



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## צוות ההיגוי לתכנית רב שנתית לבטיחות בדרכים : עיקרי התכנית לשנת 2003

### רקע

בחודש מאי 2002 מונה ע"י שר התחבורה, מר אפרים סנה, צוות היגוי להכנת תכנית רב שנתית חדשה לבטיחות בדרכים. בראש הצוות עומד מר אבי נאור, וחברים בו 25 אנשים, חלקם אנשי מקצוע האחראים בתוקף תפקידם על גופים ומערכות הפעילים בתחום הבטיחות בדרכים, חלקם אנשי אקדמיה המתמחים בתחומי ידע הקשורים עם הבטיחות בדרכים, וכן אנשי ציבור וממלאי תפקידים בעבר באותם תחומים.

צוות ההיגוי יגבש תכנית לאומית לבטיחות בדרכים, שתכלול תכנית אסטרטגית לטווח ארוך (עשר שנים) ותכנית פעולה לתקופה של 3 – 5 שנים. הצוות יגיש את התכנית בסוף שנת 2002.

קדמה לתכנית זו התכנית הרב שנתית לבטיחות בדרכים לשנים 1999 – 2001, שאושרה ע"י הממשלה בדצמבר 1998. בראיה לאחור, חלקים רבים בתכנית לא יושמו. צוות ההיגוי נתן את דעתו לבחינת הסיבות לכך, על מנת ליישם הלקחים והמסקנות בגיבוש התכנית החדשה.

על מנת שעבודת צוות ההיגוי תוכל לבוא לידי ביטוי בשנת 2003, מוגש בזה דוח ביניים ובו דגשים מרכזיים לתכנית בטווח הקצר.

צוות ההיגוי אינו מחליף את הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואת מועצת הרשות בקביעת תכנית העבודה המפורטת ובניית התקציב לשנת 2003.

### מטרה

מטרת עבודה זו להציג את עיקרי תכנית הפעולה הלאומית לבטיחות בדרכים לשנת 2003, כבסיס להכנת תכנית עבודה מפורטת.

### עקרונות להכנת התכנית

מטרת העל של התכנית להשיג הפחתה מתמשכת במספר ההרוגים והפצועים קשה בתאונות דרכים.

בגלל האופי האקראי של תאונות הדרכים, לא ניתן לבחון בכלים סטטיסטיים שינויים בטווח קצר של שנה אחת, ולכן התכנית המוצעת לשנת 2003 לא תציב יעד כמותי להפחתה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לביטחות בדרכים

התכנית תתבסס על המרכיבים הבאים :

- בחינת המלצות התכנית הרב שנתית 1999 – 2001 וקידום פרויקטים שטרם בוצעו ;
- טיפול בגורמים השכיחים העיקריים לתאונות קטלניות וקשות ;
- טיפול באוכלוסיות משתמשי דרך בסיכון גבוה למעורבות בתאונות אלו ;
- בחירת שיטות ואמצעים שהתגלו כיעילים בארץ ובעולם ;
- בחירת אמצעים, פתרונות ופרויקטים זמינים לביצוע ;
- הפעלת מערכת מדדי בקרה לשיפור יכולת הניהול הארגוני של מרכיבי התכנית.

הגורמים השכיחים לתאונות קטלניות וקשות וקבוצות הסיכון העיקריות

בעשור השנים האחרון (1992 – 2001) נהרגים מדי שנה למעלה מ-500 איש בתאונות דרכים. בשנים 1999 ו-2000 ירד מספר ההרוגים והגיע ל-461 בשנת 2000, אך בשנת 2001 חזר ועלה ל-542.

בשנת 2001 גדל מספר ההרוגים בדרכים בינעירוניות ב-37% לעומת שנת 2000, והגיע ל-350 איש. גידול יוצא דופן זה מחייב נקיטת צעדים שונים, שחלקם כבר מיושם בשנת העבודה הנוכחית.

בדרכים עירוניות נהרגו בשנת 2001 192 איש, ירידה של 7% לעומת שנת 2000. מבין ההרוגים בדרכים עירוניות, 116 הם הולכי רגל (60%), 26 הם רוכבי דו גלגלי (14%), כלומר שלושה רבעים מההרוגים בדרכים עירוניות הם משתמשי דרך פגיעים. נתון זה מצביע על כך שעיקר המאמצים להפחתת מספר ההרוגים בת"ד עירוניות יהיו מכוונים להגנה על משתמשי הדרך הפגיעים.

שתי קבוצות נהגים בולטות במעורבותן בתאונות קטלניות: נהגי כלי רכב כבדים – משאיות מעל 4 טון ואוטובוסים, מעורבים בשיעור גבוה ובמספרים מוחלטים גדולים בתאונות קטלניות. נהגים צעירים מעורבים בתאונות קטלניות בשיעור הגבוה פי 2 מזה של נהגים בוגרים ומנוסים יותר.

יש לציין כי הגורמים השכיחים וקבוצות הסיכון העיקריות שצוינו לעיל חוזרים מדי שנה בשיעורים דומים, וכמו כן אין הם שונים באופן מהותי מהנתונים המקובלים בארצות אחרות.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## נושאים מרכזיים בתכנית לשנת 2003

### טיפול מערכתי למאבק במהירות המופרזת ובאכיפה מוגברת בדרכים בינעירוניות

התכנית מציעה שתי גישות המשלימות אחת את השנייה לטיפול בבעיה :

- הסברה, ובכלל זה פניה למקבלי החלטות ומעצבי דעת קהל, פרסום בכל אמצעי התקשורת (בהמשך תפורט אסטרטגיית ההסברה בנושא) ;
- הגברת האכיפה הממוקדת ובמרכזה מערך אכיפה אלקטרונית אוטומטית ואכיפה מאוישת ממוקדת בכבישים עתירי תאונות.

### מיתון תנועה בדרכים עירוניות

מנהל היבשה במשרד התחבורה, בשיתוף הרשויות המקומיות, ינהל מדיניות כוללת ועקבית למיתון תנועה והקטנת מהירויות הנסיעה בתחום העירוני, ע"י:

- מעגלי תנועה ;
- אזורי 30 קמ"ש, תוך שימוש באמצעי מיתון פיסיים ללא אכיפה ;
- קביעת תקן להתקני בטיחות ושילוט ;
- טיפול ממוקד בנקודות תורפה.

### הגברת המחויבות, הסמכויות והכלים הניתנים לשלטון המקומי

האחראים על הבטיחות בדרכים בערים הם העירייה והעומד בראשה. אין תחליף למנהיגותו של ראש העיר לקידום הבטיחות בדרכים בעירו, ויש מתאם מלא בין מידת המעורבות של ראש העיר בנושא לבין מידת ההתגייסות של יחידים וארגונים ורמת ההתייחסות והטיפול בבטיחות בדרכים בעיר.

הרשות תפעל במישורים הבאים :

- חיזוק מעמדו המקצועי והארגוני של מנהל הבטיחות בדרכים העירוני ומתן סמכויות הפעלה, פיקוח ובקרה על כל הגורמים הפועלים בעיר בתחום הבטיחות בדרכים, תוך זיקה ישירה לרשות הלאומית.
- האצלת סמכויות בהסדרי תנועה, רמזור ותמרור ;
- מתן סמכויות לפיקוח העירוני בתחום תנועה ;
- הגברת מעורבות ראש העיר בחינוך לבטיחות בדרכים בגנים ובבתי הספר בעיר.
- תחרות עיר בטוחה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

חינוך לבטיחות בדרכים

הרשות תפעל להגברת מעורבות מערכת החינוך בהכשרת הנהג הצעיר ושינוי תרבות משתמשי הדרך.

- בניית תכניות לחינוך לבטיחות בדרכים לכל שכבות הגיל ובכל זרמי החינוך;
- הקפדה על שעה שבועית במערכת בחטיבה הצעירה (גני חובה, כיתות א', ב') וחינוך תעבורתי בכיתות י"א;
- השתלמויות מורים במערכת החינוך;
- הטמעת נושא הבטיחות בדרכים בתכניות להכשרת מורים כמקצוע משני וכמרכיב חובה בהכשרת כלל המורים.

שיפור תהליכי הכשרת הנהג הצעיר

הכשרת הנהג הצעיר היא תהליך המתחיל בחינוך התעבורתי טרום לימודי הנהיגה בכיתה י"א, וסיומו מספר שנים לאחר קבלת רשיון הנהיגה, כאשר הנהג הצעיר צבר נסיון בנהיגה.

הפרויקטים שיקודמו בשנת 2003 הם:

- חינוך תעבורתי לכל שכבת כיתות י"א;
- פעולה רצופה לשיפור איכות לימודי ומבחני הנהיגה;
- תכנית השתלמות בנהיגה לנהגים צעירים במסגרת צה"ל;
- הארכת תקופת הנהיגה בליווי ל-6 חודשים ופרסום ערכת הדרכה לנהג המלווה.

מובילים ונהגים מקצועיים

הרשות תפעל לקידום מקצוע הנהיגה ולהקטנת מעורבותם של נהגים מקצועיים בתאונות קטלניות, ע"י:

- בניית מסלול הכשרה לנהג מקצועי שבסופו תעודת מקצוע;
- יישום חוק שרותי הובלה והקמת מערך פיקוח;
- הגברת מעורבות החברה באחריות על הכשרה ופיקוח על נהגי החברה;
- החלת אחריות לעבירות שיבוצעו ברכבי החברה על בעלי ומנהלי החברה;
- הגברת אכיפה על שעות עבודה ומנוחה וקידום השימוש בטכוגרף דיגיטלי;
- הגברת אכיפת משקל עודף.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מידע ומחקר

הרשות תקדם את מרכז המידע הלאומי לבטיחות בדרכים, תוך הרחבת בסיס המידע שיעמוד לרשות כל העוסקים בבטיחות בדרכים במישורים הבאים:

- ניטור ומדידה של פרמטרים שונים בתנועה ובטיחות בדרכים;
- שיפור איכות איסוף נתוני תאונות הדרכים ע"י ציוד בוחני התנועה במחשבים נישאים ומכשירי GPS;
- ביצוע מחקרים להערכת תכניות ופרויקטים.

חקירת תאונות דרכים

צוות ההיגוי מבקש לקבוע את אחריותה המוסרית של המדינה לחקור כל תאונת דרכים קטלנית הן כלפי משפחות הנפגעים והן למען מניעת תאונות דומות בעתיד.

יבוצע תחקיר לעומק של תאונות דרכים קטלניות במגמה להפיק לקחים ולהסיק מסקנות ללא זיקה לצורך לבצע חקירה עפ"י דיני הראיות.

מעקב ובקרה

הרשות תחזק את מנגנון המעקב והבקרה אחר ביצוע התכנית בכל המשרדים, הרשויות המקומיות והגופים השותפים לתכנית הלאומית למאבק בתאונות הדרכים.

נושאים נוספים

הרשות הלאומית מטפלת בתוקף אחריותה, בשיתוף עם משרדים וגופים אחרים, בנושאים רבים נוספים בתחום הבטיחות בדרכים והקטנת הפגעות בתאונות, בין אלה ניתן למנות פעולות פיקוח על קציני בטיחות בתעבורה, בטיחות רכב, פיקוח על מובילים ומסיעים וחילוץ, הצלה וטיפול בנפגעי תאונות דרכים.

**פיתוח תוכנית פעולה אסטרטגית למערכת תחבורה בטוחה בישראל**

בשלב הבא של עבודת צוות ההיגוי תוצע תכנית רב שנתית שתכלול כוונות חשיבה אסטרטגית למערכת תחבורה בטוחה בישראל, וכן הצעה לתכנית פעולה לתקופה של 3 – 5 שנים. כמו כן יעסוק הצוות בדיון יסודי בסדרה של נושאים, הצעות ורעיונות, המובאים לידיעתנו ע"י יזמים שונים. פרויקטים ותכניות שיפותחו במסגרת חשיבה זו יכללו בתכנית הפעולה לתקופה של 3 – 5 שנים ומגמות לטווח ארוך שיגובשו.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## תקציב התכנית

במסגרת דיוני תקציב המדינה לשנת 2003 מגישה הרשות תכנית תקציבית בהיקף של 400 מליון ש"ח. מקורות התקציב של התכנית הם כלהלן:

- 120 מליון שיגבו כתוספת לפרמיית ביטוח החובה לרכב (שיעור התוספת הנוכחי הוא 3.7%, והוא יישאר בתוקפו בכל מהלך שנת 2003);
- 130 מליון ש"ח בתקציב נטו של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים;
- 150 מליון ש"ח בתקציבי המשרדים השותפים בתכנית וברשויות המקומיות.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## תשתית בטיחותית בתכנית העבודה לשנת 2003

### כללי

1. עקרונות תכנית העבודה המוצעת לשנה 2003 (וכן לתכנית הרב-שנתית המתחילה יחד איתה) מבוססים על שלושה גורמים:

(1) התפלגות ההרוגים בתאונות דרכים: פילוג ההרוגים בתאונות הדרכים ב-2001 לפי סוג התאונות, לפי סוג דרך ולפי שעה ביממה וכו' משקף ריכוזי בעיות הטעונות טיפול. הפילוג הזה מוביל למתן דגשים בפעילות שעיקרן פיתוח תשתית. לסוגי תאונות שבהן הרוגים רבים מאוד נחוץ פתרון בעדיפות גבוהה, ואופי הפתרון תלוי בסוג התאונה. ההרוגים והפצועים קשה מתפלגים התפלגות דומה באורח עקרוני (ועל פני שנה שלמה) אולם המידע על ההרוגים אמין יותר, ולכן נבחר מספר ההרוגים כקריטריון לעדיפות פעילות.

(2) זיהוי נקודות תורפה מרובות תאונות על בסיס ניתוח נתוני המיקום של תאונות הדרכים, ביחס לפרמטרים של הנסועה באותם מקומות.

(3) יכולת הביצוע של רשויות: משך הזמן הממושך יחסית שלפירוויקטים לפיתוח התשתית מחייב הקצאת תקציבים קודם כל לפי זמינותו של הפרוייקט (סטטוטורית ותכנונית), כלומר מוכנותו לביצוע. בנוסף, חיוני שפרוייקטים יוקצו גם לפי כושר הביצוע של הרשות המקומית ונכונותה לשאת בחלקה היחסי במימון. יכולת זו נבדלת מאוד מרשות לרשות, על כן נאמד בעת הדיון גם כושר הביצוע של הרשויות בנוסף לתבחינים אחרים.

2. בהתאם לגורמים הנ"ל נחוץ לבדוק רשימות פרווייקטים המועמדים לביצוע לפי:

(4) זמינות וכושר ביצוע של פרווייקטים.

(5) עמידה בתבחינים (קריטריונים) בטיחותיים, כלומר מיצוי האפשרות לטיפול בבעיה שמתבטאת במספר ההרוגים.

(6) זמינות שיטות קיימות או חדשות הצפויות להיות אפקטיביות להקלת הבעיות.

(7) זיהוי חסמים (מינהליים, תקציביים, משפטיים, טכניים) צפויים ופעולה להסרתם בזמן.

3. העקרונות לבניית תכנית העבודה בנושא התשתית לשנת 2003 היו על כן כדלקמן:

(1) ניצול צבר פרווייקטים זמינים: נבדקה מצבת הפרוייקטים בכל הרשויות המקומיות אשר בנוסף לצורך שבהם הם גם זמינים לביצוע מכל בחינה שהיא.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

2) קריטריונים בטיחותיים: חומרת הבעיה ואיתה מידת היכולת להשפיע על סוג תאונה באמצעים מקובלים וצרוף אמצעים חדשניים, בהתאם לדפוסי פילוג ההרוגים בתאונות.

3) ניסיון לחידושים מנהליים: השנה יהיה ניסיון לחרוג בתוך סכימות מימון והשתתפות מסורתיות בעלות שיפורי בטיחות. למשל: שינוי שיעור ההשתתפות של הממשלה בעלות פרויקטים; הגדרת סוגי פרויקטים חדשים שבהם תשתתף הממשלה (למשל תחזוקת התקני – בטיחות) וכיו"ב. חדשנות כזו יש ביכולתה להרחיב את היקף העבודות שניתן לקדם.

4) שיתוף הרכבת: העבודות לשיפור התשתית תכלולנה גם (בהתאם לכל הני"ל) עבודות בהשתתפות רכבת ישראל. זאת בגלל גידול במספר התאונות החמורות שבהן היתה הרכבת מעורבת בשנת 2001.

## דרכים בינעירוניות

### הבעיות העיקריות

בשנת 2001 נהרגו בדרכים הבינעירוניות 350 איש. זו עליה עצומה יחסית לשנת 2000. הריכוזים העיקריים של הרוגים היו בסוגים אלה:

תאונות חזית – צד (24% מכלל ההרוגים), תאונות חזיתיות (24% מכלל ההרוגים), תאונות הולכי רגל (16% מכלל ההרוגים), התהפכויות ופגיעה בעצם דומם (21% מסה"כ ההרוגים).

בהתאם לני"ל עיקר המאמצים בשנת 2000 יופנו למיתון תאונות חזיתיות ותאונות חזית/צד, המקיפות כמעט חצי מההרוגים, וכן יטופלו מסדים מנהליים המאפשרים טיפול בתאונות חמורות בדרכים הבינעירוניות.

### טיפול בתאונות חזיתיות

החל בשנת 2003 יטופל הנושא בעיקר ע"י פיתוח ויישום מתודולוגיה ניסיונית למניעת תאונות חזיתיות: פיתוח וניסוי מיני – מפרדות בכבישים דו – סטריים, רובם צרים, רובם במחוזות הצפון והדרום. השימוש במיני – מפרדות נוסה בהולנד ובמקומות אחרים בהצלחה ויש סיכוי להצלחתו גם בישראל. צפויים שני פיילוטים: בקטעים באורך כ – 30 קילומטר בצפון ובדרום ובהתאם ליעילותם ייקבע ההמשך. מדובר בחלוקה מקומית של כביש לאורכו ע"י מיפרדה צרה. בכך נמנעות סטיות קטלניות מנתיב הנסיעה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מניעת תאונות חזית/צד

הדרך העיקרית למניעת תאונות חזית / צד בצמתים היא הפיכתם למחלפים או מעגלי – תנועה.

יורחבו הקריטריונים לשימוש במעגלי – תנועה ברשת הבינעירונית, עם או בלי השפעה לרעה על זרימת התנועה. מע"צ כבר החלה בפעולה בכיוון זה ויש להמשיך ולהרחיב את היריעה. מעגל תנועה מכריח את הנהגים להאט נסיעתם לקראת המעגל ולכן הסיכוי למתן זכות קדימה גדל ומספר התאונות בצומת קטן.

פיתוח פרופיל בטיחות לדרכים ולצמתים בינעירוניים

פרופיל בטיחות מונה, מכמת ומשקף את מאפייני הבטיחות בקטע דרך או צומת. פעילות זו מאפשרת בחירה טובה יותר של קטעים וצמתים לפתרון בעיית הבטיחות בהם, יחסית לאחרים. הרשות תיזום בדיקת פרופיל בטיחות בדרכים הבינעירוניות, בדומה לפעולה שנעשתה במנהל היבשה לדרכים עירוניות ולישובים עירוניים בכלל.

תשתית סלחנית

תכנית העבודה תיתן ביטוי למשקל הרב שיש למפגעים שונים על התרחשותן של תאונות קטלניות, שסיבתן אובדן שליטה של הנהג. במיוחד יושם דגש על תשתית סלחנית בדרכים מהירות ועתירות תנועה.

**דרכים עירוניות**

טיפול שיטתי במוקדי תאונות

משרד התחבורה יפעל ליישום המלצות המחקר "פרופיל בטיחותי של הרשויות המקומיות", וייתן עדיפות תקציבית ותכנונית לשימוש הפרויקטים שעליהם ממליץ המחקר.

שינוי במדיניות הסיוע הכספי ברשויות המקומיות

תיבדק האפשרות להרחיב את הסיוע הכספי לרשויות גם לתחזוקת התקנים לבטיחות הולכי-רגל. כ – 50% מההרוגים בדרכים עירוניות הם הולכי רגל, בייחוד בקטעי – דרך ( 93 הרוגים מתוך 116). עד עתה לא השתתף משרד התחבורה בעלות תחזוקה של תשתית עירונית. בגלל חשיבות הנושא וחומרת הבעיה נשקל שינוי בנוהג, ונבדקות ההשלכות הכספיות והביצועיות. המשרד אינו משתתף בתחזוקה (למעט סימון כבישים) מפני שהתקציב מיועד לפיתוח הבטיחות והתשתית ולא לתחזוקתה, וכי שינוי מדיניות זו עלול להביא להקטנת תקציבי התחזוקה של הרשויות המקומיות.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

שדרוג הצבע ואופן הסימון בסימוני הכביש

משרד התחבורה יפרסם הנחיות לשימוש בצבע חדש זו – רכיבי ויקפיד על הביצוע כדי לאפשר משך זמן ארוך יותר לצבע תקין ולמשך ארוך יותר בין סימונים בלי לגרוע מהאיכות.

טיפול התקני – חציה להולכי רגל

השנה תודגש הקפדה על עמידה בהנחיות שניתנו למיקום ולאופי ההתקנים וכן לאמצעי האזהרה בסביבתם. תבחן האפשרות להשתתפות בתחזוקה השוטפת של התקני-חציה כדי לשפר את אפקטיביות שלהם ואת יכולתם למנוע תאונות הולכי רגל. יש כוונה להשפיע באופן ממשי על חציה בטוחה של הולכי רגל בדרכים העירוניות.

שיפורים בשדה – הראיה בצמתים ובקטעי דרך

תאונות רבות נגרמות בגלל הסתר שדה ראייה, בעיקר בצמתים. לכן ייבחנו הנחיות התכנון במגמה לשפר באורח משמעותי את שדה הראיה בצמתים ובקרבת מוקדי חציית הולכי רגל גם בקטעי-דרך. שדרוג ההנחיות לתכנון, לגיאומטריה, לתאורה ולגינון עשוי לשפר את המצב, אך אין ביטחון שניתן להספיק הכל בשנת 2003.

סיוע לרשויות במניעת מפגעי תשתית

יוגבר המאמץ לתדרך ולהשפיע בפועל על רשויות המקומיות בכל הנוגע למפגעים, כגון: עמודי תאורה וחשמל, נציבי גשרים, עצים בקרבת הכביש ומפגעי תשתית אחרים, יוגבר התידוד לעיריות ולוועדות המקומיות והמחוזיות באשר להשפעתם השלילית של גורמי גינון מסוימים (עצים, ערוגות, השקייה וכו') על בטיחות ובאשר למניעתם ומיתונם של מפגעי תשתית מכל הסוגים.

## המשך הטיפול בתשתיות הדרכים

תכנית פרטנית ותקציבית שעיקריה:

1. הרחבת צבר הפרוייקטים הזמינים לביצוע, מתוך הפרוייקטים הקיימים.
2. קידום זמינות פרויקטים ברשויות המקומיות, לקראת התכנית הרב – שנתית.
3. הסרת חסמים מנהליים – חוסר תיאום והסכמה – בין גופי התשתית (מת"ח, עיריות, מע"צ, רכבת, חוצה ישראל, נתיבי איילון וכו').
4. קידום פרויקטים ניסויים חדשניים, שיקנו כלי החלטה טובים יותר לתכנית הרב – שנתית.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## החינוך לבטיחות בדרכים במערכת החינוך

### חזון

מערכת החינוך בישראל רואה בחינוך לבטיחות בדרכים משימה לאומית שמטרתה מניעת אבדן חיים וחינוך לטיפוח תרבות של התנהגות בטיחותית בדרכים.

### מטרות

- טיפוח תרבות של התנהגות בטיחותית ושמירה על איכות החיים בדרכים;
- שמירה על החוק ומתן כבוד לזכויות הזולת וצרכיו;
- הפנמה ערכית של אחריות ומחויבות אישית לתרבות התנהגות וכיבוד החוק;
- הכשרת התלמידים כמשתמשי דרך אחראים בהווה וכצרכני תעבורה נבונים לעתיד;
- הפחתת מעורבותם של תלמידים בתאונות דרכים.

### יעדים

- הצבת החינוך לבטיחות בדרכים במעמד שווה ערך לערכים החברתיים ולמקצועות המובילים במערכת החינוך;
- ביסוס החינוך לבטיחות בדרכים כמקצוע חובה שנלמד בכל הכיתות ובמשך כל שנות ההתחנכות מגן הילדים ועד כיתה י"ב;
- שילוב החינוך לבטיחות בדרכים כאחד מתחומי הידע המחייבים כל מורה בישראל והכללתו בתכנית הכשרה, המחייבת פרחי הוראה במכללות להכשרת גננות ומורים ובאקדמיה.

### אוכלוסיית היעד

- כל אוכלוסיית התלמידים שנמצאת במערכת החינוך מגן הילדים ועד כיתה י"ב;
- מנהלי בתי ספר, מפקחים, מנחים, מורים וגננות;
- רכזים מקצועיים לבטיחות בדרכים;
- פרחי הוראה במכללות להכשרת מורים וגננות;
- אוכלוסיית הורי התלמידים והקהילה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## היבט מערכתי לקידום הנושא

החינוך לבטיחות בדרכים עדין לא קיבל את מקומו הראוי על פי השקפתנו, בין "הדגלים" שעליהם הכריזה הנהלת המשרד. חשוב מאד לקבל הצהרה ברורה של שרת החינוך ומנכ"לית המשרד ואת הנחיותיהם למערכת בנושא.

יש לכלול את נושא הבטיחות בדרכים כחלק מלימודי הליבה במערכת החינוך.

כפי שנקבע לעיל, **יעד התכנית הוא להפעיל תכניות לחינוך לבטיחות בדרכים בכל שכבות הגיל ולכל אוכלוסיית התלמידים**. סדרי העדיפויות של מערכת החינוך בהקצאת שעות לימוד לתחומי ידע השונים<sup>1</sup> הביאו לכך שלמרות החלטת ממשלה משנת 1993 בנושא, לא ניתן ללמד שעה שבועית במערכת בכל שכבות הגיל. לכן, קובעת התכנית מתן עדיפות בתקצוב שעות לימוד לקבוצות גיל בסיכון גבוה: בחטיבה הצעירה (גני חובה וכיתות א' – ג' על בסיס ניתוח היפגעות ילדים כהולכי רגל בתאונות דרכים), בכיתות ו' (משמרות הזה"ב) ובכיתות י"א (חינוך תעבורתי לקראת לימוד נהיגה וקבלת רשיון נהיגה).

יש להכין חומרי למידה, מערכי שיעור ותכניות לשילוב בתכנית הלימודים בכל המקצועות, בשיעורי החינוך ובתכניות החינוך החברתי. רק בדרך זו ניתן לשמור על רציפות החשיפה של התלמידים לנושא בכל שנות הלימודים במערכת החינוך.

קצב ההצטרפות של מורים חדשים למערכת החינוך נמוך, ויעברו עוד שנים רבות עד שיכנסו למערכת מורים במספר משמעותי שלמדו בטיחות בדרכים במסגרת הכשרתם. לכן, יש להקדיש מאמץ ומשאבים להשתלמויות מפקחים, מנהלים ומורים פעילים, על מנת להרחיב את שילוב החינוך לבטיחות בדרכים בכל מקצועות הלימוד.

מערכת החינוך נמצאת במעבר לקראת אוטונומיה בית ספרית, וכתוצאה מכך יורדת מידת ההשפעה של משרד החינוך על תכני הלימודים, וגדלה מידת ההשפעה של ראשי הערים, מחלקות החינוך ברשויות המקומיות, ועדי ההורים ומנהלי בתי הספר. יש לנצל אפיקים אילו כדי להרחיב את הכנסת נושא הבטיחות בדרכים לכל בתי הספר.

<sup>1</sup> נתונים מראים כי החל משנת 1994 חלה עליה במספר השעות הממוצע לתלמיד במערכת החינוך, וכי בניגוד לדעה הרווחת, יחס שעות לתלמידים עולה באופן עקבי לכל אורך השנים, עד שנת 2000 (ראה יעקב קופ (עורך): הקצעת משאבים לשירותים חברתיים 2000, המרכז לחקר המדיניות החברתית 12 בישראל.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## אמצעים

- כתיבת חומרי למידה ופיתוח עזרי הוראה חדשניים ועדכניים להוראה מקצועית;
- פיתוח תכניות שישתלבו בהוראת מקצועות הלימוד השונים ובמסגרת כישורי חיים ובחינוך החברתי;
- יצירת סביבות התנסות והדמיה ללמידה בדרך של חקר וגילוי, ופיתוח חשיבה והפנמת נורמות וערכים בהקשר להתנהגות בדרכים;
- פיתוח פעילויות למידה התנסותית במרכזי הדרכה, בפארקים, במגרשי התנסות, במתקני תעבורה ודרך.
- פיתוח אמצעים אור-קוליים וסביבה ממוחשבת לנושא הבטיחות בדרכים;
- הכשרת גננות ומורים להוראה בכל שכבות הגיל;
- הוראה והדרכה בשכבות הגיל השונות גם כשעה שבועית במערכת וגם בשילוב מקצועות ההוראה השונים;
- בניית תכנית השתלמויות לגננות ומורים הן במרכזי ההדרכה והן במסגרת השתלמות בית ספרית, תוך ניצול תקציבי ההשתלמות של משרד החינוך, והכרה בהשתלמויות אילו לצורך מתן גמול השתלמות למורים;
- חיזוק משמרות הזה"ב והסדרת הצדדים המשפטיים והארגוניים הקשורים בהכשרת תלמידי המשמרות והפעלתם;
- פעילויות חינוכיות שונות (כמו הדרכה במתקנים התנסותיים, הצגות, אירועים קהילתיים, תחרויות ועוד) ומבצעים במערכת החינוך ובקהילה בשיתוף עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (כמו מבצע תחילת שנת הלימודים, חגורות בטיחות והתקני ריסון ברכב, מבצע הולכי רגל, שימוש במחזירי אור, חבישת קסדה ועוד);
- משוב, מחקר ומעקב.

## עקרונות לכתובת חומרי לימוד בחינוך לבטיחות בדרכים

1. התחום לבטיחות בדרכים, בשיתוף עם האגף לתוכניות למודים ועם אגפי הגיל במשרד החינוך, מפתח חומרי לימוד בנושא הבטיחות בדרכים לכל שכבות הגיל החל מגן ילדים ועד כיתה י"ב. חומרי הלימוד לכל שכבות הגיל נכתבים על בסיס ארבעה מדדים עיקריים:



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

- 1) הדגשים המאפיינים את שכבת הגיל לגבי השימוש בדרך כהולכי רגל, כנוסעים ברכב, כרוכבי אופניים וכנהגים.
  - 2) מעורבות בתאונות דרכים של ילדים בכל שכבת גיל.
  - 3) התאמת התכנים ליכולות הלימודיות, הפסיכולוגיות והחברתיות של שכבת הגיל.
  - 4) התאמת התכנים לתחומי התוכן הנלמדים במקצועות הלימוד השונים בבתי הספר בכל שכבת גיל.
2. כל חומרי הלימוד נכתבים בהתאמה מלאה למדיניות החינוכית של משרד החינוך בכלל ועל בסיס תכנית הלמודים "חינוך לבטיחות בדרכים" בפרט, ומתוך שיתוף פעולה עם המדיניות ההסברתית והרעיונית של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.
3. על בסיס עקרונות אלה נבדקים גם כל חומרי הלמידה בבטיחות בדרכים המוצעים למשרד החינוך על-ידי גורמים שמחוץ למשרד, ובכלל זה גם דברי ספרות, הצגות, אירועים וכד'.

### צפי לתוצאות ולהישגים

- אחד התסכולים בחינוך לבטיחות בדרכים הוא שאי אפשר לרוב להראות ולספור את התאונות שנמנעו בפועל בזכות ההתנהגות הבטיחותית בכלל ובזכות החינוך בפרט. כמו-כן קשה למדוד ולהעריך את הקשר שבין פעילויות הלמידה לבין מעורבותם של תלמידים בתאונות דרכים.
- עם זאת, יש לפתח מערכת של מדדים למשוב ובקרה, לבצע מחקר להערכת האפקטיביות של התכניות השונות המופעלות במערכת החינוך, ולבצע מספר מחקרי עומק איכותיים להערכת ידע, עמדות, התנהגות וענין שיוצרות התכניות השונות.
- כמו-כן, מן הראוי לבחון את מגמת הירידה המשמעותית במעורבותם של ילדים עד גיל 18 בתאונות דרכים, ובמיוחד בתאונות של הולכי רגל.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

עיקרי תוכנית העבודה

תכנון לטווח ארוך	תכנון לטווח קצר	הנושא
כיסוי מלא לכל שכבות הגיל שיפור מעמד המורה במקצוע הבטיחות בדרכים תקני פיקוח ושותפות המפקחים המחוזיים	שעה שבועית לכל שכבת גיל בסיכון שילוב הנושא בתכנית הלימודים ובתכניות חברתיות	<u>נושאים בהיבט מערכתי</u> מחויבות משרד החינוך
הקמת ועדת מקצוע לעיצוב תחום הידע יחידת בגרות בבטיחות בדרכים פתיחת מסלול אקדמי במוסדות להשכלה גבוהה	פתיחת מסלול אקדמי להכשרת מורים (יישום הסילבוס) ומתן מלגות קביעת לימודי חובה בהיקף של 10 שעות בכל מכללה להכשרת פרחי הוראה	הפיכת הנושא לדיסיפלינה
הגדלת החשיפה ב-15% מדי שנה	כיסוי 25% בשנת תשס"ג (1) (2) הנחייה מחייבת של הנהלת משרד החינוך	<u>תכניות לימודים</u> גני ילדים: "לנוע בעולם מתנועע"
כיסוי 100% בשנת תשס"ד	כיסוי 60% בשנת תשס"ג	כיתה א – "ללמוד תנועה"
כיסוי מלא תוך 3-4 שנים	השלמת התכנית בשיתוף הטלויזיה החינוכית הפעלת התכנית כניסוי	כיתות ב – ג: תכנית "אדום ירוק" (שם זמני)



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

תכנון לטווח ארוך	תכנון לטווח קצר	הנושא
הפעלת התכנית בפריסה מערכתית	פיתוח תכנית חונכות לכיתות הנמוכות – פיילוט	כיתות ד'
שילוב חיילות שח"מ בשרות המשטרה (4) הרחבה למגזר החרדי והלא יהודי	המשך הפעלת משמרות זה"ב (3)	כיתות ה' – ו' : משמרות זה"ב
כיסוי 100% בשנת תשס"ד	כיסוי 75% בתשס"ג (5)	כיתות י"א : חינוך תעבורתי
	הקמת צוות חשיבה מחודשת על השימוש והכדאיות	מגרשי הדרכה לאופניים
מחקר הערכה (כמותי ואיכותי) להערכת האפקטיביות של התכניות	הפעלת מערכת משוב ובקרה על ביצוע התכנית יבוצע מחקר כמותי ואיכותי הבוחן ידע, עמדות, עניין והתנהגות	מחקר
תכנית הדרכה ליישום מחקר ההערכה		יישומי המחקר

חסמים ונושאים לטיפול (המספרים מתייחסים לטבלת עיקרי התכנית)

1. יש לקבל את אישור משרד החינוך לרכישת ימי הדרכה בתקציב שיועבר ע"י הרשות, כדי לבצע הדרכת גננות לתכנית.
2. יש לקבל הנחית מדיניות המשרד לגננות.
3. יש לציין את החשיבות הרבה שאנו מייחסים לתפקידן של השוטרות בפרויקט.
4. נושא חיילות שח"מ המגויסות למשטרה נמצא בדיון, בעקבות החלטת ועדת השרים לבטיחות בדרכים.
5. לביצוע החינוך התעבורתי בכיתות י"א יש צורך בהכשרת 150 – 200 מורים מתוך מערכת החינוך בקיץ תשס"ב.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## כוונים לפיתוח רב שנתי

פיתוח מרכז תורתי להוראת הבטיחות בדרכים כתחום דעת ברמה אקדמית ומרכז להתנסות ולהדרכה כדוגמת וינגייט, למשל, או כדוגמת המרכזים הפדגוגיים למורים.

הבטיחות בדרכים היא בעיקרה נושא התנהגותי. על מנת להגיע להפנמה של ערכים נכונים ולהשיג שינוי התנהגות, יש לפעול במיוחד בתחום החברתי / ערכי, תוך שילוב הנושא של הבטיחות בדרכים והתנהגות בדרך עם מכלול ערכים והתנהגויות אחרים העומדים במרכז ההוויה החינוכית. באופן מעשי, מוצע לפתח תכנית חינוך חברתי כולל (הוליסטי), המדגישה חינוך לתרבות המכבדת ערכים של כבוד האדם, של איפוק וסובלנות, של שמירת חוק ושל מניעת אלימות בכבישים. מוצע לשלב נושאים אלה במסגרת פיתוח מנהיגות צעירה של ילדים, ומנהיגות נוער לשם הגברת מעורבותם כמנהיגים הלוקחים על עצמם להוביל פעולות של הסברה, ופעולות של מניעה לקידום הנושא בקהילה.

## תוכנית הסברה לשנת 2003

### כללי

אחת הבעיות המרכזיות בתחום תאונות הדרכים היא חוסר ההצלחה למקם את הבעיה בסדר היום הציבורי במדינת ישראל. סדר יום זה הוא בעיקרו מדיני-ביטחוני, כאשר נושאים הקשורים ל"חברה האזרחית" נדחקים לשולי הדיון הציבורי.

בבואנו לעסוק בתחום ההסברה יש לזכור כי תאונות הדרכים גבו יותר הרוגים ופצועים מאלו שנפגעו במלחמות ישראל כולן, אך מסיבות פסיכולוגיות-חברתיות ואולי אף פוליטיות, הן לא זכו לעמוד בלב העיסוק הציבורי.

מחקר שנערך לאחרונה עבור הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מצא כי אזרחים רבים נוהגים לעשות שינויים של ממש בהתנהגותם על-מנת להימנע מאפשרות להיות מעורבים בפיגועי טרור. הם אינם מוכנים לעשות שינויי התנהגות (אפילו קלים יותר) על-מנת להימנע מלהיות מעורבים בתאונות דרכים, הגם שאיום זה ממשי יותר מאיום הטרור. נראה לכן שגם בצד הפסיכולוגי חברתי של הנושא קיים שוני בין איום חיצוני, ובין איום, הקשר לפעולות יומיומיות שלנו, הנתפס כ"תאונה" - מקרה שאין לנו שליטה עליו.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

חשוב להבין כי הכלי העיקרי שהוא בעל יכולת להביא לשינוי התנהגותי העומד לרשות מערכת ההסברה הוא מערך הקמפיינים הפרסומיים, המלווים ומניעים מערך שלם של פעולות תומכות נוספות.

אין אף כלי אחר, הנשלט על-ידינו, היכול להעביר את המסרים ולתמוך בשאר הפעולות. לדוגמא – אכיפה משטרתית לעולם לא תוכל להשיג את האפקט שפרסום הנתמך באכיפה יכולים ליצור. מעגל ההתייחסות של הפרסום יהיה תמיד רחב בהרבה מזה של השוטרים בשטח.

קמפיינים הם גורם מרכזי לפעולות הסברתיות רבות - זהו כלי המביא את כל הגורמים העוסקים בתחום לכדי עבודה משותפת סביב מסר מסוים. זהו כלי המפעיל בעת ובעונה אחת את כל המערכת העומדת לרשותנו קרי, הפרסום, יחסי הציבור, ההדרכה, מערכת החינוך, האכיפה המשטרתית, הטיפול בקבוצות יעד וגיל שונות וכדומה.

מערך פרסומי מהווה כלי הסברה מרכזי לא רק בשל יכולתו להתמודד עם מסרים להמונים, אלא גם בשל יכולתו "ליצור צורך", המנוגד לא פעם לצורך הטבעי של האדם.

לדוגמא: הורים רוצים לנסוע עם הילדים "בכף", שכולם ייהנו מהטיול (זהו הצורך), הפרסום הצליח ליצור צורך אחר, שאולי ההורים לא חשבו עליו לפני כן - קשירת הילדים לשם ביטחונם. האחרון הוא צורך חשוב לכל הורה, אשר לפעמים מתנגש עם הצורך הקודם. הפרסום במקרה זה יטפל הן בהורים והן בילדים, כדי להקל על ההורים לחגור את הילדים וכדי ליצור גם אצלם "צורך" חדש - משחק "הקלקת" החגורה.

הפרסום בנוי תוך הבנת הפסיכולוגיה החברתית ועולם התוכן של קהלי היעד. גם היכולת לגוון במקור המסר הוא מאפיין חשוב של הפרסום. מערכת החינוך והמשטרה, למשל, מאופיינים במקור מסר סמכותי ולא תמיד אהוד. הפרסום יכול לפנות בעזרת ילדים אחרים, ידוענים, עדיות אישיות וכדומה - מקור מסר שמעורר הזדהות.

תאונות דרכים אינן גזרה משמים והן אינן נגרמות ע"י גורם חיצוני (אויב). הטיפול בהן תלוי רק בנו ולכן אולי הקשיים לעסוק בהן. הדבר דורש עיסוק חברתי כולל וקבלת אחריות ברמה הלאומית והאישית.

אנו מזהים מצב בו גם מעצבי דעת הקהל השונים ובראשם אמצעי התקשורת, אינם מוכנים לעסוק בנושא כאירוע הדורש טיפול מרכזי בסדר היום הציבורי בישראל. (פיגוע יגרור גל שידורים פתוח ואילו תאונת דרכים קשה לא). מטבע הדברים בחברה דמוקרטית, ככול שנושא ממוקם בלב העיסוק הציבורי-תקשורתי, כך הוא יקבל טיפול ראוי יותר ותשומת לב, שיכולה לסייע לצמצום הבעיה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

נראה כי לבד מהגורמים המטפלים בנושא תאונות הדרכים באופן ישיר ומובהק, אין גורם המוכן לקחת אחריות לנושא. אמצעי התקשורת בישראל אינם מתגייסים מיוזמתם לקבלת האחריות.

**אי-לכך אנו מרחיבים את הגדרת המטרה לשנת 2003 ובכוונתנו לפעול כדי להעלות את נושא הבטיחות בדרכים לסדר היום הלאומי.**

### מטרות ההסברה

1. שינוי ההתייחסות הציבורית לנושא הבטיחות בדרכים והעלתה לסדר היום הלאומי;
2. יצירת מודעות והקניית כלים לציבור, המשפרים את רמת הבטיחות, תוך ניצול כל הגורמים והזוויות השונות לטיפול בבעיה;
3. ליווי תקשורתי / הסברתי לפעולות וליעדים שיוגדרו ע"י הרשות הלאומית.

### דרכי פעולה

#### טיפול במעצבי דעת קהל

מערכת ההסברה תפנה לאנשי תקשורת, פוליטיקאים, ראשי משק וחברות עסקיות. עיקר הדגש בתחום זה יהיה על מעצבי דעת הקהל בתקשורת (עורכים, כתבים ומגישים). יש להדגיש כי חלק מהטיפול בגורמים אלו נעשה גם באמצעות מערך יחסי הציבור ומוקד המדע, בהם נעסוק בהמשך מסמך זה.

#### ימי עיון

במהלך שנת 2003 נקיים סדרת ימי עיון לאנשי תקשורת, בנושא תאונות הדרכים. בימי עיון אלו נבקש לעמוד על מורכבות הנושא, הדרכים לטיפול, תרומת התקשורת, מהנעשה בעולם הרחב ונטמיע נתונים דרכי חשיבה ושיתוף פעולה עם גורמי הרשות. בהתאם לאופי ימי העיון ניתן יהיה לשלב גם מעצבי דעת קהל אחרים (בימי עיון שלא יהיו ייחודיים לתקשורת).

#### סיוורים מקצועיים

יצירת "אייטמים" תקשורתיים וקירוב אנשי התקשורת ושאר מעצבי דעת הקהל לנושא באמצעות חשיפת הפעולות ודרכי העבודה של הגורמים הנוגעים בדבר.

יערכו פעולות כגון:

צירוף מעצבי דעת קהל לפעולות המשטרה;

סיוורים במוקדים שונים;



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

ביקור בפעילויות נוער וילדים ;  
השתלמויות וביקורים בגופים אחרים בעולם, העוסקים במאבק בתאונות הדרכים,  
ועוד...

הכנת חומרים מערכתיים

הכנת החומרים שישודרו באמצעי התקשורת בדרך של קבלת זמן אויר בטלוויזיה  
וברדיו והכנת תוכניות ופינות המעבירות את המסרים הרצויים.

להלן מספר דוגמאות:

- תוכנית טלוויזיה למבוגרים בנושא רכב / תחבורה, אשר תעביר מסרים של בטיחות ונורמות התנהגות.
- פינות בטלוויזיה ו/או ברדיו (פינות לילדים בתוכניות הילדים, פינות בשידורי הרדיו הפופולריים וכדומה).
- תוכנית לבני נוער הלומדים נהיגה.

ניתן גם, ואנו ממליצים על כך מאוד, להכין תוכניות בעלות ערך דרמטי או ערך בילויי, כאשר לא הבטיחות מובילה אותן. תוכניות אלה יזכו לצפייה מסיבות של עניין, אך נושא הבטיחות וצורות התנהגות מסוימות יוטמעו בתוכן.

לובי / יחסי מימשל

פניה מסודרת וקבועה למקבלי ההחלטות, במטרה לחזק את מחויבותם לנושא.

העברת אינפורמציה קבועה, גיוס, קבלת אחריות ותמיכה בפעולות הרשות הלאומית ובחקיקה המשפרת את הנושא.

מעריך זה צריך ליצור את הקרקע הנוחה לפעולת הרשות.

הפניה צריכה להיעשות ברמות השונות של קבלת ההחלטות ובכלל זה ברמת השלטון המקומי.

**יחסי ציבור**

מעריך יחסי ציבור מודרני, כפי שהוא פועל בגופים ציבוריים ועסקיים, מנצל את התקשורת החופשית לשם העברת המסרים וחיזוק הדיון הציבורי בתחומים הרצויים.

יש לחזק את המעריך העוסק ביחסי ציבור וללוות את כל פעולות הרשות ופעולות גופים נוספים, הפועלים בתאום לקמפיין ההסברתי. בדרך זו נעצים את הפעולות ונמשוך גורמים נוספים למערכה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

הקמפיין הפרסומי, פעולות הסברה במערכת החינוך, אירועים שונים, אכיפה וכדומה – כל אלו חייבים לקבל טיפול יחצ"ני הולם.

מערך יחסי הציבור של הרשות צריך להיות מקושר עם מערכי יחסי הציבור של גופים איתם אנו פעולים, כגון – המשטרה, משרד התחבורה, משרד החינוך, הרשויות המקומיות וכדומה.

בשנת 2003 יש לפנות למגוון רחב יותר של אמצעי תקשורת, במטרה להגיע ליתר חשיפה ומעורבות של העיתונות המקומית – מהלך זה הוא חלק מהטיפול שמערך ההסברה צריך לתת לדגשים ששמה הרשות על חיזוק הפעילות בשלטון המקומי.

### מוקד מידע ומחקר

אחד הנושאים החסרים למערך ההסברה ולדרך קבלת ההחלטות ובדיקת מהלכים הסברתיים הוא מוקד מידע ומחקר – איסוף חומרי מחקר, ליווי מחקרי ועידוד מחקרים חדשים.

#### מוקד הסברה:

מוקד אשר בו יאספו וישמרו הנתונים המחקריים השונים בהם יוכלו להיעזר כל גורמי ההסברה, המחקר, החינוך, יחסי הציבור, הלובי וכל גורם אחר העוסק בתחום.

מוקד ההסברה צריך לכלול אחראי על איסוף נתונים – אדם העוסק במדענות, אשר ירכז נתונים אלו:

- מחקרים שבוצעו בארץ בתחום.
- מהנעשה בעולם בנושא המחקר וההסברה.
- איסוף המחקרים העוסקים בקמפיינים של הרשות - הערכות חשיפה והעברת המסרים.
- ריכוז מחקרים של גופים איתם עובדת הרשות.

מרבית החומרים יהיו נגישים לכל הקהל – אפשרי תוך שידרוג אתר האינטרנט של הרשות.

#### קידום מחקר ומודעות:

מימון ועידוד קיומם של מחקרים בתחום הבטיחות בדרכים ומדעי ההתנהגות ברמות השונות:

- בתי ספר – עבודות גמר.
- עבודות של סטודנטים ומורים.
- עבודות דוקטורט.
- מימון מחקרים של גופי מחקר אקדמאים.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## פרסומים

כחלק מהטיפול בגורמי ממשל שונים, מקבלי החלטות ואף מגזרים ממוקדים (כנהגי משאיות למשל) – ניתן להוציא פרסומים הבנויים באופן המתאים לקהלי היעד. פרסומי אלו אינם צריכים להראות באופן דומה לפרסום מחקרי אלה יותר בעלי גוון חדשותי ונגיש – עיתון פשוט. פרסומים אלו יכולים להיות הדרך ל"דחיפת" אינפורמציה רצויה.

## קמפיינים

מערך ההסברה העיקרי, אשר הצליח באופן ברור להביא לתוצאות הוא מערך הקמפיינים.

תפיסת הקמפיין המלווה את הרשות היא מערך הסברתי מקיף וכולל בו כל הגורמים הקשורים למלחמה בתאונות הדרכים לוקחים חלק במאמץ מכוון ומוגדר נקודתי, במטרה ליצור אפקט מלא ולהשפעה.

הקמפיין הוא הכלי העיקרי במלחמת ההסברה והוא מורכב מ:

- פרסום.
- חינוך.
- אכיפה.
- טיפול בקבוצות יעד.
- מבצעים מיוחדים.
- יחסי ציבור.
- מחקר.
- כל גורם אחר בעל השפעה ויכולת השתלבות בהגדרת המטרה.

יש להדגיש: הנושאים לטיפול במסגרת הקמפיין הפרסומי נקבעים לאחר החלטה אסטרטגית, באשר למטרות הטיפול של הרשות. החלטות המתקבלות לאחר ניתוח ממצאים וקביעת יעדים ודרכי טיפול.

הפרסום בונה את הקרקע לפעולת שאר הגורמים – הוא המאחד והמניע לפעולה.

**אנו רואים בפרסום דרך מרכזית ובעלת תועלת מרבית לניהול הדיאלוג הקבוע והממוקד בנושא הנבחר עם הציבור הרחב.**

הפרסום יכול לכוון ולחזק את החינוך – בעידן בו אנו חיים יש משמעות רבה לעולם הבילוי והערכים של הילד הנקבעים גם בטלוויזיה, בסרטים וכדומה.

החדרת נורמות התנהגות לילדים דרך פרסום בשפה שלהם תהיה חזקה לא פחות ומהירה לא פחות (ואפילו יותר) מתוכנית לימודים מתמשכת.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

חשוב להדגיש כי אנו רואים חשיבות רבה בתוכניות לימודים במערכת החינוך – הן יחזקו את ההתנהגות, יבהירו תחומי פעולה וכדומה, אך התמיכה הפרסומית תקצר תהליכים ותגביר נכונות להקשבה.

הפרסום יכול ליצור אפקט אכיפתי רב יותר מכל אכיפה משטרתית בפועל - גם אם יגדל מאוד מספר השוטרים, לעולם לא יוכלו להגיע ולהשפיע על מסה אנושית רבה כמו זו שעושה הפרסום. עם זאת, חשוב שהפרסום ילווה את האכיפה בתחום בו עוסקים. הפרסום הוא כלי להעצמת האכיפה וליצירת השפעה הרבה מעבר לאזורי האכיפה האמיתיים.

גם הטיפול בקבוצות יעד שונות (על בסיס מגזרי, גילאי וכדומה) מוגבל ביכולתו להגיע למספרים גדולים – רק פרסום ממוקד לאותה קבוצה יוכל להגיע למסות הגדולות.

קמפיינים פרסומיים:

ההשפעה של מערכים פרסומיים, במיוחד כאשר מטפלים בשינוי התנהגותי ובהחדרת נורמות, היא תהליך מורכב, הדורש טיפול מתמשך לאורך זמן.

משמעות הדבר כי בבואנו לטפל באחד הנושאים שזוהו כגורם תאונה למשל, עלינו להמשיך ולטפל בו במשך תקופה ארוכה הנמדדת בשנים. ישנם גורמים רבים לתאונות וקהלי יעד שונים ולכן הטיפול המתגלגל בכל גורם או קהל מקשה על עבודה לאורך זמן.

במהלך השנים נערכו מבדקים מחקרניים רבים לקמפיינים של הרשות הלאומית וניתן לקבוע כי הקמפיינים הצליחו ליצור נורמות התנהגותיות. די אם נציין את נושא הקסדות וחגורות הבטיחות, כדי להבין את גודל ההישג.

כיוון שאנו מאמינים כי מערך הקמפיינים הפרסומיים מהווה כלי מרכזי ביכולתנו להשפיע על הציבור וכיוון שיש לבצע אותם לאורך זמן אנו ממליצים לנהל מספר קמפיינים מרכזיים בשנה, אשר יהיו בנושאים עליהם יוחלט לפעול לאורך זמן. במקביל יש לבצע קמפיינים של תמיכה ותחזוקה של נושאים אשר טופלו בעבר.

**קמפיינים מרכזיים מוצעים לשנת 2003:**

- קמפיין נוסף להולכי רגל – המשך קמפיין 2002.
- קמפיין מהירות מופרזת – ליווי כניסת נושא האכיפה האלקטרונית האוטומטית.
- קמפיין מרכזי לנהגים המקצועיים – הגדלת העיסוק בו החל הטיפול בשנת 2002
- קמפיין לנהג הצעיר.

23 (נושאי הקמפיינים נבחר לאחר ניתוח תאונות הדרכים ותוכניות העבודה בתחום).



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

**תחזוקת קמפיינים לשנת 2003:**

- חגורות בטיחות – קמפיין מוצלח שיש לחזקו מידי פעם כדי להעלות שוב את גרף החוגרים, במיוחד מאחור).
- נהיגת קיץ / חורף – תזכורת ותשומת לב לפני חילופי עונות.
- קסדה – שמירה על המודעות בקרב ההורים והילדים (המשתנים כל הזמן).
- אופניים.

כל הקמפיינים יבנו תוך התאמתם למגזרים השונים. כמו כן יינתן גם טיפול לקבוצת העובדים הזרים בשפה המתאימה להם.

**סכום**

בשנת 2003 יוקדש עיקר תקציב ההסברה על ביצוע הקמפיינים, אשר הוכיחו את יכולתם להיות כלי מרכזי הן בריכוז כל פעולות הגורמים השונים והנעתם לפעולות והן כמעבירי מסר מרכזי לקהלי יעד רחבים.

בנוסף, יושם דגש על הטיפול במעצבי דעת הקהל, תוך שימוש בכלים מודרניים ובניית חומר מערכתית-תקשורתית.

אנו רואים חשיבות בכך שגם נושא ריכוז הידע בתחום ההסברה ובכלל זה מחקרים, בדיקות הקמפיינים המבוצעים על-ידי הרשות ומהנעשה בעולם, ירוכזו ויהיו נגישים לכל העוסקים בתחום.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## אכיפה וענישה

### כללי

הנחת היסוד המונחת בבסיס אכיפתן של תקנות התעבורה היא שעיקר מטרתן של תקנות אלו היא שמירה על הבטיחות של משתמשי הדרך. אכיפה של תקנות התעבורה והענשה על ביצוע עבירות על תקנות אלו נועדו לגרום להרתעת ציבור הנהגים מפני הפרת תקנות התעבורה. לפיכך, עיקר מבחנה של מערכת האכיפה והענישה יהיה באופן ישיר הקטנת מספר הנהגים העוברים על החוק ובאופן עקיף ירידה במספר התאונות הקטלניות והקשות באותם מקומות שבהם מתבצעת האכיפה.

### מטרה

מטרת מערכת האכיפה והענישה – להשיג הרתעה ע"י הגברת ההסתברות הנתפסת ע"י משתמשי הדרך להתפס על ביצוע עבירות תנועה, ובטווח ארוך להגדיל את מידת הציות הרצוני של משתמשי הדרך לתקנות אלו.

## עיקרי הפעולות בשנת 2003

### הקמת מערך אכיפה אלקטרונית אוטומטית

משטרת ישראל תפעל, בסיוע הרשות, להקמת מערך אכיפה אלקטרונית אוטומטית (3א) מצלמות דיגיטליות לצילום עבירות של מהירות מעל החוק ואי שמירת רווח. המצלמות יוצבו בכבישים בינעירוניים עתירי תנועה ומרובי תאונות. המערך יכלול מספר גדול של עמדות, שיתפרסו בכ-20 דרכים בינעירוניות מרובות תאונות, מערכת תקשורת ומרכז פענוח. יעד התכנית – הפעלת עד 150 יחידות (גלאים ומצלמות).

צוות מקצועי משותף לרשות, למשטרת ישראל ומשרדים נוספים בוחן בימים אלו את שיטת ההתקשרות וההפעלה המועדפת לביצוע הפרויקט ואת הבעיות הטכניות והמשפטיות שיש להסדיר על מנת להתחיל בהקמת המערכת. החלופות הנבחרות הן:

1. הצטיידות, הפעלה ותחזוקה בלעדית ע"י משטרת ישראל;
2. להפעיל את מערך המצלמות ע"י יזם פרטי שיבחר במכרז, שיהיה אחראי על התקנתן ותחזוקתן, תוך פריסת עלויות ההקמה וההצטיידות על פני 8 – 10 שנים.

משטרת ישראל תפעל לניצול שתי מצלמות דיגיטליות הנמצאות כיום בידיה על מנת לבצע ניסוי שיבחן את ההבטים התפעוליים של הפעלת מערכת דיגיטלית ויעמיד אותה למבחן משפטי.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

התאמת מערך התביעות ובתי המשפט לתעבורה

הפעלה בקנה מידה מלא של מערך אכיפה אוטומטי יגרום לגידול משמעותי במספר הדוחות, התביעות והדיונים שיתנהלו בבתי המשפט לתעבורה. למרות שאין עדיין הערכה מבוססת על הגידול הכמותי הצפוי, יש להערך להגדלת מספר התובעים המשטרתיים ומספר שופטי התעבורה, בהתאם לעומסים שיווצרו בפועל עם הפעלת הפרויקט.

הרחבת מערך מתנדבי משא"ז / ית"מ

לאור קשיי התקציב שבו נתונה משטרת ישראל, ומצוקת כח האדם הסדיר הנובע מכך, יהיה מערך מתנדבי התנועה מקור חשוב מאין כמוהו כמכפיל כח למערך התנועה הסדיר.

היעד הכמותי להגדלת מספר מתנדבי התנועה כלהלן (הנתונים המתייחסים לאק"מ הם מספרים ארעיים, שיתוקנו בהמשך):

- ית"מ במסגרת משרדי תנועה בערים (באחריות אק"מ): הגדלה מ-6,000 ל-8,000 מתנדבים, הגדלת מספר המשמרות מ-12,000 בשנה ל-15,000 בשנת 2003
- ית"מ בינעירוני במסגרת מתנ"א (באחריות את"ן): הגדלה מ-2,300 ל-4,300 מתנדבים, הגדלת מספר המשמרות מ-5,000 בשנה ל-7,000 בשנת 2003.

הערכות אק"מ ואת"ן להגדלת מספר המתנדבים והיקף פעולתם מחייבת בחינת המשמעות מבחינת הכשרת המתנדבים, כלי רכב והאמצעים הנדרשים לפעולתם.

יעדי אכיפה מתואמים עם פעולות הסברה

הרשות ומשטרת ישראל יקבעו במשותף נושאים, יעדים ולוחות זמנים מתואמים להסברה ולאכיפה על מנת להבטיח תמיכת מערכת ההסברה, הפרסום ויחסי הציבור בפעולות האכיפה. כמו כן יהיו שותפים לתאום זה הרשויות המקומיות ומטות הבטיחות העירוניים, מערכת החינוך וכל הגופים והארגונים שיהיו פעילים בתחום זה.

מרכז כתובות לאומי

במערכות מידע שונות (מרשם תושבים, קובץ נהגים, קובץ בעלי רכב) קיימת בעיה של כתובות לא מעודכנות או חסרות. בעיה זו גורמת לאי איתור נאשמים שעברו עבירות, לאי איתור נאשמים שנשפטו בהעדרם ונגזרה עליהם פסילת רשיון, ושהמשטרה איננה מוצאת אותם כדי לתפוס רשיונם ולאי איתור נאשמים חייבי קנסות המתחמקים מתשלום הקנס. לפתרון בעיה זו יש להקים מרכז כתובות לאומי על מנת להצליב מידע בין המאגרים השונים.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

הרשות תיזום פעולה להקמת מרכז כתובות לאומי שעשוי לשרת את המרכז לגביית קנסות, כמו גם גופים ומשרדים אחרים. עיקר הפעילות הנדרשת היא שינוי החקיקה הנדרשים כדי לאפשר העברת נתונים בין מאגרי המידע.

## חקיקה

יוזמות חקיקה רבות בתחום הבטיחות בדרכים אינן מגיעות לדיון מקצועי ראוי, וחלק אחר שעברו את השלב המקצועי מתעכבות בדיונים בועדות הכנסת בגלל העדר גוף מקצועי האחראי על הכנת הצעות החוק.

הרשות תקים ועדה מקצועית, בהשתתפות הגורמים הרלוונטיים, לקידום חקיקה בתחום הבטיחות בדרכים.

הרשות תיזום דיון וקידום חקיקה בתחום הבטיחות בדרכים. להלן רשימה מוצעת של נושאים שיטופלו במהלך השנים 2002 – 2003. חלק מהנושאים נמצאים בשלבים שונים של דיון, וחלק אחר נמצא בשלב ההצעה, וצריכים להבחן ע"י הועדה לקידום חקיקה לבטיחות בדרכים.

## רשויות מקומיות וקהילה

### כללי

האחראים על הבטיחות בדרכים בערים הם העירייה והעומד בראשה. אין תחליף למנהיגותו של ראש העיר לקידום הבטיחות בדרכים בעירו, ויש מתאם מלא בין מידת המעורבות של ראש העיר בנושא לבין מידת ההתגייסות של יחידים וארגונים ורמת ההתייחסות והטיפול בבטיחות בדרכים בעיר.

יש לחזק את סמכותו של ראש העיר ולספק לו כלים הנדרשים למימוש אחריותו על הבטיחות בדרכים בעיר.

### ועדה לבטיחות בדרכים במועצת העיר ומנהל הבטיחות העירוני

החוק לתיקון פקודת העיריות התשנ"ט - 1999 קבע כי יש להקים במסגרת מועצת העיר ועדה לבטיחות בדרכים. בפועל, ועדה זו מצטרפת לעוד כ-40 ועדות אחרות, שחלקן אינן מתפקדות. הצעתנו לאחד את ועדת התנועה, שגם היא ועדה המתחייבת על פי החוק, עם ועדת הבטיחות בדרכים. בראש ועדת התנועה והבטיחות בדרכים יעמוד ראש העיר.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

ועדת התנועה והבטיחות בדרכים ברשות המקומית תחויב להקים מטה בטיחות עירוני:

- 1) בראש מטה הבטיחות העירוני יעמוד ראש העירייה, סגנו או מנכ"ל העירייה.
- 2) מנהל הבטיחות העירוני יהיה ממונה על הפעילות האינטגרטיבית של כל גורמי העיר בתחום הבטיחות בדרכים.
- 3) היקף המשרה של מנהל הבטיחות העירוני יותאם לגדול העיר. בערים שבהם מעל 100,000 תושבים יועסק מנהל הבטיחות במשרה מלאה, רצוי בעל השכלה אקדמית או ידע מקצועי מקביל. מנהל הבטיחות יהיה כפוף ישירות למנכ"ל העירייה או למזכיר הרשות המקומית.
- 4) מנהל הבטיחות העירוני ישתתף כחבר מן המניין בועדת התנועה והבטיחות הסטטוטורית.

#### ועדה לתכנון ובניה

הועדה המקומית לתכנון ובניה והועדה המחוזית תדון בתיקים רק אם יצורף אליהם נספח בטיחות בדרכים, חתום ומאושר על-ידי גורם מוסמך (רק לתיקים רלבנטיים לנושא). יש לבחון האם נדרש לתקן את חוק התכנון והבניה כדי להבטיח קיום הנחיה זו.

#### סמכויות בתחום הסדרי תנועה

יקודם נושא האצלת סמכויות מהשלטון המרכזי לשלטון המקומי בתחומי התמרור, רמזור, הצבת מתקני בטיחות. ועדת התנועה המקומית תהייה בעלת הסמכות בתחומים אלה, תוך מתן זכות וטו למפקח על התעבורה מטעם משרד התחבורה (בנגוד למצב הקיים היום לפיו כל החלטות ועדות התנועה המקומיות חייבות בחתימת המפקח על התעבורה טרם בצוען).

#### שת"פ משטרה – עירייה

יוגבר שיתוף הפעולה בין המשטרה לרשות המקומית:

- 1) בתחום דיווח על תאונות - קשר ישיר בין בוחני תנועה, החוקרים תאונות שארעו בתחום השיפוט של הרשות המקומית, לבין העירייה, יאפשר ניתוח גורמי התאונה וביצוע השינויים המתחייבים (בתשתית וכדומה) כדי למנוע הישנות תאונות במקומות אלה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

- (2) בתחום הדיווח על מפגעים - פיתוח מודעות של השיטור הקהילתי והית"מ, באשר לדיווח לרשות המקומית, על מפגעי תשתיות, העלולים להוות גורמים לתאונות דרכים.
- (3) החלפת שוטרים בפקחים עירוניים בעבודות תשתית עירוניות במטרה לחסוך בכ"א משורות המשטרה (תיקון תקנה 23, המחייבת נוכחות שוטר בעבודות מסוג זה).

### שיתוף הקהילה

פעילות קהילתית היא ערוץ עבודה רצוי והגברת מעורבותם של גורמים בקהילה תורמת לבטיחות בדרכים. יש להגביר את שיתוף הפעולה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מחד ושל הרשות המקומית מאידך עם ארגונים קהילתיים ועמותות, הפעילות בתחום הבטיחות בדרכים והמאבק בתאונות הדרכים. לצורך קיום קשר זה תמנה הרשות הלאומית ראש תחום

מנהל הבטיחות העירוני יהיה מתאם הקשר עם הארגונים והעמותות הקהילתיות, יעודד יוזמות מעורבות מתנדבים בפרוייקטים עירוניים בתחום הבטיחות בדרכים.

### חינוך

מטה הבטיחות העירוני יפעל בתחום החינוך בשיתוף כל גורמי העירייה ומוסדות החינוך הפועלים בתחום העיר, כלהלן:

- (1) העירייה, באמצעות מחלקת החינוך, תפעל להכנסת תוכנית הלימודים בתחום הבטיחות בדרכים שגובשה ע"י משרד החינוך, כחלק מובנה ממערכת הלימודים בבתי-ספר יסודיים, חטיבות ביניים ותיכונים.
- (2) העירייה תיזום מפגשי תלמידים ונהגים צעירים עם פצועי תאונות דרכים, העוברים תהליכי שיקום בבתי-חולים שיקומיים (כדוגמת "בית לוינשטיין").
- (3) משמרות בטיחות - יש למקד מאמץ מיוחד לשמר את מפעל משמרות הבטיחות, שהוטמע במשך שנים ארוכות וכיום קיים חשש באשר להמשך קיומו.
- (4) הסעות תלמידים - יש ליזום פרויקט בטיחות מיוחד במסגרתו יחויבו נהגים המסיעים תלמידים, לקבל הכשרה מתאימה בתחום הבטיחות.

### תשתיות עירוניות

- (1) מעגלי תנועה - יש לעודד רשויות מקומיות להקים מעגלי תנועה, שהוכיחו עצמם כגורם מרכזי בהפחתת מספר תאונות דרכים בתחום העירוני.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

- 2) סימון כבישים – בשל המחסור בתקציבי רשויות מקומיות, יש לכוון תקציבי ממשלה מוגדלים המיועדים למטרה זו בלבד.
- 3) שבילי אופניים – לעודד סלילת שבילי אופניים במקומות שניתן בתוך שטח השיפוט של הרשות המקומית, במגמה למנוע נסיעת אופניים בכבישים.
- 4) גלאי רמזורים – בשל ריבוי התקלות בגלאי רמזורים בתחום הרשות המקומית, מומלץ לקבוע תקנים לביקורות תכופות של הגלאים על-ידי גורמי התנועה ברשות המקומית ובכך לייעל פעילות הרמזורים ולמנוע תאונות דרכים.

### הסברה

- 1) לכוון מערך הסברה לאומי מיוחד לפלח הנוהגים ברכב דו-גלגלי: אופניים – ילדים ובני נוער וקטנועים ואופנועים – צעירים ובוגרים.
- 2) מערך הסברה לאומי להולכי רגל. מערכי ההסברה צריכים להיות משותפים לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משטרת ישראל והרשויות המקומיות ולכלול גם אלמנטים של הגברת אכיפה ושיפור הסדרי תנועה.

### תחרות "עיר בטוחה"

יש לעודד רשויות מקומיות להישגיות והצטיינות בתחום פעילות הבטיחות בדרכים על-ידי מתן פרסים והכרה ציבורית. אחד הכלים לכך הוא תחרות "עיר בטוחה", המאורגנת ביוזמת הרשות הלאומית לבטיחות דרכים כבר בשנת 2002, ותתקיים גם בשנים הבאות.

## שדרוג מערך הנהיגה

משרד התחבורה באמצעות מינהל התנועה – אגף הרישוי, מופקד ואחראי על ביצוע מדיניות המשרד בכל הנושאים הקשורים לנהג – הכשרתו ובחינתו ולכל המערכות הלקוחות חלק בנושאי הכשרת הנהיגה – מורי הנהיגה, בוחני הנהיגה ומנהלים מקצועיים.

מינהל התנועה – אגף הרישוי רואה בהכשרת הנהג משימה לאומית, תוך הקניית הרגלי ותרבות נהיגה שמטרתם היא אחת – מניעת אבדן חיים בהתנהגות בכביש.

### מטרות

המטרות בהכשרת הנהג לנהיגה נכונה הינם:



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

1. טיפוח והקניית הרגלים של התנהגות בטיחותית.
2. שמירה על החוק ומתן כבוד לנהג האחר ולזכויותיו בדרך.
3. הכשרת תלמיד הנהיגה כמשתמש בדרך אחראי וקשוב לנעשה בדרך תוך התחשבות בדרכי הזולת.
4. הפחתת מעורבותם של נהגים בכלל ונהגים חדשים בפרט בתאונות דרכים.

יעדים

1. מאמץ מתמשך לשיפור איכות לימודי הנהיגה.
2. הפעלת מגרש מבוקר ללימוד נהיגה ובחינת הנהג.
3. הפעלת מגרשי הדרכה לנהג החדש והמקצועי.
4. הפחתת מעורבותם של נהגים חדשים ומקצועיים בתאונות דרכים.

מדינת ישראל נתקבלה בחודש נובמבר 1998 כחברה מלאה בארגון הבינלאומי לתקינת נהיגת CIECA, אשר מקום מושבו בהולנד.

ביום 22 באוגוסט 1999 נתקבלה ע"י ממשלת ישראל החלטה בדבר אימוץ תקן הקהילה האירופית למבחני נהיגה. מינהל תנועה שינה את מתכונת מבחני הנהיגה ופעולות נוספות הקשורות ברשיון הנהיגה, על מנת להתאים אותם לתקן האירופי כלהלן:

1. הארכת משך המבחן המעשי מ – 20 דקות ל – 30 דקות והשוואתו לזמן המבחן הממוצע הנהוג באירופה.
2. הורדת מספר המבחנים לבוחנים מ – 16 ל – 14 לבוחן ביום עבודה וגידול במצבת הבוחנים ל – 146.5 משרות.
3. בניית כרטיס תלמיד חדש אשר מסווג את משימות התלמיד ותהליך התקדמותו במהלך לימוד הנהיגה, כאשר בסיום כל פרק חותם התלמיד.
4. סיווג מחדש של רשיונות הנהיגה והרכב בהתאם לתקינה האירופית.
5. שידרוג מערך הבדיקות הרפואיות וקביעת תחנת בדיקות נוספת בגיל 40 לכלל הנהגים (מקצועיים ואחרים).

לימוד הנהיגה והבחינה

1. שינוי דפוסי התנהגותו של הנהג כיום וקביעת נורמות חשיבה והתנהגות ברמה שונה יכולים להעזר בשינוי מבנה מבחני הנהיגה העיוני והמעשי.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

2. באופן כללי – כיום הוקדם גיל לימוד הנהיגה ל – 16 וחצי וגיל מבחן הנהיגה ל – 17 במקום 17 וחצי, וכן חובת נהג מלווה במשך חודשיים ימים לכל נהג חדש.

**בנושא העיוני**

1. קביעת תכנים וראשי פרקים של ספר עתידי אחיד ללימוד הפרק העיוני בנהיגה והכנת תוכנית מפורטת ללימודים העיוניים לסוגי הרכב השונים.
2. ספר זה מהווה ספר אחיד (סילבוס), אשר אותן ילמדו המועמדים לקבלת רשיון נהיגה וממנו יבחנו במבחן העיוני בכל רחבי הארץ ולא כל ביה"ס לנהיגה יוציא לו ספר פרטי ללימוד תיאוריה.
3. שיפור המבחן העיוני יעשה ע"י:

- (1) רענון השאלות והכנת בנק שאלות חדש בשפות שונות.
- (2) לטווח הארוך – מיחשוב מבחני התיאוריה כנהוג בארצות אירופה, כאשר הנבחן יושב מול המחשב ובמקום שאלות מופיעות תמונות של מצבי תנועה בדרך ותמרורים ועליו להשיב כן ולא ע"י לחיצה על לחצן המקלדת.

**מבחן מעשי**

- בעתיד, לימוד הנהיגה המעשי יהיה מורכב משלושה שלבים:
1. מגרשים מבוקרים בהם ילמד התלמיד שלבים תפעוליים של הרכב – לפני יציאתו לתנועה.
  2. למידה בדרך – השתלבות בתנועה.
  3. מבחן פנימי ע"י המנהל המקצועי, של ביה"ס לנהיגה לאחר שהתלמיד נמצא כשיר למבחן זה ע"י המורה וסיים לפחות 28 שעורי חובה עפ"י האמור בתקנות.
- נמצא כשיר ע"י המנהל המקצועי של בית הספר לנהיגה בו למד התלמיד – יופנה למבחן המעשי של רשות הרישוי.
- המבחן המעשי יורכב משני שלבים עיקריים:

1. מבחן מעשי שלב א' במגרש מבוקר – באמצעותו יבדקו ויבחנו אלמנטים שחלקם אף לא מקבלים ביטוי במבחן המעשי כיום וימנעו שיבושים בתנועה (לדוגמא: היגוי בפניות לימין ושמאל – סללום, יציאה ממקום חסום וכו').



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

2. מבחן תנועה בדרך – יציאה עם הנבחן לדרך עירונית/בינעירונית, על-מנת לבחון את נושא השתלבותו בתנועה בדרך העירונית ובין עירונית. היציאה למבחן זה הינה בתנאי כי הנבחן עבר את המבחן במגרש המבוקר.  
מועמדים שעברו בהצלחה המבחנים המעשיים שלב א' ושלב ב' יהיו זכאים לקבלת רשיון נהיגה "נהג חדש".

### שלב הנהיגה בליווי

תלמיד נהיגה עבר בהצלחה את המבחן המעשי בגיל 17 מחוייב כיום במלווה לפרק זמן של חודשיים ימים. בכוונתנו להציע את הארכת זמן הנהיגה בליווי לנהג חדש לתקופה של 6 חודשים.

## שידרוג מערך ההדרכה והבחינה

### מערכת הדרכת הנהיגה

1. מערך הדרכת הנהיגה מונה כיום:  
(1) 489 בתי ספר לנהיגה;  
(2) 3,593 מורי נהיגה ומנהלים מקצועיים.
2. מערך הדרכת הנהיגה עבר בעת האחרונה שדרוג, הן בתנאי הקבלה והן בחומר הלימודים ובהוצאת הקורסים ממשרד התחבורה למכללות של משרד העבודה והרווחה בפיקוח אגף הרישוי.
3. על המבקש להיות מורה נהיגה, לעבור שלבי מיון ראשוני והליכי מיון משלימים.
4. כתנאי למעבר הליכי המיון המשלימים עליו לעבור בהצלחה את שלבי המיון הראשוני, דבר שהונהג רק לאחרונה וכן קורס בן 600 שעות לימודים עיוניים ומעשיים בנושאים עיקריים.
5. הונהגו בשנתיים האחרונות השתלמויות חובה למורי הנהיגה ועל פיהן חייב כל מורה להשתתף פעם בשנה בהשתלמות כזו כתנאי לחידוש רשיון ההוראה.

### בוחני הנהיגה

מערך בוחני הנהיגה עומד כיום על 146.5 משרות.

מערך בוחני הנהיגה עבר שדרוג מבחינת:

1. הורדת מספר המבחנים לבוחן נהיגה ביום עבודה מ – 16 מבחנים ל – 14 מבחנים. 33



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

2. הארכת משך הבחינה המעשית מ – 20 דקות למבחן ל – 30 דקות.
3. הכשרת בוחני הנהיגה – מבוצעת במוסדות חוץ ממשרד התחבורה ונערכות במכללות השונות בפיקוח משרד העבודה והרווחה ואגף הרישוי וכוללים קורס בין 500 שעות שכוללים לימודים עיוניים ומעשיים.
4. בוחני הנהיגה מחויבים במעבר השתלמות לצורך רענון תקנות ונושאים כלליים, והבוחנים לאופנועים ורכב מקצועי עוברים השתלמות מעשית בנוסף להשתלמות התיאורטית – פעם בשנה.

## פיקוח על מפעלים ורכב

משרד התחבורה מפעיל מערך פיקוח ואכיפה של חוקים ותקנות העוסקים בבטיחות של מסייעים ומובילים, הן בתחום הגורם האנושי הנוהג ברכב והן בתחום הטכני של תחזוקת והפעלת הרכב.

### קציני בטיחות בתעבורה

גף קציני בטיחות בתעבורה אחראי על אכיפת חלק יי בתקנות התעבורה – סדרי בטיחות בהפעלת כלי רכב במפעלים. מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הוא "הרשות" המוסמכת כמוגדר בחוק לעניין הסמכת קציני בטיחות בתעבורה ומתן היתרים מיוחדים לחברות החייבות בהעסקת קציני בטיחות. מפקחי הגף מנחים, מדריכים ומפקחים על פעילותם של קציני הבטיחות במפעלים וחברות ומבצעים מבצעי אכיפה מיוחדים בשיתוף עם גף ניידות הבטיחות של אגף הרכב במשרד התחבורה.

### קידום פתיחתם של משרדים למתן שירותי בטיחות והפיקוח עליהם

תקנות חוק שרותי הובלה מחילות חובת פיקוח של קצין בטיחות בתעבורה לכל מפעיל של משאית מעל 10,000 ק"ג (תקנות התעבורה חייבו עד אז רק מפעילים שברשותם מעל 20 משאיות). במהלך שנת 2003 ימשיכו ויפתחו משרדים עצמאיים למתן שרותי קצין בטיחות בתעבורה למפעילים שברשותם מספר קטן של משאיות שאינו מצדיק העסקת קצין בטיחות קבוע.

### הכשרת קציני בטיחות

קורסים לקציני בטיחות מתקיימים לסרוגין בכ-10 מכללות בכל רחבי הארץ. בשנה נפתחים 3 - 4 קורסים, בכל אחד מהם 30-40 תלמידים. הגף מבצע פיקוח על תכני הקורסים ומסמיך את קציני הבטיחות המסיימים.



## משרד התחבורה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

הגף אינו עוסק ישירות בארגון הקורסים, אך פועל לקידום יוזמות של המכללות על מנת להגדיל את היצע קציני הבטיחות בתעבורה ולשפר את איכות הכשרתם.

### יעד כמותי לפעולות אכיפה

מצבת כח האדם של גף קציני בטיחות מאפשרת לו לבצע בממוצע פעולת פיקוח בחברה אחת ל-18 חודש. מספר פעולות זה אינו מספיק לפיקוח אפקטיבי, ויש צורך להגדיל את מספר המפקחים בגף על מנת להגיע לפעולת פיקוח אחת ב-12 חודש לפחות.

### גף ניידות לבדיקות בטיחות ברכב

גף הניידות פועל במסגרת מנהל היבשה במשרד התחבורה. הגף עוסק בבדיקות בטיחות ברכב כעיסוק עיקרי, וכן בבדיקת פליטת עשן ואיתור מטען עודף. מטרת הבדיקות: לתת מידע על מצבם הטכני של כלי הרכב המדינה, להוות גורם מרתיע כנגד הזנחת הטיפול במרכיבים הבטיחותיים ברכב, להוריד מהכביש כלי רכב מסוכנים, ולהוות כלי לבקרת איכות על פעולת מכוני הרישוי והמוסכים.

בגף 10 ניידות, אך בשנה האחרונה מופעלות רק 7 מהן בגלל מחסור בכח אדם.

הגף בודק בשנה כ-2% מכלל כלי הרכב הנעים בכבישי המדינה. הגף מנהל תכנית פריסות ובדיקות לפי סוגי כלי רכב. ניתוח ממצאי הבדיקות מגלה כי בכל שנה מורדים מהכביש כ-100 כלי רכב שהמשך נסיעתם מונע כמעט בודאות תאונה מסיבות טכניות.

היעד הכמותי של הגף לשנת 2003 – איוש מלא לכל הניידות השמישות (מפעם לפעם מושבתת ניידת אחת או יותר לצורך החלפה והתקנות).

### חוק שרותי הובלה

חוק שרותי הובלה אושר בכנסת בשנת 1999. תקנות חוק שרותי הובלה נכנסו לתוקף באוגוסט 2001. עיקרי החוק: הסדרת הובלת חומרים מסוכנים, חובת פיקוח של קצין בטיחות בתעבורה לכל מפעיל של משאית מעל 10,000 ק"ג (תקנות התעבורה חייבו עד אז רק מפעילים שברשותם מעל 20 משאיות) והטלת אחריות לביצוע עבירות על מפעיל המשאית, בנוסף על הנהג.

אגף מטענים המנהל היבשה של משרד התחבורה אחראי על ביצוע החוק. במהלך שנת 2002 מוקמת מערכת לניהול בסיס הנתונים, שתאפשר ניהול בקרה על משק המשאיות הכפוף לחוק.

בשנת 2002 אושרה העסקתם של 4 מפקחים לביצוע הפיקוח על הפעלת החוק, אך החלטה זו טרם בוצעה. בשנת 2003 יופעל מערך הפיקוח על יישום החוק ותקנותיו, ותבחן יכולת מערכת האכיפה לפעול בצורה אפקטיבית להשגת מטרת החוק.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## חילוץ, הצלה וטיפול בנפגעי תאונות דרכים

כאשר אנו עוסקים במאבק בתאונות הדרכים, מירב תשומת הלב מופנית לשיפור תשתיות, חינוך ואכיפה. אך למערך הרפואי ההשפעה הבלעדית כמעט, מרגע שהתאונה קרתה, אם הנפגעים יהיו פצועים או הרוגים ועם אילו נכויות ישארו.

בעולם המערבי הוכח זה מכבר, כי מרגע קרות התאונה, קיימת השפעה מירבית על שרידות הנפגעים, חומרת הפגיעה שלהם ומניעת/צמצום נכויות ברות מניעה לרמת הטיפול שיקבלו הנפגעים מגורמי החילוץ והטיפול הרפואי בשטח הארוע ובמרכזי הטרואומה.

האיכות של החילוץ והטיפול הרפואי מורכבת ממספר אלמנטים:

1. זמן תגובה (Response Time): זמן מקרות הארוע (או מרגע קבלת ההודעה במוקד החרום) עד רגע הגעת הצוות המטפל לארוע.
2. "שעת הזהב" – ("Golden Hour"): הזמן מקרות הארוע עד הגעת הנפגע לביה"ח המתאים לסוג הפגיעה. קיימות כיום עבודות רבות המצביעות על הקשר הישיר בין זמן התגובה ושעת הזהב לבין שרידות הנפגעים וצמצום נכויות ברות מניעה. עפ"י הפרסומים, בארה"ב, בעקבות ארגון מחדש של מערכי הטרואומה בביה"ח ובטרום ביה"ח היתה ירידה של 30%-40% בתמותה מטרואומה, ובגרמניה – 25%.
3. איכות ורמת הצוותים המטפלים: ככל שייכולת הצוות גבוהה יותר, כך הסיכוי לשרידות וצמצום נכויות הגבוהות ישתפר. חלק מהותי מאיכות הצוות – הכשרה ואמון.
4. איכות האמבולנס וציודו: לסוג האמבולנס (נט"ן – Advance Life Support לעומת אמבולנס רגיל – Basic Life Support) בהתחשב בציוד ובתרופות שבתוכו – השפעה על התוצא.
5. מרכזי הטרואומה: קיומו של מערך טיפול טראומה.

### מערכת הטיפול בטרואומה בישראל

בעקרון בביה"ח קיימת חלוקה בעולם ל-2-3 רמות של מרכזי טראומה. בישראל בעקרון קיימת חלוקה לשתי רמות, אם כי יש הטוענים כי בפועל קיימים הבדלים המביאים ל-3 רמות, גם אם לא פורמלית. החלוקה כיום היא:



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

1. מרכזי על לטראומה: קיימים בארץ כיום שישה באופן פורמלי (רמב"ם, סורוקה, הדסה עין כרם, בילינסון, איכילוב ושיבא). מרכזים אלה בעקרון מסוגלים לטפל בכל נפגע טראומה. כלומר, מרכז זה מסוגל לטפל בכל סוג פגיעה כמעט, ברמה טובה, כאשר במרכז קיימות כל ההתמחויות הנדרשות לצורך כך גם בהיבט הצוות וגם בהיבט הציוד. בכל המרכזים הנ"ל קיימות יחידות טראומה בראשם עומד מנהל יחידת טראומה המומחה בתחום זה.

2. מרכזי טראומה אזוריים – אלה הם מרכזים רפואיים אשר בהם התמחויות במירב התחומים הנדרשים לטיפול בטראומה, אך חסרים מספר תחומים (עפ"י רוב – נירוכירורגיה, כוויות ולעתים עוד מספר תחומים).

בחלק מהמרכזים הנ"ל מתנהלות יחידות טראומה, אשר בראשן עומד מומחה בתחום (הלל יפה, קפלן, אסף הרופא, מאיר).

המרכיבים הקובעים את איכות מערך הטיפול בטראומה הם:

1. איכות ומיומנות הצוות: למיומנות ואיכות הצוות השפעה רבה על התוצאים. טראומה היא מקצוע מורכב מאוד החולש על תחומים רבים: כירורגיה, ט.ג., נירוכירורגיה, אורטופדיה, אורולוגיה, א.א.ג., ועוד ועוד. כמות מומחי העל בארץ נמוכה (אולי 10) כיוון שזו עבודה קשה של 24 שעות סביב השעון (במיוחד בישראל) עם סיכוי נמוך ביותר לקליניקה פרטית, מה שמסיט מתמחים רבים שלא לבחור במקצוע זה גם אם הוא מאוד יעניין אותם. כנ"ל גם מתאמות יחידות הטראומה (אחיות אחראיות – טראומה) אשר עובדות קשה מאוד ובאינטנסיביות 24 שעות ביממה כל השנה.

2. הצטיידות: לטיפול המיידני בפצוע עם הגעתו למרכז הרפואי, השפעה דומיננטית ביותר על התוצא. לצורך כך הוקמו במרכזי הטראומה חדרי טראומה אשר מצוידים בכל הציוד הנדרש על מנת לבצע את כל הפעולות המיידיות להצלת חיים. חדרי הטראומה מצוידים בציוד ניטור, החייאה וניתוח ברמה גבוהה ביותר כיוון ששם נקבעים תוך דקות סיכויי הנפגע לחיות או להיות נכה לכל ימי חייו.

3. השתלמויות והתמחות: כיוון ובישראל מעט מאוד מומחים לטראומה, היה והחליט מומחה לכירורגיה/ט.ג. או הרדמה לעשות התמחות על בטראומה, ואושר ע"י הנדרשים לנושא, עליו לצאת לחו"ל (עפ"י רוב, ארה"ב) למשך שנה-שנתיים ע"מ לחזור כמומחה על לטראומה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

## הגופים הפועלים בתחום חילוץ וטיפול בנפגעי תאונות דרכים

### מד"א

ארגון סטטוטורי הפועל עפ"י חוק ובין תפקידיו אחראי למתן סיוע רפואי בשלב טרום ביה"ח בישראל (כולל כמובן תאונות דרכים). מד"א כיום מפנה כ- 85% מהמקרים בישראל. מד"א פרוס כיום על כל/מירב מדינת ישראל, ונותן שרותיו בכל האזורים בהם הוא פרוס.

הסיוע מתבצע ע"י אמבולנסים מסוג נט"ן/אט"ן המצויידיים בציווד החיאה מתקדם ותרופות, ומאוישים בפרמדיקים (בנט"ן ובאט"ן) ורופאים (רק בנט"נים), ואמבולנסים רגילים מצוידיים בציווד החיאה מכני ובחלק גדול כיום גם ציווד ערכת מוניטור-דפיברילטור, וחובשי רפואה דחופה.

למיומנות ואיכות הצוותים, האמבולנסים והציווד השפעה מהותית על חיי הנפגע והנכויות ברות המניעה.

### מערך כיבוי והצלה (איגודי ערים לכבאות)

משימתו העיקרית בתחום תאונות הדרכים – חילוץ הנפגעים מרכב, ניקוי אתר התאונה ולעתים אף כיבוי רכב דולק. למיומנות הצוות ואיכות ציווד החילוץ השפעה ישירה על זמן החילוץ והטיפול בנפגע.

### מערך הטראומה של ביה"ח

פורט בהרחבה לעיל.

### יחידות החילוץ המרחביות של המשא"ז

7 יחידות חילוץ הפרוסות באזורים מרוחקים (רמת הגולן, מדבר יהודה, הערבה), עיקר כח האדם בהן הם מתנדבים, שמקום עבודתם ומגוריהם נמצא באזורים אילו. יחידות אילו מתמחות בחילוץ נפגעים בתנאי שטח קשים, שבהם אין נגישות לכל רכב אחר.

### רישום הטראומה הלאומי

במדינת ישראל, כמו גם בארה"ב, אירופה, אוסטרליה וניו-זילנד, מתנהל רישום טראומה לאומי. מטרת הרישום הינה: ביצוע בקרת איכות, ניתוחים ועיבודים אפידמיולוגיים על מנת להמליץ למקבלי ההחלטות על מדיניות, תוכניות התערבות, השקעות וכו'.

38 רישום הטראומה בישראל הוקם ב- 1995 וכלל 5 ביי"ח. בשנת 1998 – כלל 8 ביי"ח וכיום הוא כולל 10 ביי"ח אשר המגבלה העיקרית להוספת ביי"ח – כלכלית.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

העלות השוטפת של הפעלת רישום הטרואומה הקיים הינו כ- 1.25 מיליון ש"ח לשנה, כאשר מעל 75% ממנו מיועד למרכזי הטרואומה שבמרכזים הרפואיים לטובת מימון הרשמות [50% ביה"ח ו-50% השתתפות מרכזית (ה-75%)].

הרישום הלאומי כולל כיום את כל מי שאושפז או נפטר במרכזים הרפואיים הנ"ל (כל מרכזי על – רמב"ם, איכילוב, שיבא, בילינסון (כולל שניידר), הדסה עין כרם, סורוקה, קפלן, הלל יפה, אסף הרופא, מאיר) כתוצאה מטרואומה.

**תאונות הדרכים מהוות כשליש מסה"כ נפגעי הטרואומה.**

המערכת מופעלת כיום על בסיס מערכת הפעלה ישנה (בת כ- 8 שנים) אשר מאוד לא ידידותית למשתמש ומקשה מאוד על המשתמשים. כל חיתוך נתונים אשר ביה"ח נדרש לו מתבצע ע"י בקשה מהמרכז בגרטנר, מה שמעמיס מאוד על המרכז לבצע את עבודתו השוטפת.

נתוני משטרת ישראל על נפגעי תאונות הדרכים חסרים ביותר (זאת ע"ב השוואה שבוצעה בין המאגרים). יתר על כן, המשטרה מגדירה כל מי שאושפז בביה"ח למעלה מ- 24 שעות כנפגע קשה, בגלל הגדרה בינ"ל. הגדרה מסוג זה מעוותת את המציאות של חומרת הפגיעה. נפגעים רבים המתאשפזים למעלה מ-24 שעות בביה"ח הינם נפגעים קלים, ולעתים אף קלים מאוד שאושפזו ל-24 שעות להשגחה.

יתר על כן, למשטרה חסר ידע מהותי על נפגעי תאונות אופניים (מעל 90% מהמתאשפזים אינם מדווחים בדוחות המשטרה).

נתוני הפגעות בתאונות דרכים הנאספים במערכת רישום הטרואומה עשויים לשפר את בסיס הנתונים לצורך קביעת מדיניות שיפור הבטיחות בדרכים.

## תכנית פעולה לשנת 2003

1. מד"א :

- 1) תקצוב פיילוט של נקודות הזנקה בהתאם למודל אופטימיזציה ;
- 2) המשך תמיכה בהרחבת מערך הכוננים המתנדבים של מד"א, לשיפור זמני ההגעה של טיפול חירום רפואי ראשוני לאתר התאונה (טרם הגעת האמבולנס).
2. איגודי ערים לכבאות: השלמת פערים בציווד חילוץ לכודים עפ"י מפת כיסוי ארצית של ערכות לחילוץ נפגעים מרכב.
3. יחידות טראומה : השלמת פערי ציווד ומיכשור של יחידות הטרואומה.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

4. יחידות חילוץ מרחביות (משא"ז): השתתפות בהכשרה והצטיידות בציוד חילוץ וע"כ של היחידות הנ"ל.
5. מכון גרטנר-רישום טראומה לאומי: נדרשת כיום השקעה בשידרוג רישום הטרומה הלאומי בהשקעה של כ-2 מיליון ש"ח, וכן הוצאות תפעול שנתיות קבועות על מנת להגדיל את מספר מרכזי הטרומה המשתתפים בפרוייקט רישום הטרומה הלאומי.
6. ניסוי בהקמת נקודות הזנקה: תקצוב ניסוי של נה"ז משותפות לרכב חילוץ של מערך הכיבוי וההצלה ואמבולנס בנקודה שתיבחר ע"ב נתונים לכיסוי כבישים בין-עירוניים ובחינת ההמשך ע"ב עלות/תועלת. (אופציה נוספת לבחינה: רכב אחד של ההצלה עם הכשרת המחלצים לסיוע רפואי עד הגעת האמבולנס ו/או הפוך – הכשרת הצוות הרפואי לחילוץ באמצעים בסיסיים וציוד האמבולנס בציוד זה).

## מידע, מחקר ופיתוח - מערכות מידע ובסיסי נתונים

מערך פעילות מקיף ומסודר בתחום הבטיחות בדרכים, כפי שתואר בתוכנית עד כה, לא יוכל לתפקד ללא תמיכה ע"י תוכנית מקיפה של מערך מידע, מחקר והערכה. הנושאים המפורטים בהמשך הם הנושאים המועדפים לביצוע בשנים 2002 – 2003.

### מערכת לניהול ידע, מידע ונתונים

1. אפיון ותחילת הקמה של מערכת מידע משולבת רב מערכתית. הדגש בתחילה צריך להיות על שלוב בסיסי המידע והנתונים בתוך יחידות שונות במשרד התחבורה. בעדיפות ראשונה יש לבצע גם את האפיון וההקמה של בסיס מידע משולב של נתוני הטרומה ונתוני תאונות הדרכים
2. ניטור (בלתי תלוי ברישום העבירות ע"י המשטרה) וסקרים של נתוני תחבורה:
  - (1) התנהגויות - חגורות, קסדות, מושבי בטיחות, הדלקת אורות יום וכדומה;
  - (2) התנהגויות ופעילויות הולכי רגל ואופניים;
  - (3) מדידות מהירות ושמירת רווח בין כלי רכב;
  - (4) הימצאות אלכוהול, תרופות וסמים בגופם של משתמשי דרך וסקרים לגבי התנהגות צריכה של חומרים אלו;
  - (5) עבירות תנועה וציות לתמרורים.



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

3. רישום יומן אירועים חריגים ומיוחדים בתחבורה, בכלכלה ובחברה ואשר יכולים להשפיע באופן משמעותי על פרוש נתוני בטיחות
4. שיתוף פעולה במחקרים ופעילויות לפיתוח וטיוב מערכות נתונים בין יחידות מידע ומחקר: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, משטרה, רשות, האגף לשרותי מידע במשרד התחבורה, מכון גרטנר והמכון לחקר התחבורה בטכניון.

**פרויקטים לשיפור וטיוב מערכות המידע**

יש לבצע מספר פרויקטים בנושאים הבאים:

1. שיפור הקישור בין נתוני תאונות הדרכים על פי משטרת ישראל עם נתוני נפגעי תאונות הדרכים על פי רישומי בתי-חולים;
2. שיפור דיוק מיקום תאונות הדרכים באמצעות שימוש ב-GPS;
3. מיפוי ת"ד באמצעות GIS;
4. שיפור איכות נתוני תאונות הדרכים הנאספים ומדווחים ע"י משטרת ישראל.
5. מערכת ממוחשבת של נתוני תשתית ונתוני תנועה;
6. מערכת ממוחשבת ונגישה למחקר של נתוני בתי-משפט והתביעה בענייני תעבורה (לקשור עם מערכת "דותן").

**מחקרי בטיחות**

עקרונות לקביעת העדיפויות למחקרים המומלצים לשנה הקרובה

1. מחקרים התומכים בפעילויות הממומנות ע"י הרשות;
2. מחקרי הערכה של פעילויות מרכזיות בעלות היקף תקציבי משמעותי;
3. מחקרים התומכים בניהול ומדיניות מערכת הבטיחות.

מחקרים תומכי פעילות בטיחות

1. שיטה לאיתור וטיפול במקומות תורפה ברשת הדרכים כולל G.I.S בדרכים עירוניות ובדרכים בין עירוניות;
2. הערכת תועלת שיפורי בטיחות בתשתית;
3. מחקר בהתנהגות וחשיפות של הולכי רגל, אופניים;
4. מחקר בנושא התאונות באזורי עבודות בכביש ומניעתן;
5. אופטימיזציה של מערכת פינוי הנפגעים- בעיקר בדרכים הבין-עירוניות;
6. מחקר בנושא צמצום המעורבות של רכב כבד (כולל ציבורי) בתאונות;
7. מחקר בנושא מעורבות הנהג הצעיר;



משרד התחבורה  
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

8. שימוש במושבי בטיחות ברכב בגילאים 0 - 10, סקרי שימוש, עמדות והערכת היפגעות.

מחקרי הערכה בנושאים הבאים:

1. משמרות זה"ב
2. הערכת שיטת הניקוד והקורסים המחייבים
3. הערכת קורסי ריענון לנהגים חדשים
4. הערכת נהיגה בלויי הרשיון המדורג
5. מחקר בנושא האפקטיביות של - חינוך תעבורתי בכיתות י"א

מחקרים התומכים בניהול ומדיניות מערכת הבטיחות

1. ניתוח הפעילות הבטיחותית ברשויות מקומיות
2. ניתוח מדיניות המחקר בבטיחות וניהולו
3. בדיקת כדאיות להפעלת שיטה של רשיון חדש מדורג