

דין וחשבון לממשלה

ביצוע תכנית העבודה של

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

לתקופה ינואר - יוני 2002

1. מבוא

תכנית העבודה של הרשות לשנת 2002 מבוססת על עקרונות, כללים וכווני פעולה שנקבעו בתכניות עבודה רב - שנתיות קודמות, דו"ח ועדת המנכ"לים למאבק בתאונות הדרכים מדצמבר 1996, דו"ח מיוחד של מבקר המדינה מס' 2000/3. כמו כן מתמקדת התכנית בטיפול במוקדי תאונות, בגורמים השכיחים ביותר לתאונות דרכים קטלניות וקשות ובקבוצות הסיכון העיקריות שאותרו בניתוחים עדכניים של המגמות בתאונות הדרכים. התכנית מבוססת גם על לקחי פעולות וניסיון שנצבר בארץ ובתכניות לאומיות של מדינות שונות בעולם.

2. מטרת העל של התכנית בשנת 2002

מטרת העל של תכנית העבודה לשנת 2002 זהה למטרת העל של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים והיא: הפחתת מספר ההרוגים והפצועים קשה בתאונות הדרכים ושיפור הבטיחות בדרכים בישראל. וזאת על ידי פעילות מתואמת ומשולבת, בנושא, בתפיסה, במקום ובזמן, של כל הגורמים השותפים למאבק בתאונות הדרכים.

3. מגמות בתאונות הדרכים במחצית הראשונה של שנת 2002

במחצית הראשונה של שנת 2002 נמשכת מגמת העלייה בהרוגים בתאונות הדרכים שהתרחשה בשנת 2001 מספר ההרוגים הוסיף ועלה ב - 5%, מאידך נמשכת מגמת הירידה בפצועים קשה. בתקופה זו נהרגו 246 איש לעומת 234 אשתקד (ללא ש"י). עיקר העלייה בתאונות הקטלניות התרחשה בערים (23%), בצמתים (בעירוני ובינעירוני), בקרב גילאי +65, נוסעים ונהגים ברכב בעירוני, הולכי-רגל בבינעירוני, נהגי רכב משא מעל 4 טון, רכב דו גלגלי (אופניים ואופנועים כבדים) ורכבות, מאידך נמצאה הפחתה בהרוגים: בתחום הבין עירוני (7%), לאחר עליה של 37% אחוזים בשנת 2001, בקרב הולכי רגל צעירים 0-14 בערים, ובמעורבות כלי רכב פרטיים ומסחריים עד 4 טון בתאונות קטלניות.

על פי נתוני המשטרה, ברבע מהתאונות הקטלניות – התנהגות הולכי רגל היוותה את הגורם העיקרי לתאונה, ב - 18% מהירות הנסיעה, ב - 11% מהתאונות סטיית הנהג מנתיב נסיעתו, ב - 7% מהמקרים רוכבי האופניים.

4. תקציב תכנית 2002

התקציב הכולל של התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים לשנת 2002 מסתכם בכ- 400 מליון ש"ח מתוכם: תקציב הרשות הלאומית לאחר ששר התחבורה הורה להגדילו ב - 40 מליון ש"ח, הינו 200 מליון ש"ח. לאחר העברת יתרות תקציב מחוייבות משנים קודמות, עומד תקציב הרשות על 259.4 מלש"ח ועוד 43 מלש"ח הרשאה להתחייב.

תקציבי הגופים השותפים לתכנית: משטרת ישראל, משרד התחבורה, החינוך וצה"ל - מסתכם ב - 110 מליון ש"ח. השתתפות רשויות מקומיות באמצעות מנגנון הקבלה במימון (Matching) - 40 מלש"ח.

בנוסף קיימת אפשרות להקצאת עודפי אבנר בסך 29 מליון ש"ח המיועדים לקידום פרויקט אכיפה אלקטרונית אוטומטית בלבד.

יש לציין שתקציב ותכנית העבודה המפורטת בעמוד הבא אינם כוללים את כל התקציבים והפעילות המתבצעים בתחום הבטיחות בדרכים הנמצאים בשליטתם הבלעדית של: משטרת התנועה, משרד התחבורה ומע"צ בעיקר בתחום ההשקעות בדרכים העירוניות והבין עירוניות, מערכת החינוך (בשעות הוראה), רשויות מקומיות, גופי חילוץ והצלה וגופים נוספים השותפים למאבק בתאונות הדרכים.

במחצית הראשונה של שנת 2002 יצאו התחייבויות על סך של כ - 232 מלש"ח, כלומר, חויב כבר 90% מהתקציב הנמצא בשליטתה של הרשות. עם זאת אחוז הביצוע עומד על 15.4% בלבד מתקציבה המעודכן. קצב הביצוע האיטי נובע בין היתר מאישור מאוחר של תקציב המדינה והגבלות על העברת תשלומים לרשויות שברשותן מניות חברת מקורות שהטיל החשב הכללי.

תקציב הרשות לשנת 2002

סכומים במליוני ש"ח

תקציב 2002			תקציב 2001	הגוף/הנושא
סה"כ לתכנית	תקציב המשרד	תקציב הרשות		
49.5	30	19.5	19	תשתית בינעירונית (מע"ץ)
64.5	25	39.5	37	תשתית עירונית (מפע"ת)
114	55	59.0	56	סה"כ תשתית
95	38	57.0	49.9	אגף התנועה - שוטף
6		6.0		אגף התנועה – מבצעים
34.4	11.0	23.4	21.4	חינוך
5.0	2.5	2.5		צה"ל
22		22.0	12.1	הסברה
10		10.0	9.8	רשויות מקומיות וקהילה
4.8		4.8	4.2	גף ניידות
0.9		0.9	1.0	גף קציני בטיחות
1.0		1.0	0.4	פרויקטים במת"ח
179.1	51.5	127.6	98.7	סה"כ הגורם האנושי
2.5		2.5	2.5	מידע ומחקר
1.0		1.0	0.2	חילוץ והצלה
1.1		1.1	0.8	ייעוץ ותכנית רב שנתית
11.5	2.7	8.8	8.0	תפעול ומועצת הרשות
309.2	109.2	200	(1) 166.2	סה"כ תקציב הרשות

- (1) כולל 163.5 מליון ש"ח מתקציב התכנית ו - 2.76 מליון ש"ח מתקציב המשרד לתפעול הרשות (לא מסתכם בדיוק בגלל עיגולים).
- (2) הרשויות המקומיות משתתפות באמצעות מנגנון ההקבלה במימון (Matching) בכ - 28 מליון ש"ח לתשתית עירונית וכ - 5 מליון ש"ח לפעולות מטות בטיחות ומגרשי הדרכה.

5. יישום חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים התשנ"ז – 1997 קובע כי תקום רשות לאומית לבטיחות בדרכים. כמו כן קובע החוק כי שר התחבורה ממונה מטעם ראש הממשלה על ביצוע החוק. החוק מטיל על הרשות תפקיד מרכזי בתיאום ובקרה - על- משרדית של הפעולות הנעשות במשרדי הממשלה השונים בתחום הבטיחות. בבואנו לסכם את יישומו של החוק, עלינו לציין בצער כי הוא אינו מיושם כרוח, כפי שהתכוון המחוקק: תהליך הקמתה של הרשות לא מוצה עד היום: הרשות מאוישת בשיעור של 50% מתקן בעלי התפקידים המקצועיים, תלויה באופן מגביל ביותר בתהליכים מנהליים וכספיים במערכות משרד התחבורה, שאינן בנויות לענות על צרכיה העל - משרדיים וביכולתן אף לבטל את סדרי העדיפויות שנקבעו על ידה.

הרשות שותפה בתכנון וביצוע רק לאותן משימות שהיא מממנת מתקציבה ואין לה כל נגיעה, כאמור לעיל, בתכנון ובפעילות הנוספת המתבצעת בתחום הבטיחות בגופים הממשלתיים השותפים למאבק.

כתוצאה ממגבלות וקשיים אלה, הרשות אינה יכולה למלא את תפקידיה בהתאם לכוונת החוק.

הרשות נמצאת בתהליכי גיבוש של חלופות שיגדירו מבנה ארגון ומעמד, תחומי אחריות וסמכות שיבטיחו את יכולתה לכוון את מדיניות הממשלה ולפקח על הפעולות הנעשות לשיפור הבטיחות בדרכים. החלופות תובאנה לדיון בממשלה.

6. דגשים בתכנית העבודה לשנת 2002 ועיקרי הביצוע**א. הכנת תכנית עבודה רב שנתית**

בחודש מאי מונה ע"י שר התחבורה, ד"ר אפריים סנה, צוות היגוי להכנת תכנית עבודה לאומית רב שנתית חדשה לבטיחות בדרכים. בראש הצוות עומד מר אבי נאור (מקימה ומנהלה, עד לאחרונה, של חברת "אמדוקס") וחברים בו 25 אנשים. חלקם אנשי מקצוע בכירים אשר מתוקף תפקידם אחראים על גופים ומערכות הפעילים בתחום הבטיחות בדרכים, וכן אנשי אקדמיה, מנהל, כספים ומשק ואנשי ציבור בעלי מומחיות וידע בנושא.

הצוות גיבש המלצות לעיקרי תכנית - העבודה לשנת 2003 ועד סוף שנת 2002 יגבש תכנית אסטרטגית לטווח הארוך ותכנית פעולה לאומית לבטיחות בדרכים לטווח של 3-5 שנים.

ב. וועדת חקירה פרלמנטרית לתאונות הדרכים

ביום 4 בפברואר אישרה מליאת הכנסת את החלטת ועדת הכנסת להקים ועדת חקירה פרלמנטרית לעניין תאונות הדרכים, אותה יזם חבר הכנסת מרדכי משעני יו"ר הוועדה הנו ח"כ נחום לנגנטל.

הוועדה קיימה במחצית הראשונה של השנה 8 מפגשים בהם נידונו סוגיות מהותיות בתחום הבטיחות בדרכים, אליהם זומנו כל הגופים הרלבנטיים לכל הנושא.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הכינה לוועדה, לקראת כל דיון, מסמך עמדה מסכם בנושא שנדון שכלל: תפיסה אסטרטגית מנחה בתחום, נתונים, תיאור הפעילות ותכניות העבודה, תיאור הבעיות וכיווני פתרון.

הרשות שמה לעצמה ליעד להביא את הסוגיות לדיון ציבורי פתוח וגלוי בתקווה שהוועדה והגורמים השותפים יתגייסו, במשנה תוקף לסייע למציאת פתרונות ולקידום תקציבים, פעילות, וחקיקה שתביא לשיפור הבטיחות וצמצום ההרג בדרכים.

ג. חקיקה**שיטת הניקוד החדשה:**

המיועדת להכביד על נהגים רצידיביסטים, אושרה בקריאה שניה ושלישית בכנסת. השיטה תכנס לתוקפה ביום 1 באוקטובר 2002. משטרת ישראל נערכת להקמת מערכת למענה קולי אוטומטי שיתן לציבור "מפתח" לתרגום העבירות שביצע לנקודות שצבר.

רשיון נהיגה מדורג:

מעורבותם הגבוהה של נהגים צעירים בתאונות דרכים קטלניות, בהן נפגעים צעירים נוספים כנוסעים ברכב, הניעה את שר התחבורה להחלטה, לקדם בחקיקה חבילת אמצעים אשר יביאו, כמקווה להפחתת מעורבותם של צעירים בתאונות דרכים.

הרשיון המדורג מתייחס: לתקופת נהיגה בליווי שתוארך לתקופה של 6 חודשים (לאחר שקוצרה ל- 2 חודשים), להגבלה על מספר הנוסעים ברכב עם נהג צעיר, לגיליון עבירות נקי לתקופה של שנתיים והשתלמויות בנהיגה בטוחה, כתנאים לקבלת רשיון נהיגה קבוע לנהג צעיר.

מתן מעמד מיוחד למנהל הבטיחות בדרכים בעיריות, בחוק (פקודת העיריות).

- לקבוע כי כל רשות מקומית בעלת 100 אלף תושב ומעלה תחויב בחוק להעסיק מנהל בטיחות עירוני במשרה מלאה בתקן העירייה
- לשפר את מעמדו ואת סמכותו המקצועית של מנהל הבטיחות ברשות המקומית ובכלל זה חברות מלאה בוועדות בנין עיר.

שימוש בטכוגרף כראיה בבית המשפט

נמצא בדיון זמן רב בוועדת הכלכלה בכנסת, בשל קושי להוכיח מי הנהג העבריין, והיכן בוצעה העבירה. נשקל המעבר לטכוגרף אלקטרוני.

אצילת סמכויות להסדרי תנועה לרשויות המקומיות.

בעקבות תיקון לסעיף 18 א' לתקנות התעבורה החלה אצילת סמכויות של מנהל היבשה במשרד התחבורה לרשויות מקומיות בתחום הסדרי תנועה, רמזור ותמרור, וזאת בתנאי שהרשויות תתייעצנה במהנדסי תנועה ובטיחות מומחים .

עצירת רכב שנסע בעומס יתר

יישום התקנה המאפשרת השבתת רכב שנסע בעומס יתר מעל ל - 25% מתעכב לאור קשיים לאתר מגרשים ולהקים מקומות חניה שמורים לרכבים שנעצרו. הרשות לבטיחות בדרכים בשיתוף עם מע"צ והמשטרה אתרו מגרשים ובוחנים אפשרויות להפעלתם.

תיקון פרק י' לפקודת התעבורה – קציני בטיחות בתעבורה

הרשות פועלת לתיקון פקודת התעבורה באופן שירחיב את תכולת התקנה על סוגי רכב הנדסי כבד, ויחזק את מעמדו ועצמאותו של קצין הבטיחות בתעבורה הממלא את תפקידו נאמנה (בדומה למעמד של מבקר פנימי).

ד. סקרים מחקרים ומידע

קודמו מחקרים בנושאי הרכב: סטנדרטיזציה של אמצעי רתום ברכב, רפידות בלם חלופיות, ובלם מנוע.

שודרג קובץ נתוני תאונות הדרכים בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה באופן שיאפשר קישורו והעשרתו בנתונים מקבצי נהגים ורכב ויאפשר לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שימוש עצמאי בנתונים שיועברו מידי רבעון.

בעקבות הגבלות הולכות וגוברות של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מסיבות של הגנה על הפרטיות של המעורבים בתאונות הדרכים, מועברים פרטי התאונות ללא מספר תיק התאונה במשטרה וללא תעודות זהות של המעורבים.

הדבר מונע את העשרת פרטי התאונה בפרטים שנמצאים בתיק המשטרתי ואינם מקודדים ב"טופס התאונה". הדבר פוגע ביכולת התחקור והסקת מסקנות שעשויות למנוע תאונות בעתיד. למשל עדכון העבודה "פרופיל בטיחותי של ישובים" לשנים 2000-2001 מתעכב בגלל ההגבלות הנזכרות.

יש למצוא פתרון שיקנה לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מעמד שווה לזה שיש ללשכה לסטטיסטיקה ולמשטרה מבחינת האפשרות להגיע לנתונים הנדרשים לצורך ביצוע מחקר ותחקור הסיבות לתאונות.

ה. הסברה - נושאים שטופלו השנה באופן מערכתי

הקמפיין המרכזי השנה התמקד בהולכי רגל

הולכי הרגל מהווים אוכלוסייה פגיעה במיוחד בתאונות הדרכים. בשנת 2001 נהרגו בדרכים 172 איש כהולכי רגל.

הקמפיין שנפתח בחודש יוני 2002 בסיסמה "פסים לב זה סימן לחיים" נועד להחזיר להולכי-הרגל את האמון במעבר החצייה. הקמפיין הוסיף תנועה לפעולות החצייה והיא הרמת יד עם אגודל זקור כלפי מעלה כסימן לבקשת הולך הרגל לאפשר לו לחצות בבטחה. מאידך היתה פניה לנהגים להאט לפני מעבר חציה ולאפשר את החצייה למי שמבקשים לחצות.

נשיא המדינה נאות לתת את אות הפתיחה למבצע בהשתתפות ראש עיריית ירושלים.

ממצאי סקר שנעשה מראים כי כמחצית מהאוכלוסייה הרלבנטית נחשפה לשידורים ומתוכה 28% דווחו שהם נעזרים בהרמת אצבע למעבר במעבר החצייה (בתשובה לשאלה מובנית).

במקביל להסברה שנעשתה בכלי התקשורת ההמוניים התקיימה פעילות מקיפה ברשויות המקומיות בשיתוף פעולה יפה בין הגורמים הפועלים בשטח הרשות למניעת היפגעות הולכי רגל: משרדי משטרת התנועה במחוזות הפעילו שוטרים ומתנדבים לאכיפה כלפי הולכי הרגל, על מנת שיחצו במעברי חציה וכלפי נהגים למתן זכות קדימה להולכי רגל החוצים במעבר החצייה.

כמו כן תודרכו מורים להעביר במסגרת מערכת החינוך בסוף שנת הלימודים תשס"ב ובתחילת השנת הלימודים תשס"ג מערכי שיעור המתייחסים לחציה על פי הכללים בנוסף להרמת היד.

התקיימו 6 כנסים של מנהלי מטות הבטיחות וחולקו כ - 3 מיליוני פריטים לחלוקה.

בוצעו כ- 40 הדרכות למתנדבים מורים עובדי מדינה והורים בקהילה.
בהמשך הקמפיין יופנה המסר למבוגרים שמעורבותם בתאונות כהולכי רגל בשנת 2002 גבוהה במיוחד.

נושאים נוספים שטופלו השנה בהסברה:

חגירת חגורות בדגש למושב האחורי: במגמה לצמצם את מספר ההרוגים כנוסעים ברכב. בדיקת הנתונים מראה כי לו נחגרו כל הנוסעים ברכב שהיו מעורבים בתאונות בשנת 2001 היו נחסכים כ- 80 הרוגים.

נהגי רכב כבד: במגמה לצמצם את נהיגתם של נהגי רכב כבד במצבים של עייפות ונהיגה רצופה ללא מנוחה. ולצמצם את מעורבותם הגבוהה יחסית של נהגים מקצועיים ברכב כבד במיוחד בתאונות.

נהיגת צעירים: תחת השפעת אלכוהול ועייפות: ההסברה כוונה הן להורים שבידם המפתחות לרכב והן לצעירים שמעורבים בתאונות הדרכים בשיעור העולה בהרבה על ייצוגם באוכלוסייה.

פעילות שוטפת: מול תחנות רדיו גלג'יז וגל'יז העברת חומר מערכתי לעיתונות. קידום תכנית טלוויזיה בערוץ ה-2- שתייחד 13 פרקים לנושא הבטיחות.

1. רשויות מקומיות וקהילה

כמעט מחצית מתאונות הדרכים הקטלניות במדינת ישראל מתרחשות בדרכים עירוניות. הרשות רואה בראש הרשות המקומית, ובעירייה את מי שאחראים על הבטיחות בדרכים בשטח שיפוטם.

בשנת 2002, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ומשרד התחבורה החלו בהגברת התביעה מראשי הערים להנהיג את פעילות הבטיחות בדרכים בעירם ולקחת בה חלק פעיל ומאידך, כנגד הדרישה לנטילת אחריות, החלה אצילת סמכויות בתחום הסדרי תנועה ותמרור לאותן רשויות המתחייבות להיוועץ במומחי תחבורה ובטיחות.

מנהלי הבטיחות המקומיים הנם הכוח המניע ותפקידם להפעיל ולתאם את פעילות כל הגופים הלוקחים חלק במאבק בתאונות הדרכים ברשות המקומית, כלומר: בתי הספר ומערכת החינוך, משרדי המשטרה בישוב, ארגוני מתנדבים בקהילה, מחלקות תנועה והנדסה רווחה ובריאות בעירייה וכו', בתיאום עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

תכניות עבודה

במחצית הראשונה של שנת 2002 הוגשו, אושרו והוחל ביישומן של 210 תכניות עבודה בתחום הבטיחות בדרכים שהוגשו על ידי מנהלי הבטיחות של רשויות מקומיות יהודיות וערביות. אושרו תכניות בהיקף תקציבי של כ - 7 מלש"ח והועברו עד סוף יוני 2002 התחייבויות לשלב א' בסך 3.6 מלש"ח.

תכניות העבודה של הרשויות כוללות: פעילות העשרה ענפה בתחום הבטיחות בקרב ילדים, בני נוער, ונהגים צעירים במסגרות החינוך הפורמליות והבלתי פורמליות, בקייטנות, פעולות בקרב הורים, קשישים והקהילה, פעולות לשיפור מפגעים וליקויים בטיחותיים בתשתית ברשות המקומית וכן פעילויות מערכתיות המונהגות על ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים כגון: תחרות "עיר בטוחה", מבצעים מיוחדים בתחום: הולכי רגל, פתיחת שנת הלימודים, נהגים צעירים, שימוש בחגורות בטיחות ואמצעי ריסון נוספים ברכב ועוד.

חיזוק מעמדו ויכולתו של מנהל הבטיחות להשפיע ביישוב, עשויים לתרום להעלאת רמת הבטיחות בישוב. לפיכך, נקבע הסילבוס, תמהיל השיעורים והמרצים, ונבחר גורם מבצע לניהול קורס בן - 150 שעות שמיועד להעלאת רמתם המקצועית של מנהלי הבטיחות העירוניים. הקורס יפתח במחצית השניה של השנה. הרשות מקדמת החלטה משותפת עם משרד הפנים לחייב קיומו של מנהל בטיחות במשרה מלאה ברשויות מקומיות גדולות וכן הפיכתו של מנהל הבטיחות כחבר מהמניין בוועדות בניין עיר.

פרוייקט "נתיבי זה"ב" המטפל באוכלוסיית הקשישים כמשתמשי דרך פגיעים במיוחד המשיך השנה לפעול ב- 14 רשויות מקומיות בהן קיים ריבוי של קשישים וכן קיימת נכונות של גופים המטפלים בקשישים להתגייס לפעולות ההסברה ולביצוע התיקונים והשיפורים הנדרשים ולגיוס קשישים לפעילות למניעת היפגעות עמיתיהם.

הרשות מתקצבת כשני שליש מתקציב הפרוייקט והשאר משולם על ידי הרשות המקומית. עד סוף יוני יצאו התחייבויות לרשויות בסך 414.4 אלפי ש"ח מתוך כ - 660 אלפי ש"ח השתתפות הרשות.

מגרשי ההדרכה לבטיחות בדרכים מהווים, לתלמידי כתות ד' -ה', שטח מוגן להתנסות כהולכי רגל וכרוכבי אופניים, באלמנטים השונים של הכביש: מעברי חציה, רמזורים, תמרורים, תנועת כלי רכב והולכי רגל וכד'.

גובשה תכנית לטיפול ואחזקה של 18 מגרשים קיימים והקמת 10 מגרשים נוספים בהיקף תקציבי של 6.5 מליון ש"ח.

הוחלט במועצת הרשות על הקפאת פיתוחם של המגרשים החדשים עד לסיומה של עבודת מחקר הערכה והגשת הצעת צוות היגוי שמונה לבחינת הנושא.

תחרות "עיר בטוחה": מטרת התחרות הנה לחולל פעילות מואצת בתחום הבטיחות ולהעלות את המודעות של העיריות ל בעיות הבטיחות בדרכים בתחומן ולפתרוןן. השנה לראשונה, מתקיימת התחרות במימון חסויות של הסקטור העסקי הפרטי כאשר הרשות מעורבת רק בבחירת חברה במכרז וקביעת תקנון התחרות. התחרות נפתחה בטכס ברשות שר התחבורה וראש עיריית תל אביב סגן שר הפנים וחברי כנסת, וכן מעל למאה נציגים של רשויות מקומיות. לרשויות המצטיינות בקבוצתן (לפי גודל) יחולקו פרסים. נרשמו עד חודש אוגוסט כ-140 רשויות לתחרות.

ז. קציני בטיחות בתעבורה

גף קציני הבטיחות בתעבורה פועל ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים על פי חוק הרשות ועל פי תקנה י' לתקנות התעבורה. תפקידו העיקרי הנו לפקח על כך שחברות בעלות רכב היסעים או הובלה יעסיקו קצין בטיחות בתעבורה על פי החוק. פיקוח קצין הבטיחות בחברה על הנהגים: הכשרתם המקצועית, הפעלתם בהתאם לחוקי העבודה והמנוחה ותקנות התעבורה, ופיקוחם על תקינות הרכבים בחברה נמצאו כתורמים משמעותית להפחתת מעורבותם והיפגעותם בתאונות ונמצא גם כמשתלם כלכלית לבעלי החברה.

מעורבות כלי הרכב המפוקחים על ידי קצין בטיחות בתעבורה מגיעה לשיעור של כ-13% עד 17% בעוד שהם מהווים כמחצית מאוכלוסיית כלי הרכב.

לאור המעורבות הגבוהה יחסית בתאונות של כלי רכב כבדים ושל נהגי רכב מקצועיים ולאור האמור לעיל, לגבי פוטנציאל המניעה הגבוה של קציני הבטיחות בתעבורה המועסקים בחברות, רואה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מתפקידה להעלות את רמת הכשרתם של קציני הבטיחות לתעבורה ולבסס את מעמדם בחברות המעסיקות אותם באופן שיגן על מי שמבצע תפקידו נאמנה.

הגף קיים במהלך חודשי ינואר-יוני: 531 פיקוחים בחברות, 234 הדרכות של קציני בטיחות חדשים במפעלים, מתוך 1,648 חברות פעילות המעסיקות 1,217 קציני בטיחות.

הגף קיים קורס אחד להכשרת קציני בטיחות חדשים במפעלים בו הוכשרו 33 איש. התקיימו 3 קורסים לקציני בטיחות בכירים בהם השתתפו 83 תלמידים.

קציני הבטיחות הבכירים מיועדים לענות על צרכים חדשים בפקוח שנוצרו עם כניסת חוק המוביל לתוקף ועם פתיחתם של משרדים המספקים שירותי פיקוח של קציני בטיחות.

ח. מינהל התנועה

מינהל התנועה במשרד התחבורה מורכב מאגף הרישוי ואגף הרכב.

שיפור הכשרת הנהג הצעיר

אימוץ התקן האירופאי

נהגים צעירים – עד גיל 24 מעורבים בתאונות קטלניות וקשות בשיעורים העולים על ייצוגם באוכלוסייה. שיעור המעורבות גדל בשנת הנהיגה השנייה לאחר קבלת הרישיון ולאחר מכן הולך ויורד בהדרגה עם צבירת הניסיון ועם ההתבגרות. השנה נעשה מאמץ להרחיב את מעגל תלמידי החינוך התעבורתי בכיתות י"א בבתי הספר ורשות החזירה לבתי הספר את מבחני התיאוריה. אגף הרישוי אימץ את התקן האירופאי למבחני רישוי, כלומר הארכת משך המבחן ל- 30 דקות וצמצום מספר הנבחנים לבחון ליום עבודה באופן שיוכל לקיים מבחן מקיף ויסודי יותר.

כמו כן גובשה הצעה לרשיון נהיגה מדורג והארכת תקופת הליווי ל- 6 חודשים.

כתיבת ספר תיאוריה חדש

ספר התיאוריה אמור להקנות לתלמיד הנהיגה בסיס ידע רחב יותר ולהכשירו להתנהגות בטיחותית יותר על הכביש. אישור הנושא נמצא בוועדת המכרזים לאחר שנמצא מקור תקציבי לביצועה. מבחני הרישוי בתיאוריה בעתיד יותאמו לחומר הכלול בספר ויאפשרו לאבחן באופן מהימן יותר את רמת הידע וההבנה של התלמיד בחומר.

תכנית הכשרה לנהגים מקצועיים – למקצוע "נהג מקצועי"

נהגים מקצועיים מהווים קבוצה בסיכון גבוה למעורבות בתאונות קשות וקטלניות, בעיקר נהגי הרכב הכבד מאד. בתקופה ינואר- יוני 2002 גובשה באגף הרישוי ביחד עם משרד העבודה תכנית מיוחדת להכשרת נהגי רכב כבד לקבלת תעודת מקצוע- "נהג מקצועי" כן הוחלט להוסיף פרק בטיחותי לתכנית ההכשרה - צוות משותף לרשות, למשרד הרישוי ולמשרד העבודה מגבש את תכני הפרק.

גף ניידות בטיחות כלי רכב

גף ניידות הבטיחות באגף הרכב מפעיל 8 ניידות. הגף מקיים בדיקות תקינות רכב בדרכים, במהלך השנה וזאת על מנת להרתיע נהגים מנהיגה ברכב בלתי תקין או בעומס יתר.

במהלך המחצית הראשונה של השנה קיים הגף בדיקות כלהלן:

בדיקות תקינות לכלי רכב

בסה"כ נבדקו 16,391 כלי רכב, מתוכם רק 1% נמצא עם ליקוי מסוכן וברבע מכלי הרכב נמצא שדרוש תיקון.

בדיקות עומס יתר

נשקלו 12,730 כלי רכב, מתוכם רק 1% היו במשקל עודף של 25% ומעלה (96 כלי רכב) ו- 7% היו במשקל עודף בין 10%-25%.

בדיקות במעברי גבול

נבדקה תקינות של 837 כלי רכב, מתוכם: כ- 17% (140) הוחזרו לירדן בשל ליקויים.

ט. תחום האכיפה

מטרתה של המשטרה והאכיפה להוות גורם מונע ומרתיע את ציבור משתמשי הדרך מאי ציות לחוקי התעבורה, זאת בשילוב עם הפעילות החינוכית, ההסברתית, השיפוטית ויתר הגורמים המטפלים במניעת תאונות הדרכים. תפקידה להגביר במשתמשי הדרך את תחושת ההסתברות להיתפס ובכך לחזק את התנהגותם על פי חוק. הנחת היסוד בתכנית היא כי התנהגות קונפורמית של משתמשי דרך וקיום תקנות התעבורה, כנורמה, יקטינו משמעותית את מספר התאונות בכלל ואת התאונות הקשות בפרט.

מטרת התכנית השנה הנה ליצור אכיפה אפקטיבית על ידי: מיקוד האכיפה במקומות ובנושאים בהם קיים ריכוז גבוה של תאונות (אכיפה בדרכים בינעירוניות עתירות תאונות ואכיפה כלפי הולכי רגל במגזר העירוני), הגברת תחושת ההסתברות להיתפס על ידי הגדלת מספר הדו"חות תנועה על ידי הרחבת האכיפה האלקטרונית האוטומטית בקטעי דרך ובצמתים במספר דרכים בינעירוניות. וקיצור "שרשרת האכיפה" – כלומר, הקטנת משך הזמן מביצוע העבירה עד להבאת העבריין לדין.

עיקרי ביצוע תכנית העבודה המשותפת למשטרה ולרשות במחצית הראשונה של שנת 2002 היו כלהלן:

א. מערכת אכיפה אלקטרונית אוטומטית

- עובה מערך האכיפה בכביש 40 בין צומת מלאכי לבי"ש.
- הסתיים אפיון המצלמה הדיגיטלית.
- נרכשו והושמשו לפעילות מבצעית מצלמות רמזור דיגיטליות, מערכת ממל"ז ניח (עם צילום) ושתי מערכות תל"מ (תחנה לאכיפה ממוחשבת).
- המערכת הותקנה משדרת תמונות לאחור.
- צוות משותף לרשות, למשטרת ישראל, ומשרדים נוספים בוחן בימים אלו את שיטת ההתקשרות וההפעלה המועדפת ואת הבעיות הטכניות והמשפטיות.
- נבחנת חלופת הקמה והפעלה של המערך על ידי המשטרה, לעומת הקמה והפעלה באמצעות יזם פרטי.

ב. פעולה ממוקדת בכבישים בינעירוניים (פרויקט 11)

התמקדות באכיפה ב - 11 קטעי כביש עתירי תאונות באורך של 300 ק"מ. מאמץ מתוגבר של משמרות שוטרים (10,426) ועד 6,052 משמרות ית"מ – הניב כ - 67 אלף דו"חות, כ - 44 אלף דו"חות איכות, 986 פסילות ו - 4,319 איסורי שימוש. בתקופה ינואר-יוני התאונות הקטלניות בקטעים בהן היתה אכיפה ירדה ב - 43%.

ג. קיצור משך זמן מביצוע העבירה לשפיטה

ברבעון השני של שנת 2002 גדל ב- 35% מספר התיקים שהמשטרה פתחה ובכל זאת התקצר זמן הטיפול. אחוז התיקים שטופלו בתוך פרק זמן של 90 יום, עלה מ- 30% בינואר-מרץ ל- 90% בתקופה ינואר-יוני.

ד. משרדי התנועה בערים – פרויקט הולכי רגל

המשטרה השתלבה השנה במבצע הולכי-רגל של הרשות, הוגשו 22,354 דו"חות, מתוכן 5,721 בגין אי זכות קדימה להולכי-רגל. יש לציין כי למרות העליה שהתרחשה במחצית הראשונה בהרוגים בערים (23%) דווקא בקרב הולכי-הרגל נמצאה מגמה צנועה של ירידה (-4%) בהרוגים. יש להניח ששילוב הכוחות בהסברה ובאכיפה נתן תוצאה טובה.

ה. מבצעי אכיפה משותפים נוספים למשטרה ולרשות:

"דרך ארוכה" ו"קיץ לוחט" – מתמקדים בפעילות במחוזות בשטח העירוני, באמצעות רכב שכור ושוטרים ממוקדים בנקודת תורפה בערים ובאכיפת הולכי-רגל.

כמו כן, שולבו השוטרים בפעילויות הרשות בנושאים: מבצע חגורות מאחור, נהגי משאיות, נהגי משאיות, נהגים בפסילה.

י. חינוך לבטיחות בדרכים

משרד החינוך והרשות הלאומית לבטיחות, רואים בחינוך לבטיחות בדרכים משימה לאומית ארוכת טווח שמטרתה צמצום מעורבות הפרט בתאונות הדרכים בכל מהלך חייו וטיפול תרבות של התנהגות בטיחותית בדרכים.

יעדי תכנית העבודה של משרד החינוך בתחום הבטיחות בדרכים נקבעו בהחלטות ממשלה משנת 1993 לפיהן: יש להגיע לכך שכל תלמיד בכל שכבת גיל ילמד שעה שבועית בנושא בטיחות בדרכים ומספר שעות התקן שיוקדשו לנושא במערכת החינוך יגיע בתוך 10 שנים ל-13,500 שעות.

בשנת תשס"ב נמשכה העלייה בהיקף פעילות ההוראה לבטיחות בדרכים, כפועל יוצא מהרחבת מספר שעות ההוראה מסל שעות בתי הספר שהגיע ל-8000 שעות. בשנה זו נחשפו ללימודי בטיחות, בהיקף של לפחות שעה שבועית שנתית כ-90% תלמידי בתי"ס יסודיים וכ-75% מתלמידי בתי"ס העל-יסודיים.

במגזר החרדי הגיע אחוז החשיפה לכ-46%, בהיקף של 6 שעות שנתיות לכיתות א' עד י"א.

הישגים מיוחדים לתחום הזה"ב במערכת החינוך במחצית הראשונה של 2002:

1. הוחלט על הקמת ועדת מקצוע לנושא הבטיחות בדרכים. החלטה זו מעלה את נושא בטיחות בדרכים למעמד שווה ערך למקצועות הלימוד האחרים הנלמדים במערכת החינוך. הועדה תבחן אפשרות לקבוע את נושא הבטיחות בדרכים כיחידה בבחינות הבגרות.

2. יצאה הנחיית מנכ"לית להוראת חובה של המקצוע במערכת החינוך בשנת תשס"ג בגני חובה, כיתות א' וי"א.

3. הוראת החינוך התעבורתי תתקיים משנת הלימודים הבאה, באמצעות רכישת שעות לימוד, דהינו על-ידי מורים מוסמכים מתוך מערכת החינוך.

4. הוגדל התקציב להכשרת גננות בתכנית "לנוע בעולם מתנועע" ב-300 אש"ח מתקציב אגף השתלמויות, על מנת לאפשר קפיצת מדרגה בהוראת התכנית בגנים בשנת תשס"ג.

5. למרות הקיצוץ הכללי בתקציבי משרד החינוך לשנת תשס"ג לא נפגע מערך ההשתלמויות ולא קוצצה מכסת השעות השבועיות בתחום בטיחות בדרכים. רוב עובדי תחום בטיחות בדרכים שהועסקו עד כה על ידי חברה קבלנית חיצונית, יעבדו החל משנת הלימודים תשס"ג בימי הדרכה באמצעות משרד החינוך.

בקדם יסודי

נלמדה התכנית "לנוע בעולם מתנועע" ב – 700 גנים. הרשות משתתפת ברכישת ערכות ההפעלה וההתנסות המלווה את התכנית, באמצעות מנהל הבטיחות ברשות המקומית.

בבתי"ס היסודיים

הוקדשו 6,400 שעות שבועיות (2,846 שעות משרד החינוך ו – 4,500 שעות ביי"ס) להוראת הבטיחות בבתי-הספר היסודיים.

חינוך תעבורתי בכיתות י"א

בשנת תשס"ב נלמד החינוך התעבורתי להכשרת נהגים צעירים ב – 1,500 כיתות י"א – בתכנית בת 26 שעות שנתיות לכיתה. למרות שהתכנית הקיפה (לפי אומדן) כ-45 אלף תלמידים רק כשליש מהם ניגשו למבחני התיאוריה שקיים אגף הרישוי בבתי הספר, ומתוכם רק 40% עברו את המבחן בהצלחה.

רכזים לבטיחות

קצב הכנסת רכזים בית סיפריים נוספים למערכת החינוך, אינו מצליח להדביק את הנשירה. בתשס"ב פעלו בבתי הספר 1,350 רכזים. ולקראת ספטמבר 2002 יתווספו אליהם 350 רכזים נוספים שהכשרתם תסתיים עד אז.

י"א. פיתוח תשתית לבטיחות בערים

היעדים של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בתחום התשתית התחבורתית הינם: להגיע לכך שתינתן עדיפות לשיקולי בטיחות בתהליכי התכנון הבניה וההפעלה של מערכות הדרכים והמסילות בישראל. ולהרחיב את השימוש באלמנטים בטיחותיים להעלאת רמת הבטיחות של דרכים קיימות, להפיכתם לסלחניות לטעויות של משתמשי דרך.

תכנית העבודה לשנת 2002 בתחום התשתית העירונית נבנתה על סמך נתוני תאונות ונפגעים מצטברים לאורך שלוש שנים לפחות.

בעבודות שבוצעו הושם דגש בעיקר על צמצום תאונות חזית צד בצמתים ומיתון תנועה בצירים, בעזרת מעגלי תנועה ורמזורים בצמתים, הגנה על הולכי רגל, בעזרת התקני בטיחות שונים כגון: מעקות בטיחות, איי תנועה ומפרדות בהם יוכלו הולכי הרגל למצוא מפלט, פסי האטה, "אוזניים", סימון כבישים ומעברי חציה, התקנת סובות לאוטובוסים ליד מוסדות חינוך ועוד.

בתכנית 2002 סוכם תקציב בהיקף של 76.2 מלש"ח לתשתיות בערים ועוד 20.5 מלש"ח בהרשאה להתחייב.

במחצית הראשונה של השנה יצאו התחייבויות בסכום של כל התקציב המעודכן וכמעט כל ההרשאה להתחייב (93.2 מלש"ח).

עם זאת הביצוע הסתכם ב- 4.6% בלבד מהתקציב המעודכן.

תכנית העבודה של מינהל היבשה, כולל התחייבויות מועברות משנים קודמות, מסתכמת ב- 198 מיליון ש"ח. להלן חלוקת התקציב לפי סוגי פרויקטים:

צמתים: כ- 56% לצמתים, מתוכם: כ- 21% למעגלי תנועה, כ- 7% לצמתים עם רמזורים. היתר (כ- 28%) לשיפור צמתים.

קטעי דרך: כ- 15%

סובה והסדרים ליד ביה"ס: כ- 11%

התקנים: פסי האטה, מעקות, מדרכות, אוזניים, שיפורים גיאומטריים וכד'.

י"ב. בתחום הבין-עירוני

תכנית העבודה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים המשותפת עם מע"צ לשנת 2002 כוללת 22 פרויקטים שסוכמו ומתבצעים על ידי מע"צ, בהיקף תקציבי של 69.2 מלש"ח. מתוכם כ- 49 מיליון ש"ח מתקציב מע"צ ו- 19.5 מיליון ש"ח מתקציב הרשות. כמחציתם בצמתים. פירוט הפרוייקטים הנו כלהלן:

2 נתיבי זחילה, סופגי אנרגיה, טיפול בחלקלקות במספר קטעים, ייצוב שוליים במספר קטעים, 2 מעברים תת-קרקעיים להולכי רגל, מחלפון וכן התקני בטיחות.

י"ג. חילוץ והצלה

יחידות כיבוי אש

סוכם כי הרשות תשתתף השנה בציודם של 6 רכבי "געש" החדשים, בציווד חילוץ בסכום של 50 אלפי ₪ לכל רכב (עלות ערכת אמצעי החילוץ במחירי 2002 היא 75 אלפי ₪ לערכה).

בחציון הראשון טיפלו שירותי הכבאות בכ – 300 תאונות דרכים וחולצו כ – 200 לכודים.

יחידות חילוץ מרחביות

הרשות בשיתוף משטרת ישראל, המשרד לאיכות הסביבה ומשרד הבריאות בחנו וסיכמו את סוג מערכות הקשר אשר ישמשו לצורך זימונם המהיר של המתנדבים ממקום הימצאם לאתרי התאונות.

בחציון הראשון היו מעורבים יחידות החילוץ ב – 39 אירועים בהם היה מעורב רכב לפי החלוקה הבאה:

גולן -	1	הר הנגב -	3	ערד -	3
מגילות -	28	ערבה -	4		

טראומה

מנכ"ל הרשות בשיתוף מנכ"ל משרד הבריאות וד"ר קובי פלג קבלו החלטה לשדרג את מערך רישום הטראומה. הרשות בוחנת אפשרות לשילוב נתוני חדרי טראומה בנתוני תאונות הדרכים שבלמ"ס. הנתונים ישמשו לטיוב נתוני סוגי הפגיעה וחומרת הפגיעה, ויסייעו לקבלת החלטות לגבי אופן הפעלת מערך הטיפול והפינוי של הנפגעים. עפ"י הערכות, מערך רישום הטראומה יעלה מעל לשלושה מליון ₪.

י"ד. צה"ל – השתלמות חיילים בעלי רשיון נהיגה

במהלך ינואר-יוני - גובשה תפיסה של ההשתלמות. סוכם היקף תקציבי של 4.5 מליון ש"ח (2.5 מליון ש"ח - צה"ל ו- 2 מליון ש"ח - רשות). כמו כן, התקיים פיילוט לגבי שני פרקים בהשתלמות: פרק פסיכולוגי ופרק נהיגה מעשית ורכישת מיומנות. על סמך הפיילוט יסוכם תמהיל שני המרכיבים בהשתלמות בת-יום. לקראת הרבעון הבא יושלם אפיון הקורס בהתאם לפיילוט ויותחל בקיום השתלמויות לנהגים. היעד הנו להגיע ל - 10,000 חיילים נהגים.