות בדרכים שמתחיל מגן הילדים ומסתיים בכיתה י"ב. קיימת הסכמה משותפת של כל הגורמים על-פיה יילמד החינוך התעבורתי בכל כיתות י"א בארץ (כ-3,600 כיתות). בגלל חשיבותו הרבה של הנושא, החליט משרד החינוך התרבות והספורט כי החינוך התעבורתי יילמד כשעה שבועית בתוך מערכת השעות ובאמצעות מורים מוסמכים ומקצועיים שנבחרו על-ידי הנהלת בית הספר מתוך מערך המורים הקיים בביה"ס ושעברו הכשרה מתאימה לנושא (כ-150 שעות השתלמות). בשנה"ל תשס"ד (תקציב 2003-2004), בגלל מגבלות התקציב, התחילו ללמוד 2,550 כיתות י"א, ועוד 200 כיתות י"א בבתי-הספר בבעלות משרד התמ"ת ומימונו.

### **רכזים לבטיחות בבתי-הספר**

ההחלטה על שילוב רכזים לבטיחות בדרכים בבתי-הספר היסודיים והעל-יסודיים נקבעה בועדת שרים לענייני בטיחות בדרכים בשנת 1993. כתוצאה מהחלטה זו מכשיר התחום לבטיחות בדרכים מדי שנה כ-250 מורים לתפקיד ריכוז הבטיחות בדרכים בבתי-הספר.

רכז הבטיחות בדרכים הוא מורה מצוות המורים בבית-הספר שנבחר על-ידי מנהל ביה"ס והוא פועל מטעמו ובשיתוף פעולה אתו ועם המפקחים על החינוך לבטיחות בדרכים, בכל הקשור להוראה בכיתות ולפעילויות חינוכיות, חברתיות וקהילתיות בנושא החינוך לבטיחות בדרכים בבית ספרו. בשנה"ל תשס"ד יוכשרו 250 רכזים נוספים ויפעלו כ-1,350 רכזים בבתי-הספר.

## הדרכה במרכזי הדרכה לרכיבה בטוחה על אופניים

המרכזים נבנו ומוחזקים בתקציב משותף של הרשות המקומית ושל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. למרכזים מגיעים תלמידי כיתות ד' ו' לתרגול ולהתנסות ברכיבה ובהליכה בטוחה בתנאי דרך דמוי מציאות ובתנועה משותפת של הולכי רגל ורוכבי אופניים. בשנת 2004 תינתן ההדרכה ב-20 מרכזי הדרכה על ידי 40 מדריכות חיצוניות בפקוח וההנחה הפדגוגיים של משרד החינוך. הפעילות ואפקטיביות התכנית המופעלת במגרש תבחן וכן יבחנו חלופות למגרש הקבוע.

## dyaid l dpin – mixra zizegiha zizyz gezit

היעד בתחום בטיחות התשתית הנו להגיע לכך שינתן משקל רב יותר לשיקולי בטיחות בתהליכי התכנון הבניה וההפעלה של מערכות הדרכים והמסילות בישראל. להרחיב את השימוש באלמנטים ממתני תנועה בקטעי דרך ובצמתים בשכונות מגורים, ולהרחיב את השימוש באלמנטים בטיחותיים להעלאת רמת הבטיחות של דרכים קיימות, והפיכתן לסלחניות לטעויות של משתמשי דרך.

### עיקרי תכנית העבודה לשנת – 2004

1. **עידכון העבודה "פרופיל בטיחותי של יישובים לשנת 2004"** העבודה תיצור בסיס אחיד לקביעת סדר עדיפויות להשקעות שמבצע מנהל היבשה ברשויות מקומיות שימצאו כגרועות מבחינת הבטיחות.
2. **כתיבת הנחיות ומפרטים טכניים בטיחותיים בנושאים :** מעקות בטיחות, ופגי אנרגיה, עגלות סימון נגררות, הנחיות לגינון, תקן ישראלי לצבע (עמידות והחלקה), ועוד.
3. **בחינת תאונות סביב מפגשי רכבת** ועדכון ההנחיות להפרדה מפלסית או הסדרי תנועה במפגשים.
4. **מיתון תנועה בקטעי דרך וצמתים עירוניים :** נושא הגבלת המהירות נבחר כנושא לטיפול מערכתי השנה. לפיכך יינתן דגש במינהל היבשה, למיתון תנועה בערים על ידי יישום האמצעים הכלולים בהנחיות לאזורי 30 בשכונות שיאותרו לכך ועל ידי התקני בטיחות מרסני תנועה. יינתן דגש בעיקר לפרוייקטים לצמצום תאונות חזית צד בצמתים ומיתון תנועה בצירים, בעזרת מעגלי תנועה ורמזורים בצמתים, התקנת פסי האטה, היצרויות ו"אוזניים" וכד' לריסון התנועה, הצבת תמרור מגביל מהירות.

5. **טיפול ממוקד בנקודות תורפה** - מינהל היבשה, ימשיך ויטפל באופן ממוקד בנקודות תורפה בקטעי דרך וצמתים. הרשות תקדם טיפול ממוקד בערים גדולות וביישובים במגזר הערבי שנמצאו כבעלי מדד בטיחות גרוע במיוחד.
6. **טיפול ממוקד בנקודות תורפה בהם נפגעים הולכי רגל**- השנה יטופל נושא הולכי הרגל באופן מערכת, במקביל לפעילויות שאר הגורמים לשיפור מצב בטיחות הולכי הרגל, יתבצעו בערים עבודות לשיפור התשתית הפיזית למניעת תאונות הולכי רגל בקטעים וצמתים בהם נוטים להיפגע.
- יאותרו נקודות התורפה ויבוצעו שיפורים כלהלן לשיפור בטיחות הולכי הרגל: יותקנו תמרורים מוארים ומאירים (ג-7), מהבהבים צהובים (ה-8), איי תנועה באמצע הכביש, עמודי הפרדה להולכי רגל (למניעת חציה במקומות לא רצויים), מעקות בטיחות להולכי רגל, תוגבר תאורה באזורים עתירי תנועת הולכי רגל בשעות הלילה, פסי האטה, רמזורים להולכי רגל לפי דרישה (טעון שינוי במדיניות), מעברים עיליים ותחתיים להולכי רגל, מעברי חציה מוגבהים.
7. הערכות לשימוש בתסקיר בטיחותי של מיזם תשתית עירוני - הרשות תבחן השנה את האפשרות ליישם הפעלת "תסקיר השפעה בטיחותית" כחלק מתהליך התכנון והאישור של מיזמי תשתית במגזר העירוני.

## v"rn - ipexiroiad megza zizegiha zizyz gezit

תכנית העבודה לשנת 2004 בתחום הבין עירוני תתרכז בנושאים הבאים:

1. **פרוייקט 16 קטעי דרך עתירי תאונות** – לאחר הכנת התכנית המפורטת לשיפורים יסודיים בקטעי דרך אלה ואישור התקציב, יבוצע הפרוייקט בהמשך שנת 2004.
2. **תכנית מקיפה לטיפול במקומות תורפה בטיחותיות בדרכים בינעירוניות (נקודות, צמתים וקטעים)** - לאחר מיפוי המקומות בהן קיים ריבוי תאונות, ובחינת הפער בין הרצוי למצוי מבחינת תקינות התשתית במקומות אירוע התאונות, תבוצע בחינת עלות תועלת באותם מקומות ותוכן תכנית מפורטת לטיפול בכל אותם אתרים שתועלתם הוכחה. התכנית תוגש לאישור האוצר ולאחר אישורה תצא לביצוע.
3. **פרוייקטים להפיכת התשתית לסלחנית** - מע"צ בשיתוף עם הרשות תתקין: סופגי אנרגיה, תיישם תקן מעקות בטיחות משופר, ותעשה שימוש בצבע משונן בקטעי דרך נבחרים.
4. **התקנת מעגלי תנועה בדרכים בין עירוניות** - מע"צ בשיתוף מינהל היבשה והרשות הלאומית יאתרו השנה צמתים בין עירוניים בהן מתרחשות תאונות חזית צד רבות שניתן לצמצמן באמצעות הפיכתן למחלפים או מעגלי- תנועה.

5. ביצוע פיילוט של התקנת מיני מפרדות מסוגים שונים בכביש 70 ו-65 - הניסוי, יסייע בידנו לקבל החלטות באשר ליעילותו של המתקן למניעת תאונות חזיתיות בכבישים בין עירוניים בהם יש נתיב תנועה אחד בכל כוון .

## dlvde uelig

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

### מגן דור אדום - מד"א

- ✓ ביצוע כנס לגיוס רופאים מתנדבים הגדלת מספר המתנדבים ובעיקר הרופאים ליחידות הכוננים של מד"א.
- ✓ הצטיידות באמצעי קשר, אפודים זוהרים וערכות החיאה מתקדמים.

### כבאות אש

- ✓ ציוד 3 רכבי "סער" לכיבוי אש בערכות חילוץ.
- ✓ רכישת 2 ערכות חילוץ לרכבי "געש".

### חילוץ והצלה

- ✓ קורס מגישי עזרה ראשונה למתנדבי המשמר האזרחי בהיקף של כ- 22 שעות ל- 9 יחידות.
- ✓ רכישת פריטי חילוץ והצלה קבועים ומתכלים למתנדבי מערך החילוץ.

### יחידות הטראומה בבתי החולים

- ✓ השתלמויות לרופאי הטראומה.
- ✓ שדרוג מערך רישום הטראומה בחדרי הטראומה בבתי החולים (מתקציב מחקרים).

## dbidp oeiyx ilra miliig zenlzyd – l"dv

בצה"ל תופעל תכנית הדרכת נהיגה נכונה – שכוללת התנסות מעשית בנהיגה, שמיועדת להפעלה בשנת 2004 לכל בעלי רשיונות הנהיגה ולא רק לנהג הצבאי. התכנית אמורה לשכנע את הנהגים הצעירים לא להיכנס למצבי סיכון בנהיגה, כמו בתחומי פעילות אחרים של צה"ל.

משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

zel irt mekiq

2003 zpy

תקציב הרשות לשנת 2003 הוא 120 מיליון ש"ח. בנוסף, יועדו 40 מיליון ש"ח מתקציב הפיתוח של משרד התחבורה לפרוייקטים בתשתית הנכללים בתכנית העבודה של הרשות.

סה"כ התקציב שעמד לצורך ביצוע תכנית העבודה כולל עודפים משנה קודמת הגיע ל- 182 מלש"ח.

התמשכות דיוני תקציב 2003 ועיכוב בפרסום תקציב הרשות בחוק התקציב במשך כ - 4 חודשים, גררו עיכובים בקידום פרוייקטים בטיחותיים.

עד לסוף חודש אוקטובר בוצעו תשלומים בגין התחייבויות משנת 2003 וכן יתרות התחייבויות משנת 2002 בסכום של 108.7 מיליון ש"ח.

יתרת ההתחייבויות הפתוחות באותו מועד הייתה 51.5 מיליון ש"ח.

נכון למועד כתיבת דוח זה, הניצול התקציבי הצפוי (תשלומים וההתחייבויות) יגיע ל - 99% מהתקציב.

ראה בעמוד הבא טבלת ניצול תקציב נכון לסוף אוקטובר 2003.

## zegihal zine`ld zeyxa `k

בחודש ספטמבר 2003 נכנס לתפקיד מנהל חדש לרשות הלאומית לבטיחות.

בחודש אוקטובר 2003 הגיש יועץ ארגוני דו"ח אבחון ראשוני שבדק את המבנה הארגוני של הרשות. הדו"ח הוגש למנהל הרשות, לשר ולמנכ"ל. הוחלט כי החל מחודש נובמבר 2003 יוחל בהטמעת המלצות היועץ.

מצבת כ"א ברשות מנתה בסוף נובמבר 30 עובדים, לעומת 40 עובדים בשנת 2002.

עיקר ההפרש נובע מהעברת יחידת קציני הבטיחות (8 עובדים) לאגף הרישוי בלשכת הסמנכ"ל לתנועה.

יש לציין כי, הפסקת עבודתה של חברה שעסקה בקשר עם הרשויות המקומיות, פיקוח והדרכה ועיכובים באיוש שתי משרות בכירות שהתפנו באגף קהילה ורשויות, פגעה ביכולתה של הרשות הלאומית להנחות ולבקר את פעולת הרשויות המקומיות בתחום הבטיחות בדרכים. מאידך קליטת עובדים ביחידת המחקר והמידע אפשרה לקדם נושאים בתחומים אלה.



**תיקונים בתוספות לפקודת התעבורה, שעיקרם החמרת הענישה, כמפורט להלן, נמצאים על סדר יומה של וועדת הכלכלה של הכנסת<sup>7</sup>:**

א. הוספת העבירה של הסעה בשכר של נוסעים במספר העולה על המותר ברכב – לעבירות שיש עליהן עונש של פסילה מינימלית של הרשיון ל- 3 חודשים.

ב. הוספת שתי עבירות של: אי עצירה לפני מפגשי רכבת, לאחר שנתנה אזהרה על התקרבות והמחסום מורד ומתן פרטים כוזבים של נהג שביצע עבירה – לעבירות שיש עליהן עונש של פסילה מינימלית של הרשיון ל- 3 חודשים על הרשעה ראשונה, ופסילה מינימלית של שנה על מי שקיימות נגדו הרשעות קודמות.

ג. הוספת העבירות הבאות לעבירות שקצין משטרה יכול לשלול בהן רשיון ל-30 יום במקום: נהיגה בשכרות, הסעת נוסעים בשכר במספר מעל המותר ברכב, ועבירות לפני מפגשי מסילת ברזל.

ד. בעבר הוצע להוסיף את העבירות שלהלן לעבירות שבגינן ניתן להורות על הפסקת שימוש ברכב: נהיגה בזמן פסילה, נהיגה ללא רשיון בתוקף, נהיגה בשכרות, גרימת מוות ברשלנות, נהיגה ברכב שהשימוש בו נאסר עקב ליקויים, וכן לתאונות שבגינן נחבל אדם או נגרם לו נזק של ממש כתוצאה מ: מעבר באור אדום, אי מתן זכות קדימה בתמרור עצור, ובתמרור האט, נסיעה אחורה תוך יצירת סיכון, עקיפות מסוכנות ואי מתן אפשרות להולך הרגל להשלים את החצייה בבטחה. **בעקבות דיון** שבו השתתפו נציגי הרשות הלאומית והמשטרה, הוחלט לצמצם את רשימת העבירות בתוספת זו.

**ננקטה יוזמה לקדם חקיקה גם בנושאים הבאים:**

א. הגדרת רכב מסחרי כרכב משא וחיוב התקנת חגורות בטיחות באוטובוס לסיור ותיור משנת ייצור 2002 ואילך.

ב. חובת נהגי הסעת ילדים – להורדת ילדים דרך הדלת הקדמית בלבד וסריקת האוטובוס בתום הנסיעה.

ג. איסור הפעלת מכשירי טלוויזיה וצגי מחשב המותקנים ליד הנהג בזמן הנהיגה, אלא אם הם משמשים לבקרת הרכב או ניווטו (אושר לשנה וחצי בלבד).

ד. חובת נהג אחרי גיל 40 לבצע בדיקות רפואיות לקראת חידוש הנהיגה.

ה. השלמה בנושא פניית פרסה באופן שלא יאפשר ביצוע פניית פרסה תוך חציית קו הפרדה לבן.

<sup>7</sup>מתוכנן להתקיים בהצעות אלה בוועדת הכלכלה בתאריך 24.12.03, למעט התוספת השביעית.

- ו. חובת קצין בטיחות לדווח על ליקוי בריאותי של נהג בחברה למכון הרפואי.
- ז. הארכת תקופת נהג מלווה מחודשיים ל-6 חודשים.
- ח. חיוב נהגים צעירים בהשתלמות במצבי נהיגה קשים במגרשי הדרכה.

## rcine mixwgn mixwq

קליטת שני בעלי תפקידים באגף המחקר, במהלך 2003, אפשרה לקדם השנה עבודות חשובות המשמשות בסיס להקמת מרכז המידע הלאומי לבריחות, לקדם מחקרי הערכה על פעולות שננקטות בתחום הבטיחות ולקדם מחקרים שיציעו כוונני פעולה לעתיד.

### **בתחום מרכז המידע:**

הוכן מסמך ייזום למרכז המידע, שודרגה מערכת המידע בלמ"ס באופן שמאפשר לרשות קבלת עדכון חודשי וביצוע עיבודים באופן עצמאי. מערך רישום הטראומה בבתי החולים אופייני על ידי מכון גרטנר ונבדקת ההתאמה ויכולת השילוב בין נתוני הטראומה לנתוני הלמ"ס. נבחן קובץ "כללי עם נפגע" במשטרה ואפשרויות השימוש בו בעתיד כבסיס לקבלת תמונה נכונה יותר על תאונות הדרכים בישראל.

### **מחקרים וסקרים בביצוע:**

מחקר הערכה של תכניות לימוד במערכת החינוך, גורמי תאונות חזית צד בצמתים מרומזרים, הסיבות לתאונות דרכים במגזר הערבי, אפקטיביות הקורסים לנהיגה מונעת, הערכת השימוש בערכות הדרכה לגני ילדים, הערכת יישום נהג מלווה, סקר תצפיות וסקר טלפוני להערכת אפקטיביות מסע ההסברה לחגירת חגורות בטיחות, חקירה לעומק של תאונות דרכים עקב הגורם המכני – המשך.

### **שאלות למכון לחקר התחבורה בטכניון שהסתיימו:**

1. אפקטיביות של אכיפה משטרתית על צמצום תאונות הדרכים.
2. מגמות בתאונות דרכים חמורות בשנים 1995-2001.
3. קשר בין ביצוע עבירות ומעורבות בתאונות.
4. משתנים מסבירים למגמות בתאונות דרכים בישראל.
5. בחינת תפקיד קצין הבטיחות בעולם – תכולת התפקיד.

## שאלות למכון לתחבורה בטכניון – בביצוע:

1. מודלים של חקירה לעומק של ת"ד בהיבט המשפטי.
  2. השפעה בטיחותית של הגבלות כניסת רכב כבד לערים בשעות העומס.
  3. משתנים מסבירים למגמות בתאונות דרכים בישראל
- בנוסף מתבצעות עבודות נוספות בתחום הרכב. קיימות עבודות שנמצאות בתהליך התקשרות, פירוט בהמשך.

## dxaqd

הנושא המרכזי של ההסברה השנה היה השימוש **בחגורות הבטיחות** כשהמסר הובל על ידי הילדים, כאשר מידי פעם כוון המסר לקהלי יעד נוספים. ההסברה לוותה במחקר מעקב. בנוסף פעלה ההסברה לתגבור והבלטת פעילות אכיפה משטרתית בנושאים שונים ולתחזוקת נושאים שוטפים: צעירים, עייפות, אלכוהול ונהיגה, מיתון מהירות ועוד.

### **קמפיין חגורות צעירים**

**לוח זמנים ותיאור:** דצמבר 2002 עד אפריל 2003. הקמפיין כלל תשדיר טלוויזיה הנושא את המסר "מספיק אחד לא חגור כדי להרוג". תשדירי רדיו ושילוט חוצות, העברת מסרים בנושא חגורות ע"י השדרנים והמנחים ברשת ב'. חלוקת חומרי הסברה בבתי הספר ובתחנות דלק בנושא.

### **נושא חגורות – שיתוף פעולה ערוץ 2 "קשת":**

**לוח זמנים ותיאור:** דצמבר 2002 עד אפריל 2003 – הפקת פילרס (תשדירי עדויות) של משפחות נפגעי תאונות דרכים ושידורם ב"קשת" לפחות 5 פעמים ביום, 3 תוכניות "רשיון להרוג" בהנחיתו של חיים הכט, ראיונות בתוכנית הבוקר של נתן זהבי, פינות בתוכנית של דודו טופז, שאלות בנושא חגורות בטיחות בתוכנית החידון "כספת".

### **קמפיין "באוטו אנחנו מקליקים את העניינים" בחודשים ספטמבר – אוקטובר:**

**מטרת הקמפיין** להעלות את שיעור החגירה בקרב ילדים, בני נוער וצעירים. הקמפיין כלל את אמצעי התקשורת הבאים: טלביזיה, רדיו (ארצי, אזורי, מגזרי, גל"צ וגלגל"צ) עורפי אוטובוסים, שת"פ ערוץ הילדים, עיתון "מעריב" לילדים, פניה ממוקדת למגזרים (המגזר החרדי, הרוסי והלא יהודי). המשך שת"פ רדיו 99 ספטמבר עד דצמבר 2003 והפקת חומרי הסברה. **הקמפיין העלה את שיעורי החגירה מאחור בקרב ילדים וצעירים מגיל 5 עד 29.** הקבוצה שהושפעה ביותר הנה בגילים 12-17, זו שמופיעה כסוכנת ההשפעה בתשדירים.

אוקטובר 2003	אוגוסט 2003	אפריל 2003	
92.4%	89.3%	94%	נהג
88.4%	83.9%	92%	נוסע שליד הנהג
39.7%	27%	27%	ילדים גיל 5 – 11 מושב אחורי
40%	27.4%	14%	ילדים גיל 12–17 מושב אחורי
37%	27.2%	21%	גילאי 18 – 29 מושב אחורי

#### פעילות הסברתית בחודשים יולי – אוגוסט:

בחודשי הקיץ שודרו מסרים המיועדים להורים, לילדים ולנהגים צעירים בכל רשתות הרדיו על מנת "לתפוס" את הנהג בזמן אמת ולתת טיפים נקודתיים לנהיגה בטוחה יותר. נעשה שימוש בערוצי תחנות גלי"צ, גלגלי"צ, רשת ב', רשת ג', FM 88, 99, F.M BU תחנות אזוריות מובילות, רדיו רק"ע (רוסית), רשת ד' (ערבית), רדיו קול חי (מגזר חרדי) משודרים תשדירים אמוציונאליים בקולם של ילדים, הפונים להוריהם, ומבקשים כי ייסעו לאט יותר על מנת שיגיעו הביתה בבטחה.

טופלו נושאי מהירות, נהגים מקצועיים, חגורות, עייפות ונהיגה תחת השפעת אלכוהול. שילוט מוטס בסופי שבוע בחופי הארץ בסיסמא: "תוריד את הרגל מהגז – מהירות מופרזת הורגת". שילוט בכביש הערבה למיתון מהירות.

#### טיפול בפניות ציבור:

במהלך החודשים ינואר – נובמבר 2003 התקבלו ברשות 368 פניות ציבור, מתוכן: טופלו – 359, בהליכי טיפול – 9, זמן טיפול ממוצע – שבוע ימים<sup>8</sup>. נושאים שכיחים המתקבלים:

תשתיות, סוגיות בנושא תקנות התעבורה, חגורות בטיחות – מושבי בטיחות, הצעות לצמצום הקטל בדרכים, מחלקת הסברה – תשדירים, שיטת הניקוד החדשה. דוח מפורט יופק בנפרד.

<sup>8</sup>לא כולל פניות בדוא"ל.

בשנת 2003 נקבע כי המשימות העיקריות לשנה זו במשטרה הן, מיקוד מבצעי האכיפה בנושאים ובדרכים בינעירוניות ועירוניות עתירות תאונות, שיפור הטיפול בחקר התאונה ואיכות המידע הנאסף וקיצור משך הזמן מביצוע העבירה לשפיטה.

### **מבצעים מיוחדים בהם התמקדה האכיפה היו כלהלן<sup>9</sup>:**

**"פרוייקט 19"** – פעילות ממוקדת של שוטרים ומתנדבים בצירים "אדומים" בכבישים בינעירוניים. ("פרוייקט 12" באמצעות שוטרים ו"פרוייקט 7" באמצעות מתנדבים) בקטעי הדרך. בפרוייקט 12 חלה ירידה של 10.9% בתאונות הדרכים הקטלניות ו- 5% בתאונות הדרכים החמורות.

במסגרת פרוייקט 12 שכלל 870 מבצעים, הוגשו 110,482 דוחות, 1,307 נהגים קיבלו פסילה, 4,027 איסורי שימוש.

**"דרך ארוכה"** תגבור כוחות אכיפה בערים מוכות תאונות דרכים בדגש הולכי רגל.

**פסולים** - יחידות הפסולים של את"ן בצעו מעקבים ו"תפסו על חם" 300 נהגים הנוהגים בפסילה, 160 הובאו לשיפוט, 68 נעצרו 20 גזר דין בפועל ו- 11 רכבים חולטו לטובת המדינה.

**הולכי רגל** - נרשמו 42,295 דוחות בנושא הולכי רגל.

**משאיות**<sup>10</sup> - נערכו מבצעים ממוקדים באוכלוסיית נהגי המשאיות. נרשמו 21,542 דוחות תנועה, הורדו מהכביש 6737 משאיות שלא נמצאו תקינות ונפסלו 718 נהגים.

**כמו כן קיימה המשטרה מבצעים מיוחדים בנושאים הקשורים ל:** פענוח מקרי תאונות פגע וברח, קיום פעילות מסחרית בשולי הדרך, פשיטות על זירות מרוצים, מבצעי סופי- שבוע בדגש על עבירות שיכרות, צעירים, חגורות מאחור וכד'

### **מערך אכיפה אלקטרונית אוטומטית**

המשטרה הפעילה בכבישים אלקטרוניים 79 מצלמות, מתוכן: 41 מצלמות רמזור, 16 מצלמות מהירות ניידות ו- 22 מצלמות ניידות.

בסה"כ פותחו 815 סרטי רמזורים, 9,617 סרטי מהירות של מכשירים ניידים ו- 390 סרטי מהירות של מכשירים ניידים.

נתונים אלה מצביעים על גידול של ממש במאמץ האכיפה במצלמות הניידות מ- 650 סרטים בממוצע לחודש במחצית הראשונה של השנה לכ- 1,270 סרטים בממוצע לחודש.

<sup>9</sup>הנתונים נכונים עד סוף חודש נובמבר 2003.  
<sup>10</sup>הנתונים נכונים עד סוף חודש ספטמבר 2003.

## קיצור משך הזמן מביצוע עבירה/תאונה לשפיטה<sup>11</sup>

הרוב המוחלט של תיקי תאונות דרכים קטלניות טופלו בממוצע בחקירות עד שלושה חודשים. 12,314 תיקים הועברו לתביעה. בבית המשפט נרשמו 11,404 תיקים.

## מערך המתנדבים

מצבת המתנדבים במתנ"א עומדת על 3,913 מתנדבים.

## קורסים

בביה"ס לתנועה התקיימו בינואר - נובמבר 14 סוגי השתלמויות שונות בהן השתתפו 1,325 שוטרים.

## מחקר ומערכות מידע

בינואר - נובמבר בוצעו כ- 11 ניתוחי תופעות לזיהוי מוקדים לפעילות במאבק בתאונות הדרכים בנושאים: הולכי רגל, נהגים צעירים, משאיות, השוואה בין לאומית, הקשר בין אכיפה לתאונות דרכים, פרוייקט 35, מעורבות אוטובוסים, ת"ד בסופי שבוע, תאונות דרכים בגין אי ציות לרמזור, אכיפה בעזרת מסוק וכד'.

כמו כן, בוצע שיתוף פעולה עם הרשות במחקר על תאונות דרכים מסוג חזית - צד בצמתים מרומזרים ומעורבות המגזר הערבי בתאונות דרכים.

## dlidwe zeinewn zeieyx

### מטות בטיחות עירוניים

במהלך השנים, במאמץ לא מבוטל של הרשות, נבנתה ברשויות המקומיות תשתית של 240 מטות בטיחות עירוניים (מתוכן ב-70 רשויות לא יהודיות) שאותן מרכזים מנהלי מטות הבטיחות העירוניים. מידי שנה מפצה הרשות הלאומית לרשויות הנחיות לתכנון תכנית עבודה שנתית לבטיחות, מאשרת השתתפות במימון התכניות ביחס של 70%-ל-30% ומקיימת מעקב ובקרה על הפעילות.

הרשות מממנת הקמת מגרשי הדרכה לרכיבה על אופניים לתלמידי כיתות ד'-ה'-ו' ומתחזקת אותם (18 מגרשים פעילים) ומשתתפת במימון פעילות מיוחדת לקשישים ב-14 רשויות שמוכנות להתמודד עם בעית מעורבות הקשישים בתאונות בתחומן (פרוייקט "נתיבי זה"ב").

<sup>11</sup>הנתונים נכונים עד סוף חודש ספטמבר 2003.

השנה הוקדשו להשלמת בנית מגרשים שהוחל בבנייתם סך של 1.3 מלש"ח (באילת, חולון, ירושלים, אריאל וטבריה). לפעילות הרשויות שהגישו תכניות העבודה, ולפרוייקט נתיבי זה"ב הועברו התחייבויות בהיקף של כ-863 אלף ש"ח.

### **קורסים למנהלי מטות בטיחות בערים**

ביולי 2003 הסתיים קורס ראשון ל-30 מנהלי מטות בטיחות ברשויות מקומיות. הקורס כלל כ-150 שעות לימוד שניתנו על ידי טובי המומחים בתחום הבטיחות בדרכים בארץ. הקורס העשיר את מנהלי מטות הבטיחות בידע רב בכל תחומי הבטיחות בדרכים. שר התחבורה מר אביגדור ליברמן העניק את תעודות הסיום לחניכים שעמדו בהצלחה בדרישות הקורס. אנו רואים בחניכים אלה את נושאי הדגל שלנו בתחום העירוני ומתכוונים לטפח אותם. הרשות הפיקה לקחים ונמצאת בתהליכי הערכות לקורס הבא.

### **הפעילות ברשויות מתבצעת במסגרת תכניות העבודה השוטפות שכוללת:**

כנסים מחוזיים, מבצעים מיוחדים, פעילות משלימה בבתי הספר, סדנאות לאמהות והורים למגזר הלא יהודי רכישת ערכות של התכנית לגיל הרך "לנוע בעולם מתנועע" ימי קהילה/משטרה, ימי בטיחות בבתי הספר, ימי זה"ב בקרב תלמידי תנועות נוער, הצגות בנושאי בטיחות לילדי גן וביה"ס, אירועים המוניים בחצר ביה"ס במסגרת "הנוער ינהג אחרת", ביקורי תלמידי י"א-י"ב בבית לוינסטיין, פעילות במרכז הווירטואלי בפ"ת, סדנאות לתלמידי הכיתות, תחרויות ארציות וחידונים, הכן אופניך לחורף, הדרכות בנושא מושבי בטיחות לילדים בשיתוף עם עמותת "בטרים", השתלמויות מקצועיות והשתלמויות במגרשי החלקה ועוד.

**משמרות הזה"ב**- פורום בין משרדי שמונה בכל רשות מקומית בניהולו של מנהל מטה הבטיחות מתמודד עם נושא הכשרת והצבת משמרות הזה"ב ליד בתי הספר. שותפים לו מפקחי משרד החינוך ומנהלי בתי הספר, שוטרי התנועה במשרדי המחוז ועוד.

**תחרות בטיחות בין רשויות מקומיות** – בשנת 2003 הסתיימה תחרות בטיחות בין ערים שהחלה בשנת 2002 בה השתתפו כ-180 רשויות. **פורסמה רשימת הרשויות הזוכות בכל אחת מ-4 הבתים.**

איוש חסר של יחידת רשויות וקהילה ברשות הלאומית והפסקת פעולתה של חברה קבלנית שסייעה לרשות בביצוע עבודת ההנחיה והמעקב על ביצוע התכניות ברשויות המקומיות פגעה ביכולתה של הרשות להתמודד עם הפעילות בשטחי הרשויות המקומיות.

בתקציב 2003 ניתנו לתחום זה"ב 20 מיליון ₪ מתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (ירידה של 3.4 מיליון ₪ לעומת תקציב שנת 2002) ו- 8.984 מיליון ₪ ממשרד החינוך (ירידה של כמיליון ₪ לעומת תקציב שנת 2002).

בחדש אוגוסט 2003 נוספו 1 מיליון ₪ לתקציב שניתן מהרשות הלאומית ו- 1.5 מיליון ₪ שנוספו מתקציב משרד החינוך. הסכומים הנ"ל על סך 2.5 מיליון ₪ הוקצו להפעלת החינוך התעבורתי בכיתות י"א.

בתכנון תקציב 2003 הוחלט לתת דגש לארבעה נושאים עיקריים: הוראה שבועית בכיתות בדגש שכבות הגיל: גן חובה, כיתות א', וי"א ובתשס"ד תוספת שכבת גיל נוספת (ב' או ה'), הכשרה והנחייה של מורים, הכשרה והנחייה של רכזים לבטיחות בדרכים וכתיבת חומרי למידה. בשנת תשס"ד מתחיל תהליך "איזרוחו" של תחום בטיחות בדרכים בתוך מערכת החינוך היסודי, והוראתו על ידי מורים במערכת, במקביל להערכות החדשה של מערכת החינוך על פי דו"ח שושני.

**ההוראה בכיתות** - בשנת תשס"ג, לעומת קודמתה, חלה עליה משמעותית במרבית תחומי הפעילות החינוכית בתחום החינוך לזהירות בדרכים בכותלי בתי הספר ובעיקר בתכניות בכיתות גן, א' וי"א. מאידך בשנת תשס"ד יש קושי לקיים פעילות בהיקפים דומים או להגביר פעילות עקב מחסור בתקציב.

החינוך לבטיחות בכיתות בבתי הספר היסודיים בשנת תשס"ד מבוסס יותר על המדיניות להטמיע את הוראת הבטיחות בתכנית הליבה החדשה של מערכת החינוך ולהעביר את הוראת המקצוע לידי מורים ומחנכים בתוך המערכת. בשנת תשס"ד מתוכנן ללמד את החינוך התעבורתי ב- 2,610 כיתות, הוקצו 700 שעות להוראה בכיתות ט'-י'.

**הכשרת מורים** - על מנת להיערך להוראת המקצוע על ידי המורים במערכת החינוך, נעשה מאמץ מיוחד במהלך תשס"ג להכשיר ולהנחות מורים בעבודתם (85 ימי הדרכה) ובשנת תשס"ד ימשך המאמץ – נרכשו 92 ימי הדרכה.

הכשרה והנחיה של רכזים לבטיחות בבתי הספר-בתשס"ג פעלו 1,250 רכזים בית סיפריים והוכשרו כ- 250 חדשים, בתשס"ד יופעלו 1,350 רכזים ויוכשרו 212 נוספים.

**כתיבת חומרי למידה (חומרי למידה שהושלמו בתשס"ג)** - "עצמאים בשטח" לכיתות ה', גרסה חדשה למדריך ל"חינוך תעבורתי" משולבת בסרטים, כתיבת סילבוס לתכנית הכשרה במכללות למורים. תחום בטיחות בדרכים סייע להפקת "משדרים בטיחות" לכיתות ה'-ט' ולחברת "אינטל" בהכנת כלי חשיבה אינטראקטיבי "רואים הגיון בזה"ב" לכיתות ד'-י'. בעבודה: הכנת מדריכים למורה לתכנית "ללמוד תנועה" לכיתות א' ואדום וירוק לכיתות ב'-ג'.

## mixra zegiha zizyz gezit

בשנת 2003 מינהל היבשה קידם הנחיות בטיחות במסגרת "הסדרה הירוקה": הנחיות באשר לבניה נכונה של פסי האטה, אזורים ליד בתי ספר והנחיות למעגלי תנועה, זאת בהמשך להנחיות שיצאו בשנה שעברה, לאזורי מיתון תנועה (אזורי 30) ושילוט. אין ספק כי תשתיות חדשות שיבנו על פי הנחיות אלה ימנעו חלק מהתאונות שסיבתן ליקויים בתכנון התשתית. כמו כן יצא מדריך לבחינת השפעות תחבורתיות (להלן: בה"ת) הכולל התייחסות להיבט הבטיחותי.

### **השקעות בפיתוח תשתית בטיחות בערים**

בשנת 2003 רוכז עיקר המאמץ בתחום העירוני לבניית תשתית ממתנת תנועה. השקעות בתחום התשתית הפיזית בדרכים התרכזו בהסדרת רימזור צמתים או הפיכתם למעגלי תנועה, התקנת פסי האטה, בניית סובות לאוטובוסים ליד מוסדות חינוך, הגברת תאורה, מיתון תנועה באזורים עירוניים עתירי קונפליקטים בין תנועת רכב ופעילות הולכי רגל, סימון כבישים ומעברי חציה, הוספת "אוזניים" וכד'.

### **תסקיר בטיחות למיזם תשתיתי**

הוגשה בקשה לביצוע סקר ספרות בנושא בטכניון – במסגרת שאילתה.

### **ההשקעות בפיתוח תשתית בטיחות בערים**

מועצת הרשות קבעה השנה כי המימון להשקעות בתשתית הבטיחותית יעשה מתקציב הפיתוח של המשרד. רק לקראת חודש יולי בוצעה העברת יתרות תקציב משנת 2002 לסעיף הנדרש ורק בחודש אוגוסט בוצעה ההעברה התקציבית המתבקשת מתקציב 2003 ומינהל היבשה לא יכול היה לבצע עבודות כל שהן מצבר העבודות שבהמתנה. יש לציין שבין העבודות המעוכבות נכללו צמתים בהם אירעו למעלה מ-20 תאונות.

אין ספק כי להחלטת מועצת הרשות להשית את מלא הקיצוץ בתקציב הרשות על תחום התשתית היו השלכות על הבטיחות בטווח הקצר.

לצורך ביצוע תכנית העבודה השנה עמדו לרשות מינהל היבשה במזומן כ-110 מלש"ח. עד מועד הפקת דו"ח זה הוציא מינהל היבשה, בכל זאת, הרשאות לרשויות המקומיות לביצוע פרויקטים בסכום של 103.5 מלש"ח. אחוז הניצול של סעיפי התקציב המוקדשים לבטיחות נע בין 73% ל-77%.

קיים היום צבר התחייבויות בסך כולל של 218.5 מיליון ₪ מתוכם: 118 מיליון ₪ (54%) לטיפול בצמתים, כ-27.7 מלש"ח (13%) לקטעי דרך כ-10 מלש"ח לסימון, כ-20 מלש"ח (9%) לסובות לאוטובוסים והשאר לשכונות בטוחות, התקנים והסדרי תנועה.

## zeipexir oiad mikxca zizegiha zizyz

תכנית העבודה לשנת 2003 של מע"צ שמה לה ליעד לאתר קטעי דרך וצמתים בעייתיים בדרכים הבינעירוניות ולבנות "פרופיל בטיחותי" של קטעי דרך וצמתים בדרכים בינעירוניות בדומה לעבודה שנערכה בדרכים העירוניות בשנה הקודמת שהציגה סדר קדימות להשקעות ברשויות בהיבט הבטיחותי.

נערכו סיורים משותפים בנקודות תורפה בדרכים בינעירוניות, וסוכמה תכנית עבודה משותפת למע"צ ולרשות ונקבעו סדרי קדימויות לביצוע. סוכם לקדם התקנת התקני בטיחות למיתון מהירויות כגון מעגלי תנועה בדרכים בינעירוניות, לתשתיות סלחניות כגון: ייצוב שוליים, שיפור עקומות מסוכנות, מעבר תת קרקעי להולכי רגל, מחלפון, "סופגי אנרגיה", צבע משונן ולקיים פיילוט של התקנת מיני מפרדות בניסיון למנוע תאונות חזיתיות בדרכים חד מסלוליות דו נתיביות ובקטעי דרך עתירי תנועה.

עקב אי בהירות בנושא התקציבי ואי העברת ההתחייבויות וכספי העודפים, שהובטחו ע"י המשרד למע"צ, לא בוצעו מרבית הפרוייקטים שתוכננו. מע"צ קידם מתקציביו רק חלק מהפרוייקטים.

### **פרוייקט 16 קטעי דרך עתירי תאונות**

בוצע שלב א' שמשמעותו ביצוע מידי של תיקונים קלים בהיקף של 7 מיליון ₪. עד סוף השנה יסתיים שלב התכנון לביצוע התיקונים היסודיים המתבקשים.

### **מחקר לאיתור מקומות תורפה בטיחותיות בדרכים הבינעירוניות והכנת תכנית לתיקון (ד"ר משה בקר)**

בוצע השנה שלב א' – מיפוי כל נקודות התורפה, צמתי וקטעי התורפה בכל כבישי מע"צ ודירוגם לפי רמת בטיחות מהחמורה לטובה. שלב ב' שיבוצע עד סוף השנה – יכלול אפיון בעיות הבטיחות במקומות התורפה ובחינת הפער בין המצב בשטח להנחיות הקיימות לתכנון. ובחינה האם מאפייני התאונות ניתנות לייחוס לפער הבטיחותי שנמצא. בהמשך ידורגו הפרוייקטים לפי סדר קדימות (תועלת/עלות) ותוכן תכנית יסודית לתיקון הליקויים הבטיחותיים שנמצאו תורמים להתרחשות התאונות.

**בוצעה עבודה עם הטכניון לבדיקת חלקלקות בכל כבישי מע"צ ועתה מטופלים כל הקטעים הבעייתיים.**

### **ניידות לבדיקת תקינות כלי רכב**

בתקופה ינואר – נובמבר 2003 נבדקה **תקינותם** של 34,252 כלי רכב מתוכם רק 0.4% נמצאו עם ליקוי מסוכן ו- 24% עם ליקוי המחייב תיקון. נשקלו 19,555 כלי רכב, מתוכם רק 0.5% נמצאו עם משקל עודף מעל ל- 25% מהמותר. בבדיקות אורות בלילה בחודשי הקיץ, נבדקו 1577 כלי רכב, ב- 7% נמצא ליקוי המחייב תיקון. תפקידן של הניידות הנו לחזק את מערך הפיקוח על תקינות רכב הנע בכבישים ונסיעה בעומס יתר. לרשות האגף 10 ניידות אולם בגלל קשיי איוש ומצוקה כללית של כ"א הוא מפעיל 8 ניידות באורח שוטף.

מתחילת השנה קיימה היחידה 9 מבצעים משותפים עם המשטרה בכל חבלי הארץ בהן נבדקה תקינות ועומס יתר בכלי רכב, כאשר ניידות המשטרה מתגברות את ניידות היחידה ומסייעות בפרישת מניפה בה "נלכדים" כלי רכב שעד היום היו מצליחים לחמוק. בבדיקות אלה נבדקו כאלף כלי רכב. שיעור גבוה במיוחד של כלי רכב לא תקינים (40%) נמצא בקרב כלי רכב שנבדקו במרחב השרון באזור המשולש (טייבה וטירה)

### **ביקורות בחברות המעסיקות קציני בטיחות<sup>13</sup>:**

נערכו ביקורות ב-30 חברות המעסיקות קציני בטיחות. סה"כ כלי רכב שנבדקו 369 מתוכם 34 כלי רכב (המהווים 9% מסך כלי הרכב הנבדקים) הורדו מהכביש בגין ליקויים מחייבי תיקון. התקיימו שלוש חקירות לעומק של תאונות דרכים בהן היה חשד למעורבות גורם טכני ברכב. **הסתיוו מחקרים כלהלן:** הקשר בין גיל הרכב ובטיחותו (בכלי רכב שאינם פרטיים), סטנדרטיזציה של אמצעי רתום ברכב מורכב ומחובר, חובה במאיט (ריטרדר) בכלי רכב. **עבודות בתהליך עבודה:** התפתחות תקנות ותקני בטיחות לרכב, בדיקות רישוי לאופנועים ובדיקות מדגמיות לצמיגים.

**בתחום ייצור סחר ויבוא:** האגף פעל לחיוב יבואן להחלפת צמיגים שהתקין בכלי רכב שלא עמדו בדרישותיו. הוחל בחיוב יבואני צמיגים לתת תעודות אחריות על צמיגים חדשים הנמכרים על ידם. אותרו, הושמדו והוחלפו פנסי רכב לא תקינים שנמצאו בשוק. היחידה קיימה 1,168 ביקורים במפעלים ובתי מסחר לחלקי רכב וכן 484 ביקורים במסופי גבול ובנמלים לבדיקת משלוחי חלקי חילוף.

<sup>12</sup>הנתונים נכונים לתקופה ינואר- ספטמבר אלא אם כן צויין אחרת  
<sup>13</sup> הנתונים נכונים ליוני-ספטמבר 2003

**בתחום שירותי תחזוקה:** התקיימו 2,711 ביקורי פיקוח במוסכים, 614 במכוני ומוסכי רישוי רכב ונסגרו 181 מוסכים לא חוקיים. ננקטו צעדים כנגד בוחני רכב כלהלן: התלו בפועל 4 רשיונות, רשיון אחד התלה על תנאי ו-19 בוחנים קבלו אזהרות. התלה בפועל רשיון אחד של מכון רישוי ולשני מכונים התלה על תנאי.

**מבצע הכן רכב לחורף:** האגף פועל בשיתוף עם איגוד המוסכים ואיגוד מכוני הרישוי, בסיוע אגף ההסברה, להפנות נהגים למוסכים לביצוע הבדיקות במחיר מוזל ולקבלת תווי כשירות.

## ieyixd sb`

אגף הרישוי פעל בשנת 2003 בנושאים הבאים:

- ✓ ביצע **בחינות תיאוריה ב-1,551 כיתות י"א**<sup>14</sup> בתיכון, שלומדות במסגרת החינוך התעבורתי. הזין נתונים שהתקבלו ממשרד העבודה על **מחזיקי תעודת עיוור** ושלל את רשיונותיהם.
- ✓ זימן באמצעות המכון הרפואי לבטיחות בדרכים **מורשעי סמים** ושלל את רשיונותיהם של אלה שזומנו ולא הופיעו וכן נשללו רשיונות לנהגים שנמצא שהם עדיין צרכני סמים. לחלקם הושב רק הרשיון הפרטי ונשלל הרשיון הציבורי.
- ✓ האגף קידם את החקיקה, ההקמה ותכניות ההכשרה לנהגים חדשים ואחרים שיחויבו בתרגול במגרשי הדרכה בתנאי נהיגה מכבידים. כמו כן התקיים השנה ניסוי בקיום מבחן הרישוי לנהגים בשני חלקים הראשון במגרש סגור, והשני בדרך.
- ✓ אגף הרישוי קידם השנה את שדרוג הקורסים לנהיגה נכונה לפי שיטת הניקוד והחל משנת 2004 ילמדו נושאי הקורס בשיטת מולטימדיה, והקורסים יותאמו לאופי העבירות ולמספר הנקודות שצבר הנהג.
- ✓ ספר לימוד עיוני- האגף קידם אפיון של ספרי לימוד הבנויים בשיטת השאלות ותשובות לנהגי רכב פרטי, אופנוע, רכב ציבור, ורכב משא. כתיבת הספר תוצא למכרז לייזם חיצוני, אשר יתחייב למכרו במחיר הנמוך ביותר.
- אוסף השאלות ותשובות בספר ישמש גם לצורך מבחן הרישוי.
- ✓ אגף הרישוי קידם תכנית הכשרה ל"נהג מקצועי" ולעדכון דרגות רשיון הרכב בהתאם לתקן האירופי.

<sup>14</sup>הנתון מתייחס לתשעת החודשים הראשונים ב-2003

## dxearza zegiha ipivw

גף קציני הבטיחות בתעבורה הועבר מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים למינהל התנועה בחודש יולי 2003 ולאחרונה פועל בכפיפות למנהל אגף הרישוי.  
הגף קיים במהלך החודשים ינואר – נובמבר 2003: פיקוח ב – 786 חברות, 465 הדרכות של קציני בטיחות חדשים במפעלים – מתוך 1,730 חברות המעסיקות 1,349 קצב"טים.  
הגף קיים שלושה קורסים להכשרת קציני בטיחות בהם השתתפו 48 תלמידים.  
בוצעו 43 פריסות במבצעי אכיפה בשיתוף ניידות הבטיחות.  
התקיימו שלושה כנסים לקציני בטיחות בשיתוף איגוד קציני הבטיחות.

## dl vde iepit

במגמה לסייע ליחידות הפינוי והצלה לקצר את שעת הזה"ב מרגע ההיפגעות ועד לקבלת הטיפול הרפואי, סייעה השנה הרשות ליחידות החילוץ וההצלה המרחביות - במימון קורסים ורכישת ציוד מתכלה, למד"א- בציוד הרופאים הכוננים המתנדבים בתיקי החייאה ועזרה ראשונה ובמכשירי קשר. **כיבוי אש** - יקבלו השנה סיוע בהתקנת ערכות חילוץ על רכבי "סער" ו"געש".

בשנת 2003 סייעה הרשות לשדרוג מערכת רישום חדרי הטראומה, לצורך שיפור מערך הנתונים על משתמשי הדרך שמגיעים לבתי החולים הכלולים במערך.

## zezenr

הוקם השנה פורום בשם "פעולה" המאגד בתוכו מספר רב של עמותות הפעילות בתחום הבטיחות בדרכים. הפורום קבע לעצמו תחומי פעולה ומתכנס מידי חודש על מנת לתאם את פעולת העמותות. פרויקטים שקודמו השנה באמצעות עמותות: עמותת "אור ירוק" בשיתוף עם "אנשים באדום" מקדמת את פרויקט הנהיגה בליווי של נהג חדש, עמותת "בטרים" זכתה במכרז ומסייעת בקידום השימוש באמצעי רתום ברכב ובעיקר ב"בוסטרים" לגילאי 4-9.

## l "dv

צה"ל השלים ביצוע מבחן מוקדם לתכנית להשתלמות בת יום שכוללת התנסות מעשית ולימוד תיאורטי של מצבי נהיגה מיוחדים לחיילים בעלי רשיון נהיגה אזרחי. לקראת סוף השנה יודרכו המדריכים והתכנית תופעל בצה"ל החל מינואר 2004.