



הכנסת

בלימת הקטל בדרכים

דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה

בראשות חה"כ איתן כבל

תוכן עניינים

1	הקדמה מאת יושב-ראש הוועדה
3	1. מסקנות והמלצות
10	2. רקע: תאונות דרכים
11	2.1. נתונים כלליים
12	2.2. מספר תאונות הדרכים – השוואה בין-לאומית
13	2.3. הכנסות הממשלה מענף הרכב ותקציבי הטיפול בבטיחות בדרכים
14	3. תשתיות
14	3.1 תשתית בין-עירונית
14	3.1.1. טיפול במוקדי סיכון
17	3.1.2. רוחב השול בדרכים בין-עירוניות
17	3.1.3. הקמת חניוני מנוחה לכלי רכב כבדים
17	3.2 תשתית עירונית
17	3.2.1. שיפור תשתיות להולכי רגל
18	3.2.2. תקציבי פיתוח תשתיות בתחום העירוני
20	4. כלי רכב בסיכון גבוה (כלי רכב כבדים ואופנועים)
20	4.1. העסקת נהגים מקצועיים
21	4.2. תשתיות לרוכבי אופנוע
22	4.3. הכשרת רוכבי אופנוע
22	4.4. הכשרת נהגים מקצועיים
23	5. תרומת השימוש בתחבורה ציבורית לבטיחות בדרכים
24	6. אכיפה ושפיטה
24	6.1. אגף התנועה במשטרת ישראל
25	6.2. אכיפה אלקטרונית אוטומטית
26	6.3. העומס בבתי-המשפט
27	7. חינוך והסברה
27	7.1. פעילות משרד החינוך
28	7.2. הסברה במגזר הערבי
29	8. רכב
29	8.1. מערכות מתקדמות למניעת תאונות דרכים
30	8.2. טכוגרף דיגיטלי
30	9. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
33	10. נפגעי תאונות הדרכים ומשפחותיהם
34	נספח 1 – רשימת דיוני ועדת הכלכלה
35	נספח 2 – משפחות שכולות ונפגעי תאונות דרכים שהעידו בפני הוועדה
36	נספח 3 – מוקדי סיכון בטיפול (שנת 2016)
37	נספח 4 – מוקדי סיכון בתכנון (התוכנית הדו-שנתית)

מנהלת הוועדה:

לאה ורון

יועצת משפטית:

עו"ד אתי בנדלר

מועדת הכלכלה:

עידית חנוכה, ראש תחום פרלמנטרי; כוכי שבתאי, רכזת תחום פרלמנטרי

דובר הוועדה:

ליאור רותם

יועץ ליו"ר הוועדה:

שי (שאקו) דוד

כתיבה ועריכה של הדוח: אילנית בר, ראש תחום, המחלקה לפיקוח תקציבי, מרכז המחקר והמידע של הכנסת

עמי צדיק, מנהל המחלקה לפיקוח תקציבי, מרכז המחקר והמידע של הכנסת*

* הדוח נכתב בעזרת ירדן וינטר, מתמחה במרכז המחקר ומידע של הכנסת מטעם האוניברסיטה העברית בירושלים.

עריכה לשונית:

מערכת "דברי הכנסת"

הקדמה מאת יושב-ראש הוועדה

"לפיכך נברא אדם יחידי בעולם, ללמד שכל המאבד נפש אחת, מעלים עליו כאילו איבד עולם מלא; וכל המקיים נפש אחת, מעלים עליו כאילו קיים עולם מלא" (משנה, סנהדרין ד ה).

אילו הגיע הרמטכ"ל לממשלה והודיע שעל-פי תוכנית העבודה השנתית של צה"ל, בשנה הבאה יהיו 300 הרוגים כתוצאה מפיגועי טרור – המדינה הייתה מזדעקת והרמטכ"ל לא היה נשאר דקה אחת בתפקידו, ובצדק. אם כן, למה אנחנו מסכימים לקבל מציאות כזאת בתחום תאונות הדרכים?

בשנים האחרונות נכשלו באופן מחפיר במאבק למען החיים ונגד הקטל הנוראי שמתרחש מדי יום ביומו בכבישי ישראל. 356 בני-אדם נהרגו בכבישי הארץ בשנת 2015, ובשבעת החודשים הראשונים של שנת 2016 נהרגו כבר 205 בני-אדם. האובדן הקשה והצער שנלווה לו – ואף הנזק הכלכלי האדיר, שנאמד ב-15 מיליארד ש"ח בשנה – הופכים את חייהן של משפחות שלמות לגיהנום ואת חייה של אומה שלמה לבלתי נסבלים. איננו יכולים להשלים עם מציאות קשה זו!

לפני חודשים מספר הבנתי שאינני יכול עוד לעמוד מן הצד, ולכן החלטתי להוביל בוועדת הכלכלה של הכנסת הליך ראשון מסוגו של שימוע פרלמנטרי. השימוע התמקד בבחינת מדיניות הממשלה בכל הקשור לבלימת הקטל בדרכים – מדיניות אשר כשלה, כפי שמעיד שינוי המגמה השלילי במספר ההרוגים בשנים האחרונות. הוועדה יצאה לדרך עם רצון כן להבין מדוע, שנה אחר שנה, אנחנו נכשלים במאבקנו ומדוע חיי אדם בכבישי הארץ הפכו להפקר.

ניהלנו שימוע מקצועי, מקיף ושיטתי, ובו בחנו את מדיניות הממשלה ואת תוכניות העבודה השונות. הוועדה העמיקה בהיבטים מגוונים של הסוגיה: תשתיות הבטיחות, מוקדי הסיכון, שיטות העבודה השונות, אכיפה ושפיטה, חינוך והכשרה וכשירות הנהג. לפני הוועדה הופיעו שר התחבורה והבטיחות בדרכים, השר לביטחון הפנים, מבקר המדינה, נציגי משרדי הממשלה ומערכת האכיפה והשפיטה, מומחים, נציגי החברה האזרחית, נפגעי תאונות דרכים ונציגי המשפחות השכולות.

התמונה שעולה משיבות הוועדה, אשר באה לידי ביטוי במסקנות ובהמלצות של דוח זה, היא תמונה קשה, המעידה יותר מכול שהממשלה לא עמדה ביעדים שאימצה בדבר צמצום מספר ההרוגים בתאונות הדרכים ולא פעלה ליישום מדיניות מקיפה ושיטתית על מנת להשיגם. הכישלון בתחום זה הוא כישלון עמוק וחוצה רשויות: אכיפת חוקי התנועה כמעט אינה קיימת, בתי-הדין לתעבורה כורעים תחת העומס והחינוך התעבורתי שולי. הבלגן חוגג ואין יד אחת שמכוונת.

על כן, דוח זה מופנה בראש ובראשונה לראש הממשלה ולשר התחבורה והבטיחות בדרכים; עליהם לפעול בנחישות ולהורות על יישום ההמלצות והמסקנות של הוועדה.

אין להקל ראש בשיפור שחל בתשתיות הכבישים ובפריסת רכבת ישראל, ובמוקדים מסוימים אף נרשם שיפור בתחבורה הציבורית; אולם שיפורים אלה, טובים ככל שיהיו, מאבדים מערכם, מאחר שאין הם חלק ממדיניות מתוכננת ומקיפה ומראייה רחבה של אתגרי הבטיחות בדרכים.

שימוע זה לא היה נשלם אלמלא זכיתי לקבל מאות פניות מאזרחים ומאזרחיות, ששלחו את הערותיהם, התקשרו והעבירו המון עצות ורעיונות; על כך אני מודה לכל אחד ואחת מהם. אני מבקש להודות גם לחברי ועדת הכלכלה ולכל חברי הכנסת שהיה להם חלק בשיבות, הביעו את עמדתם והעבירו את הערותיהם, וכמו כן לנציגי



הממשלה ולרשויות הממשל, כמו גם לאגף התנועה במשטרת ישראל בפקודו של ניצב ירון בארי, ששיתפו פעולה עם הליך זה, העבירו לוועדה נתונים והשתתפו בישיבות מתוך רצון והבנה שיש הכרח לחולל שינוי. במהלך הדיונים פורסם דבר מינויו של אלוף (במיל') גיורא רום לתפקיד יושב-ראש הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים; מצאתי בו שותף אמיתי, קשוב ובעל רצון ויכולת להשפיע ולשנות את המגמה. תודתי לנציגי החברה האזרחית שהופיעו בפני הוועדה ושיתפו אותנו בהשקפת עולמם ובתוכניות שהם מציעים. תודה מיוחדת לעמותת "אור ירוק" ולידידי הטוב שמואל אבואב, מנכ"ל העמותה, שמוביל כבר שנים, במקצועיות ובנחישות אין קץ את המאבק בתאונות הדרכים. כמו כן, תודה לעו"ד ניב יעקב מעמותת "אור ירוק", שתרם מידיעותיו הרבות בתחום וסייע בידנו. אני מבקש להודות למנהלת ועדת הכלכלה, ידידתי לאה ורון, לצוות ועדת הכלכלה המצוין והמקצועי ולעובדי הכנסת אשר סייעו ואפשרו ניהול תקין וראוי של הישיבות. עוד אני מבקש להודות למרכז המחקר והמידע של הכנסת, למנהל המחלקה לפיקוח תקציבי מר עמי צדיק ולראש תחום גב' אילנית בר, אשר סייעו רבות להצלחתו של התהליך. ולבסוף, לשי (שאקו) דוד, יועצי, ולגיאי יצחק, מתמחה בלשכתי.

לפני כמה ימים בחרה ועדת הכלכלה של הכנסת את חבר הכנסת יעקב אשר לתפקיד יושב-ראש ועדת המשנה לבטיחות בדרכים. משימתה העיקרית של ועדת המשנה בחודשים הקרובים היא לקיים פיקוח ובקרה אחר יישום ההמלצות והמסקנות שבדוח זה.

אין לי ספק שיישום ההמלצות והמסקנות יביא לשינוי. אני קורא לממשלה לעשות כן בהקדם האפשרי, כדי שנתחיל כבר היום לבלום את המגמה השלילית במספר ההרוגים בכבישים ולהשיב מלחמה לקטל בדרכים.

בברכה,

אוריין פא

חה"כ איתן כבל

יושב ראש ועדת הכלכלה



1. מסקנות והמלצות

בחודשים פברואר-מרס 2016 קיימה ועדת הכלכלה של הכנסת עשר ישיבות בנושא בלימת הקטל בדרכים. הוועדה אספה נתונים על תאונות הדרכים בישראל ושמעה עדויות רבות – של שר התחבורה והבטיחות בדרכים, השר לביטחון הפנים, נציגי משרדי הממשלה, מומחים, נציגי ארגונים חוץ-פרלמנטריים שעוסקים בתחום, גורמים מתחום האכיפה והשפיטה, נציגי משפחות אשר שכלו את יקיריהן בתאונות דרכים וגורמים נוספים. יושב-ראש הוועדה והוועדה קיבלו ובחנו מאות פניות מאנשי מקצוע ומומחים, מנציגי משרדי הממשלה, מפעילים ומתנדבים ומאזרחים.

בדין וחשבון זה מובאים בתמצית הנושאים העיקריים שעלו בישיבות הוועדה וכן נדונות בו סוגיות שהתמודדות עמן, לדעת חברי הוועדה, היא צעד מרכזי במהלך לצמצום מספר תאונות הדרכים; עוד נכללות בדוח המלצות בדבר פעולות מידיות שיש לנקוט, אשר לדעת מומחים בתחום יפחיתו את מספר ההרוגים בכבישים.

מסקנות הוועדה והמלצותיה מסתמכות על המלצות בכתב שהעבירו חברי הוועדה וחברי כנסת אחרים: יעקב פרי, עבד אל חכים חאגי יחיא, דב חנין, מסעוד גנאים, איילת נחמיאס ורבין, חמד עמאר, אורי מקלב, רויטל סויד, קארין אלהרר, עליזה לביא, יואל חסון, תמר זנדברג ומיקי לוי, וכן על דברים שנמסרו בישיבות ועל חומרים שהוגשו לוועדה מאת גורמי ממשלה וגורמים חוץ-פרלמנטריים.

בשנת 2015 נהרגו 356 בני-אדם בתאונות דרכים בישראל. מספר זה של הרוגים גדול ב-12% ממספרם בשנת 2014, שבה נהרגו 319 בני-אדם. במספר ההרוגים יש עלייה עקבית מאז שנת 2012, לאחר ירידה מובהקת במספרם בשנים 2002–2012.

1.1. עיקר המסקנות וההמלצות

- הוועדה קובעת שהממשלה לא עמדה ביעדים שאימצה בהחלטתה מיום 17 ביולי 2005 בדבר צמצום מספר ההרוגים בתאונות הדרכים. הוועדה תובעת מהממשלה להכיר בשינוי המגמה המתמשך בנושא זה, המתבטא בגידול במספר ההרוגים זו השנה השלישית ברציפות, אשר מחייב אותה בפעולה מידית. הוועדה קובעת שמדיניות הממשלה בנושא הבטיחות בדרכים לוקה בחסר בכל הנוגע לראייה מערכתית ושיטתית ואיננה מובילה את כלל הגורמים העוסקים בתחום לנקוט פעולה אחידה, מתמשכת ואפקטיבית. הוועדה רואה חשיבות בהגדרת בלימת הקטל בדרכים כיעד לאומי ותובעת מהממשלה לזמן בדחיפות ישיבת ממשלה בנושא המאבק בקטל בדרכים ולהחליט על צעדים מידיים שעל השרים ומשרדי הממשלה לנקוט.
- הוועדה מעירה כי על אף החובה הקבועה בסעיף 9 לחוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת שעה), התשס"ו–2006, שר התחבורה והבטיחות בדרכים אינו מעביר לוועדה בכל שנה את הדיווח על ביצוע התוכנית השנתית בידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (להלן: הרשות הלאומית) בשנת התקציב שקדמה למועד הדיווח. הוועדה דורשת כי הדיווח השנתי לשנת 2016 יועבר אליה עד 31 במרס 2017.
- הוועדה דורשת מהממשלה לפעול לאלתר לעיגון מעמדה של הרשות הלאומית בחקיקה ראשית ולא להמתין עד לפקיעתה של הוראת השעה שמסדירה את פעילות הרשות הלאומית. הוועדה מצפה מהממשלה ומשר



התחבורה והבטיחות בדרכים לבחון מחדש את יעדי הרשות הלאומית ועל סמך ממצאי בדיקתה – לנסח את תפקידיה וסמכויותיה, כך שתפעל באופן עצמאי להתוויית מדיניות-העל בנושא הבטיחות בדרכים; כמו כן, יש להבטיח את יכולתה להיות הגוף המוביל את בלימת הקטל בדרכים. **הוועדה סבורה כי אין מקום שהרשות הלאומית תשמש הגוף המתקצב של גורמי הממשלה השונים בתקציבים שוטפים החוזרים על עצמם בכל שנה, אלא עליה להתוות מדיניות ולעבוד בשיתוף פעולה עם הגורמים השונים. הוועדה דורשת לקבוע במפורש בחוק כי שר התחבורה והבטיחות בדרכים הוא הגורם האחראי לבטיחות בדרכים בישראל.**

• הוועדה קובעת כי יש הכרח בטיפול ממוקד ומידי בכמה תחומים עיקריים, שייעשה בתיאום בין משרדי הממשלה השונים, כדי להפחית במידה ניכרת את מספר התאונות והנפגעים:

○ **תשתיות בטיחות – לתשתיות יש חשיבות מרכזית בבלימת הקטל בדרכים.** הוועדה מציינת לחיוב את הודעת משרד התחבורה בדבר החלטתו לסיים בתוך 24 חודשים את הטיפול ב-48 הכבישים שעל-פי הגדרתו הם מוקדי סיכון, ותובעת ממשרד התחבורה ומחברות התשתית להבטיח טיפול והחזקה תקינים ושוטפים של הכבישים ושל תשתיות הבטיחות בדרכים ברחבי המדינה. הוועדה דורשת ממשרד התחבורה לפעול, בין היתר, לזירוז ההליכים התכנוניים המעכבים את הטיפול במוקדי הסיכון הנוספים. הוועדה דורשת, בהתאם להצהרת משרד התחבורה, כי כל מוקד סיכון בר-טיפול יתוקצב ויטופל באופן מידי. הוועדה דורשת כי במסגרת תוכנית החומש של נתבי ישראל לשנים 2017-2021 יטופלו כלל מוקדי הסיכון והכבישים המסוכנים. הוועדה קובעת כי ליקויים בשילוט המיועד להכוונת הנהגים מגבירים את ההיתכנות לטעויות בנהיגה, ולכן דורשת לשפר במידה ניכרת את השילוט בדרכים המיועד לנהגים, כדי שיהיה מהימן, תקין ובנראות טובה, ויתאם את צורכי הדרך והתנאים בה. בעניין זה הוועדה קוראת לרשות הלאומית לרכז מידע מהציבור באופן שיטתי, ולהעבירו לרשויות התמרור המקומיות לשם ניתוח הנתונים ותיקון הליקויים.

○ **אכיפה –** בשנים האחרונות נשחק מאוד מערך האכיפה ונפגעה ההרתעה בקרב הציבור, ושני תהליכים אלו תרמו תרומה של ממש לעלייה במספר תאונות הדרכים. הוועדה דורשת לתגבר במידה ניכרת את מערך האכיפה, על כל רכיביו. הוועדה מציינת לחיוב את הודעת השר לביטחון הפנים בדבר החלטתו להכפיל את מספר ניידות התנועה עד מרס 2017, ועומדת על כך שמספר הניידות יהיה 450, כנקוב בהחלטת הממשלה מיום 17 ביולי 2005, ובכל מקרה לא יפחת מ-250 במרס 2017. בצעד זה כרוך, כמובן, תגבור של כוח-האדם לאיוש הניידות, לרבות באמצעות העסקת שוטרים וסטודנטים. הוועדה דורשת כי במסגרת זו יתווספו לאגף התנועה תקנים לשוטרים, ולהערכת הוועדה יידרשו לפחות 250 תקנים נוספים. הוועדה רושמת בפניה את הודעת השר לביטחון הפנים על הקמת יחידה משטרתית ייעודית שתעסוק באכיפת החוק בתחום כלי רכב כבדים.

○ **שפיטה –** בשנים האחרונות נפגעה ההרתעה המושגת באמצעות מערך השפיטה בגין הזמן הממושך החולף בין ביצוע העבירה ובין קיום ההליכים המשפטיים. הוועדה קובעת כי **בבתי-המשפט לתעבורה יש צוואר בקבוק וכי העומס הנוצר אינו מתקבל על הדעת ומחייב שינוי מידי**, ובין היתר הגדלת מספר השופטים והקצאה רבה יותר של מועדים לדיון בערכאות בגין עבירות התנועה.

○ **הכשרה לנהגים וכשירות נהגים –** הוועדה דורשת ממשרד התחבורה לבחון מחדש את מדיניותו בנושא הכשרת נהגים וכשירות נהגים, בדגש על הכשרת הנהגים המקצועיים ונהגי כלי הרכב הכבדים. הוועדה תובעת שייעשה מאמץ מיוחד בטיפול בנהגים שהם עבריינים סדרתיים.

• הוועדה תובעת ממשרדי הממשלה ליישם את ההמלצות המפורטות בדוח. הוועדה וועדות המשנה שלה יפקחו אחר צעדי היישום ויבקרו אותם. נוסף על דיווחים שוטפים שמשרדי הממשלה נדרשים להעביר לוועדה, הוועדה תזמן את השרים והמנהלים הכלליים של המשרדים למסירת דיווח מפורט בדבר ההתקדמות ביישום ההמלצות.



- הוועדה תפעל בנחישות לקדם הצעות חוק ותיקוני חקיקה מטעם הממשלה וחברי הכנסת שעניינם התמודדות עם הכשלים שנחשפו בישיבות. בין היתר, תקדם הוועדה דברי חקיקה לטיפול בכשל שבגיניו נמנעת גישה של מעסיקים אל המרשם התעבורתי. תיקון כשל זה יאפשר למעסיקים ולקציני התעבורה להימנע מהעסקת נהגים מסוכנים שלחובתם נרשמו עבירות תעבורה חמורות ורבות.
- הוועדה רואה חשיבות בפיתוח תחבורה ציבורית יעילה כחלק מהטיפול בתאונות הדרכים, לנוכח הצפיפות בכבישים, כלומר, מספרם הרב של כלי הרכב בהשוואה לשטחי הכבישים. הוועדה קוראת לממשלה לקבוע יעד חמש-שנתי להעלאת שיעור הנסועה בתחבורה הציבורית בכלל הנסועה השנתית, ובכלל זה להקצות את המשאבים הנדרשים הן ליצירה של אמצעים לתחבורת המונים בערים ובין הערים והן לסבסוד נרחב של הנסיעות. הוועדה מודיעה כי תקדם הצעות חוק ותיקוני חקיקה מטעם הממשלה וחברי הכנסת לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית.

1.2. המלצות הוועדה ואופן הדיווח על יישומן

בלוח 1 מובאות ההמלצות של הוועדה בנושא תשתיות בטיחות, ולצדן – הגורם האחראי ליישומן ודרישות הדיווח. משרדי הממשלה נדרשים להעביר את הדיווחים לוועדה במועדים המפורטים בלוח.

לוח 1 – המלצות הוועדה בנושא תשתיות בטיחות

נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
מוקדי סיכון	משרד התחבורה יעביר לוועדה דיווח מפורט על התקדמות הטיפול במוקדי הסיכון.	משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל	אחת לחצי שנה ; דיווח ראשון : עד ליום 1.1.2017
תשתיות בין-עירוניות – שקיפות	הרשות הלאומית, משרד התחבורה והמשרד לביטחון הפנים יפרסמו את התבחינים לקביעת מוקדי הסיכון והכבישים האדומים. כמו כן, יפרסמו גופים אלו את רשימות הכבישים האדומים ומוקדי הסיכון באתרי האינטרנט שלהם, באופן בולט וברור.	הרשות הלאומית, משרד התחבורה והמשרד לביטחון הפנים	עד ליום 15.11.2016
תוכנית החומש	משרד התחבורה יציג לוועדה את תוכנית החומש של המשרד.	משרד התחבורה	בטרם גיבושה הסופי של התוכנית
חניוני מנוחה	משרד התחבורה יעביר לוועדה תוכנית להקמת חניוני מנוחה לנהגים, על בסיס מיפוי הכבישים הבין-עירוניים.	משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל	העברת התוכנית : עד ליום 1.1.2017 ; דיווח על היישום : אחת לחצי שנה
מעקות בטיחות	משרד התחבורה יעביר לוועדה תוכנית עבודה מפורטת, לרבות לוחות זמנים, להחלפת מעקות הבטיחות בתשתית הכבישים הקיימת במעקות סופגי אנרגיה.	משרד התחבורה	העברת התוכנית : עד ליום 1.1.2017 ; דיווח על היישום : אחת לחצי שנה
תשתיות עירוניות	משרד האוצר ומשרד התחבורה ידווחו לוועדה על הוספת 150 מיליון ש"ח בשנה בסעיף ההרשאה להתחייב לטיפול בתשתיות העירוניות, משנת התקציב הקרובה ואילך.	משרד האוצר ומשרד התחבורה	עד ליום 15.9.2016 אך לפני אישור התקציב בממשלה



נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
תשתיות עירוניות – שקיפות	הרשות הלאומית ומשרד התחבורה יפרסמו את התבחינים לקביעת מוקדי הסיכון בערים ואת אמות המידה לחלוקת התקציב בנושא. כמו כן יפרסמו גופים אלו את רשימות מוקדי הסיכון העירוניים באתרי האינטרנט שלהם באופן בולט וברור.	הרשות הלאומית, משרד התחבורה	פרסום ראשון: עד ליום 15.11.2016 דיווח שוטף אחת לחצי שנה
שול הדרך	משרד התחבורה יבחן את התקן הקיים לשול הדרך וימליץ על התיקונים הנדרשים בו. נוסף על כך, המשרד יגיש לוועדה תוכנית עבודה להקמת מפרצי עצירה במקומות שבהם שול הדרך אינו מאפשר עצירת חירום.	משרד התחבורה	העברת התוכנית: עד ליום 1.1.2017; דיווח על היישום: אחת לחצי שנה
טיפול נקודתי בתשתיות	משרד התחבורה ידווח לוועדה על התקדמות הטיפול במוקדים אלו: כביש 232, כביש 31 – שגב-שולם, כביש 65 (עפולה עד צומת גולני) וצומת שוקת. הוועדה תובעת כי עד לסיום הטיפול בכבישים ובצמתים אלו תתוגבר האכיפה בהם ויימסר לוועדה דיווח על האכיפה שנעשתה בהם.	משרד התחבורה	דיווח ראשון: עד ליום 1.1.2017; דיווח שוטף: אחת לחצי שנה

בלוח 2 מובאות ההמלצות העיקריות של הוועדה בנושא אכיפה ושפיטה, ולצדן – הגורם האחראי ליישומן ודרישות הדיווח. משרדי הממשלה נדרשים להעביר את הדיווחים לוועדה במועדים המפורטים בלוח.

לוח 2 – המלצות הוועדה בנושא אכיפה ושפיטה

נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
הגברת האכיפה	הוועדה דורשת מאגף התנועה במשטרת ישראל להרחיב במידה ניכרת את האכיפה בעבירות תנועה שההסתברות לתאונה קטלנית עקב ביצוען גבוהה ולדווח לוועדה על התפלגות עבירות התנועה שבנוגע להן נעשתה אכיפה לפי רמת הסיכון של העבירה והמקום שבו נעברו.	אגף התנועה במשטרת ישראל	עד ליום 1.1.2017; דיווח שוטף: אחת לחצי שנה
יחידות משטרה	המשרד לביטחון הפנים יעביר לוועדה העתק של תוכנית אגף התנועה במשטרת ישראל להקמת היחידה לטיפול בכלי רכב כבדים ולתגבור יחידות האכיפה בתחום התנועה בכלל המחוזות. כמו כן, ימסור המשרד לוועדה דיווח בדבר התקדמות הקמת היחידות.	המשרד לביטחון הפנים	עד ליום 1.1.2017; דיווח שוטף: אחת לחצי שנה
תגבור ניידות וכוח-אדם	המשרד לביטחון הפנים ומשרד האוצר יעבירו לוועדה דיווח על יישום הודעת השר לביטחון הפנים בדבר הכפלת מספר הניידות במשטרת התנועה. הדיווח יכלול התייחסות ליישום החלטת הממשלה בנוגע להגדלת מספר ניידות התנועה ל-450. כמו כן, ידווחו המשרדים על התוספת בכוח-האדם לאיוש הניידות.	המשרד לביטחון הפנים ומשרד האוצר	עד ליום 15.9.2016 אך לפני אישור התקציב בממשלה
אכיפה אלקטרונית אוטומטית	המשרד לביטחון הפנים, באמצעות אגף התנועה במשטרת ישראל, ומשרד המשפטים יגבשו מדיניות ברורה בנוגע לאכיפה באמצעות מצלמות א-3 (אכיפה אלקטרונית אוטומטית). בגיבוש המדיניות ייבחנו בין	המשרד לביטחון הפנים ומשרד	עד ליום 15.11.2016



נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
	היתר נושאים אלו: הוספת מצלמות רגילות ומצלמות המודדות מהירות נסיעה ממוצעת לאורך קטעי דרך ופריסתן, קביעת מהירות הנסיעה שמעליה נדרשת אכיפה משטרתית ומנגנון התיאום בין גורמי האכיפה לגורמי השפיטה. המשרדים יציגו לוועדה את המדיניות שגובשה.	המשפטים	
אכיפה במגזר הערבי	המשרד לביטחון הפנים יגבש תוכנית עבודה המשלבת צעדי אכיפה ייחודיים בתחום הבטיחות בדרכים בתוכנית הקיימת להקמת תחנות המשטרה החדשות ביישובים הערביים. התוכנית תוצג לוועדה.	המשרד לביטחון הפנים	עד ליום 15.11.2016
העומס בבתי-המשפט	משרד המשפטים ומשרד האוצר יקימו צוות פעולה, בשיתוף הנהלת בתי-המשפט, המשרד לביטחון הפנים, משטרת ישראל, משרד התחבורה והרשות הלאומית, להכנת תוכנית עבודה כלל-מערכתית שמטרתה מציאת האיזון בין מספר התיקים ובין היכולת של מערכת המשפט לטפל בהם במהירות ובאפקטיביות. הממצאים יוצגו לוועדה.	משרד המשפטים ומשרד האוצר	עד ליום 15.11.2016
מכוני רישוי	משרד התחבורה ידווח לוועדה על הפיקוח והבקרה שקיים על מכוני הרישוי ועל נוהלי האכיפה בתחום זה משנת 2014 ואילך. בדיווח יוצגו פרטים על שיטות הפיקוח והאכיפה ועל הסנקציות שנקטו.	משרד התחבורה	דיווח ראשון: עד ליום 1.1.2017; דיווח שוטף: אחת לשנה
קציני בטיחות	משרד התחבורה ידווח לוועדה על הפיקוח והבקרה שקיים על קציני הבטיחות משנת 2014 ואילך. בדיווח יוצגו פרטים על שיטות הפיקוח והאכיפה ועל הסנקציות שנקטו.	משרד התחבורה	דיווח ראשון: עד ליום 1.1.2017; דיווח שוטף: אחת לשנה

בלוח 3 מובאות המלצות הוועדה בנושאי החינוך וההסברה, ולצדן – הגורם האחראי ליישומן ודרישות הדיווח. מאחר ששר החינוך ומנכ"לית המשרד בחרו שלא להשתתף בישיבות הוועדה אף שהוזמנו אליהן, מסקנותיה והמלצותיה של הוועדה בנושא החינוך וההסברה גובשו לאחר שמיעת הגורמים האחרים שהשתתפו בדיונים. משרדי הממשלה נדרשים להעביר את הדיווחים לוועדה במועדים המפורטים בלוח.

לוח 3 – המלצות הוועדה בנושא חינוך והסברה

נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
בחינת הבגרות	משרד החינוך ידווח לוועדה כיצד ומתי בכוונתו לכלול את החינוך התעבורתי במקצועות החובה בבחינות הבגרות.	משרד החינוך	עד ליום 15.9.2016 אך לפני אישור התקציב בממשלה
לימודי זהירות בדרכים	משרד החינוך ומשרד האוצר ידווחו לוועדה על מדיניותם בדבר הרחבה של לימודי זהירות בדרכים בגני-הילדים ובבתי-הספר היסודיים, לרבות	משרד החינוך ומשרד האוצר	עד ליום 15.9.2016 אך לפני אישור התקציב בממשלה



נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
	במוסדות החינוך שמשרד החינוך אינו משתתף בתקציבים.		
משמרות זה"ב	משרד החינוך, המשרד לביטחון הפנים באמצעות אגף התנועה במשטרת ישראל ומשרד האוצר ידווחו לוועדה על מדיניותם בדבר תוכנית להרחבת פעילותן של משמרות זה"ב סמוך לכל מוסדות החינוך בארץ.	משרד החינוך, המשרד לביטחון הפנים ומשרד האוצר	עד ליום 15.9.2016 אך לפני אישור התקציב בממשלה
הסברה במגזר הערבי	הרשות הלאומית תדווח לוועדה על גיבושה של תוכנית הסברה למגזר הערבי בשפה הערבית.	הרשות הלאומית	דיווח ראשון: עד ליום 1.1.2017; דיווח שוטף: אחת לחצי שנה

בלוח 4 מובאות המלצות הוועדה בנושא טכנולוגיית הרכב, ולצדן – הגורם האחראי ליישומן ודרישות הדיווח. משרדי הממשלה נדרשים להעביר את הדיווחים לוועדה במועדים המפורטים בלוח.

לוח 4 – המלצות הוועדה בנושא טכנולוגיית הרכב

נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
מערכות בטיחות	משרד התחבורה ומשרד האוצר יפעלו להפחתת המיסוי ולהורדת עלויות הרכישה וההתקנה של מערכות בטיחות במשאיות ובאוטובוסים וידווחו על כך לוועדה. משרד התחבורה ידווח לוועדה על מספר כלי הרכב שבהם הותקנו המערכות בפועל לעומת היעדים שהוצבו.	משרד התחבורה ומשרד האוצר	דיווח ראשון: עד ליום 1.1.2017; דיווח שוטף: אחת לחצי שנה
טכוגרף דיגיטלי	משרד התחבורה ידווח לוועדה על הצעדים שגובשו למעבר לטכוגרף דיגיטלי ועל לוחות הזמנים ליישומם.	משרד התחבורה	עד ליום 15.11.2016
מלווה נהג אלקטרוני (קופסה ירוקה)	משרד התחבורה יפעל לחקיקת חובת התקנת מלווה נהג אלקטרוני בכלי רכב המשמשים להסעות תלמידים.	משרד התחבורה	עד ליום 15.11.2016

בלוח 5 מובאות המלצות הוועדה בנושאים נוספים, ולצדן – הגורם האחראי ליישומן ודרישות הדיווח. משרדי הממשלה נדרשים להעביר את הדיווחים לוועדה במועדים המפורטים בלוח.

לוח 5 – המלצות הוועדה בנושאים נוספים

נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
היפגעות הולכי רגל	הרשות הלאומית, בשיתוף אגף התנועה במשטרת ישראל והרשויות המקומיות, תעביר לוועדה תוכנית ממוקדת ומבוססת על נתונים להפחתת היפגעות הולכי הרגל בתאונות דרכים, בחלוקה לפי יישובים.	הרשות הלאומית	עד ליום 1.2.2017



נושא	החלטה	גורם אחראי	דרישות הדיווח
	התוכנית תכלול יעדים, צעדים לפעולה ולוחות זמנים.		
רכב דו-גלגלי – סימון בכבישים עירוניים	משרד התחבורה ידווח לוועדה על ממצאי בדיקה שקיים בקרב הרשויות המקומיות לעניין סימון כבישים בצבע המונע החלקה של רכב דו-גלגלי, כפי שנקבע בתקן.	משרד התחבורה	עד ליום 15.11.2016
תמיכה בנפגעי תאונות הדרכים ובני משפחותיהם	משרד הרווחה והשירותים החברתיים ידווח לוועדה על פעילות מערך התמיכה בנפגעי תאונות הדרכים ובני משפחותיהם המתקיימת כיום.	משרד הרווחה והשירותים החברתיים	עד ליום 15.11.2016
בסיסי צה"ל	משרד התחבורה ומשרד הביטחון יבחנו וימפו את מצב הבטיחות בדרכים סביב בסיסי צה"ל וידווחו לוועדה על ממצאיהם ועל ההתקדמות בתיקון הליקויים.	משרד התחבורה ומשרד הביטחון	עד ליום 1.2.2017
איתור וגיוס של נהגים מקצועיים	משרד התחבורה יגבש תוכנית לאיתור ולגיוס של נהגים מקצועיים, בין היתר בקרב חיילי צה"ל המשוחררים, לנוכח המחסור בנהגי כלי רכב כבדים וכלי רכב ציבוריים. בתוכנית יוצגו תהליך קליטת הנהג והכשרתו, תנאי ההעסקה והצעדים להסרת חסמים מבניים. המשרד ידווח לוועדה על הממצאים.	משרד התחבורה	עד ליום 1.1.2017
נהיגה בהשפעת אלכוהול	הרשות הלאומית תגבש, בשיתוף עם גורמים נוספים, תוכנית לאומית להתמודדות עם תופעת הנהיגה בהשפעת אלכוהול, בעיקר בקרב נהגים צעירים, ותדווח על פרטיה לוועדה.	הרשות הלאומית	עד ליום 15.11.2016
הכשרה לרוכבי אופנוע	משרד התחבורה יעביר לוועדה תוכנית עבודה מסודרת להכשרת רוכבי אופנוע, הכוללת יעדים, לוחות זמנים ותקציב.	משרד התחבורה	עד ליום 1.1.2017 ; דיווח שוטף : אחת לחצי שנה
תקציבים	הרשות הלאומית, משרד התחבורה, המשרד לביטחון הפנים, משרד החינוך והנהלת בתי-המשפט יפרסמו באתרי האינטרנט שלהם את התקציבים שהם מייעדים לבטיחות בדרכים, את הפעולות שיממנו באמצעותם ואת התקציב שבוצע בפועל. בנוסף, הרשות הלאומית תפרסם באתר האינטרנט שלה מדי שנה בשנה ריכוז של כלל התקציבים הממשלתיים המופנים לבטיחות בדרכים.	הרשות הלאומית, משרד התחבורה, המשרד לביטחון הפנים, משרד החינוך והנהלת בתי-המשפט	עד ליום 1.1.2017



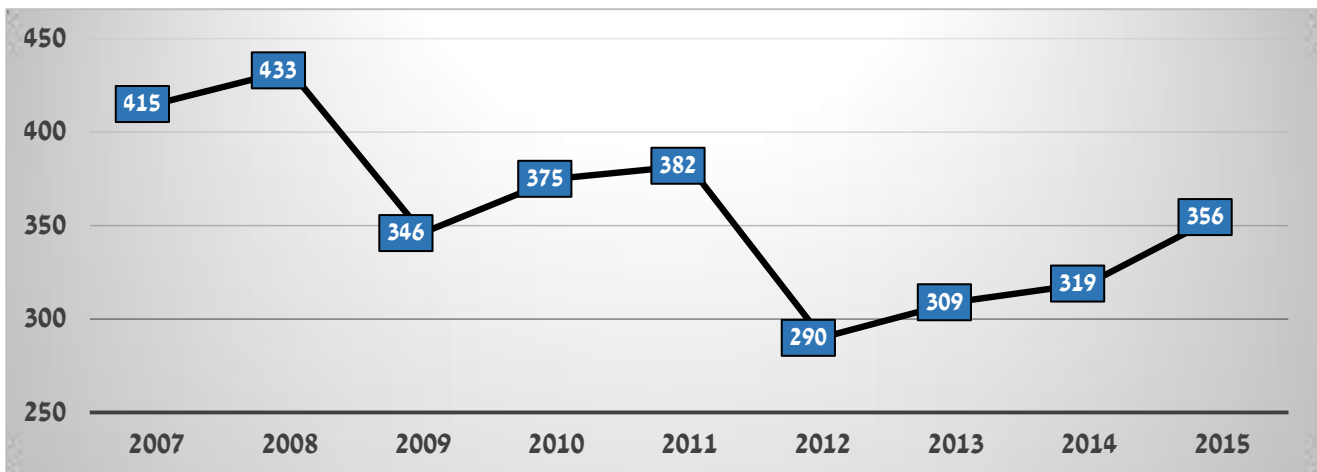
2. רקע: תאונות דרכים

משנת 2012 חלה עלייה מתמשכת במספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל – היפוך של מגמת הירידה במספר ההרוגים, אשר הייתה בעשור שקדם ל-2012. שר התחבורה והבטיחות בדרכים הוא המופקד על תחום הבטיחות בדרכים מתוקף החלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005.¹ בשנת 2005 אימצה הממשלה יעד לצמצום מספר ההרוגים בתאונות דרכים: מ-500 הרוגים בשנת 2004 ל-360 הרוגים בשנת 2010 ומתחת ל-300 הרוגים בשנת 2015. בשנת 2013, לאור העמידה ביעד שנקבע, קבע שר התחבורה והבטיחות בדרכים יעד חדש: **בשנת 2020 מדינת ישראל תהיה אחת מחמש המדינות המובילות בתחום הבטיחות בדרכים; המדד שנקבע להשוואה בין המדינות היה מספר הרוגים ל-1 מיליארד קילומטר נסועה.**²

כאמור, למרות הירידה במספר ההרוגים בתאונות דרכים בשנים 2002-2012, כמו במדינות המפותחות, מאז 2012 מספר ההרוגים גדל (ראו תרשים 1). השינוי במגמת מספר ההרוגים בתאונות הדרכים, שהחל בשנת 2012, לא הוביל את הממשלה בכלל ואת משרד התחבורה בפרט לשנות את מדיניות הטיפול בתאונות הדרכים כדי לחזור למגמת השיפור. מכיוון שמימוש היעד שקבע שר התחבורה והבטיחות בדרכים בתחום הבטיחות בדרכים תלוי גם במדד הבטיחות בדרכים במדינות האחרות, העלייה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים בישראל ולצדה המשך מגמת הירידה ברוב מדינות ה-OECD, מובילים לכך שהממשלה ומשרד התחבורה אינם עומדים ביעדים שהוצבו לשנת 2020. **הוועדה קובעת שהיעדר מדיניות שעל-פיה הבטיחות בדרכים היא יעד לאומי מרכזי יוביל להמשך מגמת ההרעה במצב הבטיחות בדרכים והעלייה במספר הנפגעים, שהחלה בשנת 2012.**

למספר ההרוגים בתאונות דרכים סיבות רבות, ובכלל זה טעויות הנהג (הגורם האנושי) ותשתיות לקויות. יש המייחסים את רוב התאונות לגורם האנושי ויש הסבורים אחרת; לדעת הוועדה, תשתית "סלחנית" – כלומר, שבזכותה תוצאות התאונה קלות יותר, אכיפה נרחבת, חינוך והסברה וכלי רכב בטוחים עשויים להקטין את מספר ההרוגים גם לנוכח קיומן של טעויות אנוש, שהן בלתי נמנעות, כמובן, שכן סביבה בטיחותית מקטינה, גם בעת טעות אנוש, את מספר הנפגעים ואת חומרת הפגיעה.

תרשים 1 – מספר ההרוגים בתאונות דרכים, 2002-2015³



¹ החלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005, [תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים](#).

² משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מצגת לדיון בוועדת הכלכלה: בלימת הקטל בדרכים – טיפול בתשתיות, 15 במרס 2016.

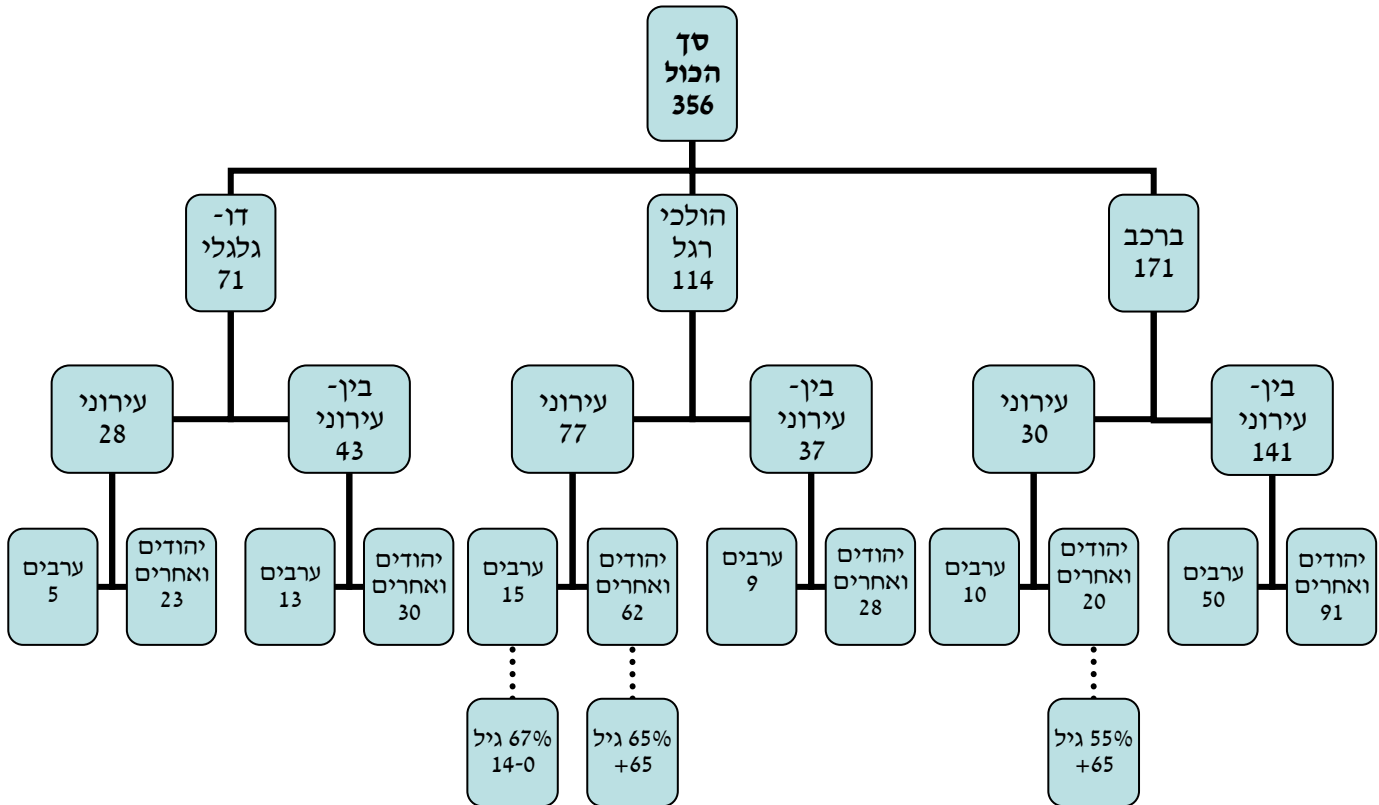
³ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2014](#), טבלה 5.1, נובמבר 2015; הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [הודעות לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים: דצמבר 2015 וסיכום שנת 2015](#), ינואר 2016.



2.1 נתונים כלליים

בשנת 2015 נהרגו 356 בני-אדם בתאונות דרכים בישראל, עלייה של 12% במספר ההרוגים לעומת שנת 2014 (שבה נהרגו 319 בני-אדם). בתרשים 2 להלן פילוח של מספר ההרוגים בשנת 2015 לפי כמה משתנים.

תרשים 2 – מספר הרוגים בתאונות דרכים בשנת 2015, לפי משתנים שונים⁴



בלוח 6 מפורטים מספרי ההרוגים בשנת 2015 לעומת שנת 2014, בפילוחים שונים. מהנתונים המוצגים

לוח 6 – הרוגים בשנים 2015-2014 לפי פילוחים שונים⁵

שינוי	2015	2014	פלח
17.6%	221	188	דרכים בין-עירוניות
2.3%	135	131	דרכים עירוניות
-9.6%	113	125	הולכי רגל
-6.4%	102	109	המגזר הערבי
32.0%	66	50	כלי רכב כבדים
54.1%	57	37	רוכבי אופנוע
12.1%	37	33	נהגים צעירים
50.0%	15	10	רוכבי אופניים
11.3%	356	319	סך הכול

בתרשימים 1 ו-2 ובלוח 6 עולה כי בשנים 2007-2012 מספר ההרוגים בתאונות דרכים ירד בשיעור של כ-30% (קצב שנתי ממוצע של כ-6%). משנת 2012 חל היפוך במגמה, ובשנים 2012-2015 עלה מספר ההרוגים בשיעור של כ-22% (גידול שנתי ממוצע של כ-7.4%). עם זאת, בעשור שמ-2002 עד 2012 חלה ירידה במספר ההרוגים, אם כי הירידה לא הייתה קבועה. בשנת 2015, העלייה בשיעור הגבוה ביותר במספר ההרוגים הייתה בקרב רוכבי אופנוע, רוכבי אופניים, נהגי כלי רכב כבדים ונהגים צעירים. בקרב הולכי רגל ובמגזר הערבי חלה ירידה במספר ההרוגים בשנת 2015 לעומת שנת 2014.

⁴ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, עדינה מרסיאנו, מנהלת תחום מידע ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל, 23 במרס 2016. "יהודים ואחרים" - יהודים, זרים ואחרים; "דו-גלגלי" - כולל רוכבי אופניים.

⁵ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מצב הבטיחות בדרכים - שנת 2015, 7 בפברואר 2016.



מספר תאונות הדרכים תלוי, בין היתר, בשינויים בגודל האוכלוסייה, מספר כלי רכב והנסועה (קילומטרז' כולל), ועל כן יש לבחון שינויים לאורך זמן גם על-פי מדדים יחסיים, אשר מבטאים שינויים המתרחשים במהלך השנים ברכיבים הרלוונטיים.⁶ בלוח 7 להלן מוצג השינוי במספר ההרוגים לפי שלושה מדדים מאז הקמת הרשות הלאומית בשנת 2007.

לוח 7 – שינוי במספר ההרוגים לפי שלושה מדדים, 2015-2007⁷

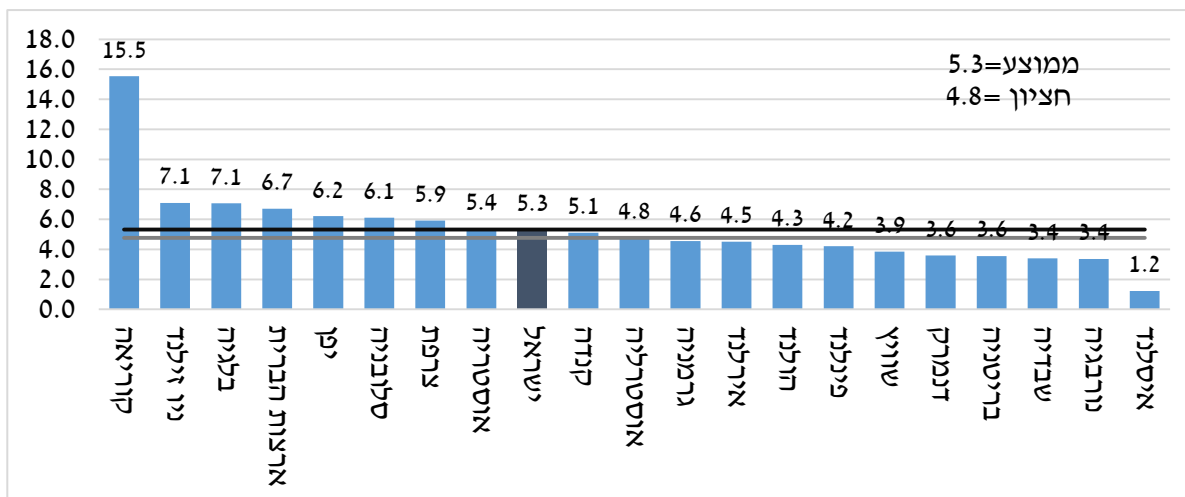
שנה	הרוגים ל-100,000 נפש	הרוגים ל-100,000 כלי רכב	הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה
2007	5.7	15.0	9.2
2012	3.6	10.5	5.8
2015	4.2	11.8	6.0

מהנתונים בלוח עולה כי לפי שלושת המדדים חלה ירידה במספר ההרוגים בשנים 2012-2007, ולאחר מכן חלה עלייה.

2.2. מספר תאונות הדרכים – השוואה בין-לאומית

המדד החשוב ביותר, שבו מובאים בחשבון הן מצבת כלי הרכב והן הנסועה בפועל, הוא מספר ההרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה. מדד זה שימש את שר התחבורה והבטיחות בדרכים להצבת יעדים במהלך השנים והוא משקף את הסיכוי להיהרג בתאונת דרכים בנסיעה שאורכה 1 קילומטר. בתרשים 3 להלן פירוט של מספר ההרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה במדינות מפותחות, לפי דוח של הפורום הבין-לאומי לתחבורה (International Transport Forum).

תרשים 3 – מספר ההרוגים ל-1 מיליארד קילומטר נסועה (2014)⁸



⁶ נתונים שיוצגו להלן נכללים ישראלים הרוגים ביהודה ושומרון וכן פלסטינים שנהרגו ביהודה ושומרון אם בתאונה היה מעורב כלי רכב ישראלי.

⁷ נעה רוזנהק, עוזרת מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל, 17 במרס 2016. הנתונים לשנת 2015 הם אומדן, כיוון שטרם התפרסמו נתונים רשמיים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה על מספר כלי הרכב בשנת 2015.

⁸ International Transport Forum, [Road safety annual report 2016](#), July 2016.

נתונים על ישראל שמפורסמים בדוחות הבין-לאומיים לא נכללים ההרוגים הישראליים באזור יהודה ושומרון. הנתונים על אוסטרליה אינם סופיים; הנתונים על בריטניה הם הערכה; הנתונים על בלגיה הם לשנת 2013; ממוצע פשוט וחציון חושבו במרכז המחקר והמידע של הכנסת.



כפי שמוצג בתרשים, מספר ההרוגים הממוצע ל-1 מיליארד ק"מ נסועה ב-21 המדינות שנתונים עליהן פורסמו בשנת 2014 היה 5.3, בדומה לישראל; החציון של 22 המדינות היה 4.8 הרוגים ל-1 מיליארד קילומטר נסועה.

בשנים האחרונות יש מגמה של ירידה במספר ההרוגים ל-1 מיליארד קילומטר נסועה בכל המדינות שנסקרו. בישראל ירד מספר ההרוגים ל-1 מיליארד קילומטר נסועה מ-12.4 הרוגים בשנת 2000 ל-5.3 הרוגים בשנת 2014, ירידה בשיעור של 57%.⁹ בשנת 2000 מספר ההרוגים הממוצע ל-1 מיליארד קילומטר נסועה ב-21 המדינות עליהן קיימים נתונים היה 14.1, והוא ירד ל-5.3 הרוגים בשנת 2014, ירידה בשיעור של 62%, גבוה מהירידה שהייתה בישראל בשנים אלו.

לפי דוח של הוועדה האירופית לבטיחות בתחבורה (European Transport Safety Council), בשנים 2014-2015 חל גידול של 1.3% בממוצע במספר ההרוגים ב-28 מדינות האיחוד האירופי. בישראל היה גידול של 15.4% במספר ההרוגים בשנים אלו, והיא במקום ה-31 מתוך 32 המדינות שנסקרו בדוח בשיעור השינוי במספר ההרוגים.¹⁰ **ישראל נמצאת במקום ה-13 במספר ההרוגים ל-1 מיליארד קילומטר נסועה, ואילו היעד שהציב שר התחבורה והבטיחות בדרכים הוא שישראל תהיה אחת מחמש המדינות שבהן מדד זה הוא הנמוך ביותר עד שנת 2020.**

2.3 הכנסות הממשלה מענף הרכב ותקציבי הטיפול בבטיחות בדרכים

המסים המוטלים בענף הרכב מחולקים למסים על עלויות קבועות ומסים על עלויות משתנות. מיסוי העלויות הקבועות נעשה באמצעות מס קנייה ומכס על רכישת כלי רכב ואגרות שמטיל משרד התחבורה; מיסוי העלויות המשתנות נעשה באמצעות הטלת בלו על דלק לתחבורה ומס קנייה ומכס על חלקי חילוף. בשנת 2014 המס שנגבה (ללא מע"מ) על ההוצאות הקבועות בענף הרכב היה כ-14.1 מיליארד ש"ח,¹¹ המס (ללא מע"מ) על ההוצאות המשתנות היה כ-16.8 מיליארד ש"ח והמע"מ על מרכיב המס היה כ-4.8 מיליארד ש"ח. **ההכנסות ממיסוי ענף הרכב בשנת 2014 הסתכמו בכ-35.6 מיליארד ש"ח, עלייה ריאלית של 9.1% לעומת שנת 2013.**¹²

אשר להוצאות, תקציב המדינה בתחום הבטיחות בדרכים נחלק בין כמה משרדים. מבחינה מתודולוגית, סכימת כל התקציבים המיועדים לבטיחות בדרכים באופן ישיר היא מהלך מורכב, שכן בחלק מהמשרדים מדובר בתקציב הפעולות בלבד, ובחלקם – בתקציב הכולל (לרבות שכר וכדומה). כמו כן, לגבי חלק מהפעולות בנושא, למשל פיתוח כבישים חדשים ומסילות רכבת, השאלה אם אכן מדובר בתקציב **המטפל באופן ישיר** בשיפור הבטיחות בדרכים נתונה לדיון. לכל הפחות אפשר לומר שתקציב הרשות הלאומית הוא תקציב המטפל באופן ישיר בבטיחות בדרכים (כ-265 מיליון ש"ח בשנת 2014), וכך גם חלק מתקציבי משרד החינוך (95 מיליון ש"ח), משרד התחבורה (בעיקר מוקדי סיכון), המשטרה, משרד הבריאות וצה"ל.

יש לציין כי משרד התחבורה מקצה בכל שנה כ-7.6 מיליארד ש"ח לטיפול בתשתיות (כ-6 מיליארד ש"ח לפיתוח כבישים עירוניים ובין-עירוניים, כ-1.3 מיליארד ש"ח להחזקת כבישים, כ-0.2 מיליארד ש"ח לטיפול במוקדי סיכון וכ-0.2 מיליארד ש"ח לטיפול בתשתיות עירוניות במגזר הערבי).

לתאונות דרכים יש עלות כלכלית למשק. השקעה באמצעים אשר יפחיתו את מספר התאונות ואת מספר ההרוגים והפצועים פציעות קשות כדאית כלכלית, כל עוד ההשקעה נמוכה מהעלות הכלכלית שתיחסך למשק. כמוכך,

⁹ הנתונים על ישראל בדוח של International Transport Forum אינם כוללים את ההרוגים באזור יהודה ושומרון.

¹⁰ European Transport Safety Council (ETSC), [10th Annual Road Safety Performance Index \(PIN\) Report](#), June 2016.

¹¹ מיסוי העלויות הקבועות כולל אגרות של משרד התחבורה – למשל רישיון רכב ורישיון נהיגה – ואינו כולל אגרות של הרשויות העירוניות – למשל קנסות חנייה – ודוחות תנועה של משטרת ישראל.

¹² משרד האוצר, אגף הכלכלן הראשי, [דוח הכנסות המדינה לשנים 2013-2014](#), פרק יד – מיסוי כלי רכב. חלק מהעלייה הגבוהה בשנת 2014 (כ-1.3 מיליארד ש"ח) נבע מהקדמת היבוא של כלי רכב לחודש דצמבר 2014 - לפני עדכון נוסחת החישוב של הציון הירוק.



מדובר בחישוב כלכלי גרידא, ולמלחמה בתאונות דרכים חשיבות רבה בהרבה בהיבט של שמירה על חיי אדם ומחויבות המדינה לבטיחותם של אזרחיה. בנוהל לבחינת פרויקטים תחבורתיים (נוהל פר"ת), המנחה כיצד לבחון כדאיות כלכלית של פרויקטים תחבורתיים, מחושבת העלות הכלכלית של תאונות הדרכים למשק. אומדן העלות הממוצעת למשק לשנה של תאונות דרכים בשנים 2008-2010 היה 15 מיליארד ש"ח; עלותה של תאונה בין-עירונית למשק גבוהה יותר מעלותה של תאונה בעיר – בייחוד תאונות של התנגשות חזיתית, פגיעה בהולך רגל ופגיעת רכב באופניים.¹³

3. תשתיות

בהתמודדות עם תאונות הדרכים יש להשתמש בכמה כלים בעת ובעונה אחת. אחד מכלי ההתמודדות הוא שיפור בתחום התשתיות. בהחלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005 הוחלט על הקצאת 400 מיליון ש"ח בשנה לתשתיות לבטיחות בדרכים.¹⁴ בין גורמים שהופיעו בוועדה ניטש ויכוח בשאלה אם החלטה זו אכן מיושמת. לדברי נציגי משרד התחבורה והרשות הלאומית, החלטת הממשלה נסבה על תשתיות הן בתחום הבין-עירוני והן בתחום העירוני, וההחלטה אכן מיושמת במלואה ואף יותר מזה; גורמים אחרים גורסים שהחלטת הממשלה עסקה בתשתיות בתחום הבין-עירוני בלבד והתקציב המוקצה לכך בשנים האחרונות הוא כמחצית מהסכום שנקבע בהחלטה.¹⁵ הוועדה מציינת שבהחלטת הממשלה נקבע שהתקציב האמור יהיה תקציב רב-שנתי למע"צ, ולכן הוועדה סבורה שההתייחסות בהחלטת הממשלה היא לתקציב לתשתיות בתחום הבין-עירוני.

3.1 תשתית בין-עירונית

3.1.1 טיפול במוקדי סיכון

שיפורים בתשתיות עשויים להפחית את מספר תאונות הדרכים הן בשל פישוט מטלת הנהיגה והן בשל צמצום ההיפגעות בתאונה. כדי להגביר את היעילות של צעדי השיפור בתשתיות יש לבחון בחינה מושכלת באילו מקומות יבוצעו השיפורים בתשתית ולבחור את אמצעי התשתית המתאימים למקום ולסיכונים שבו. ממחקרים שנעשו בארץ ובעולם עולה ששיפורים שונים בתשתית מביאים לירידה ניכרת במספר תאונות הדרכים.¹⁶

מנכ"ל משרד התחבורה הופיע בפני הוועדה וסקר את התבחינים לקביעת מוקדי סיכון בכבישים¹⁷ וכן את פעילות המשרד בטיפול בתשתיות הבין-עירונית. המנכ"ל ציין בפני הוועדה כי בכל שנה מוקצים כ-12 מיליארד ש"ח לפיתוח תשתיות התחבורה, וכ-5 מיליארד ש"ח מהם מוקצים לפיתוח כבישים בין-עירוניים; בין היתר, סכום זה משמש לשדרוג ולפיתוח של כבישים מסוכנים ולתחזוקת כבישים. במסגרת הפעילות של משרד התחבורה נעשו כמה פרויקטים, בין היתר כדי לשפר את הבטיחות, ובהם טיפול בכבישים בין-עירוניים חוצי-יישובים, פרויקט "כבישים ללא אבא"¹⁸ ומתן פתרון למוקדי סיכון במחנות צה"ל ובאזורי תעשייה.¹⁹ עם זאת, בדיון בוועדה לענייני

¹³ משרד התחבורה ומשרד האוצר, [נוהל פר"ת 2012 – הנחיות לבדיקת כדאיות פרויקטים תחבורתיים](#), דצמבר 2012.

¹⁴ החלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005, [תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים](#).

¹⁵ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול דיון, [בלימת הקטל בדרכים – הטיפול בתשתיות](#), 8 במרס 2016.

¹⁶ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [דיון וחשבון שנתי לשנת 2013](#), נובמבר 2014.

¹⁷ מוקד סיכון הוא אתר העומד באחד מהקריטריונים האלה: צמתים וקטעי דרך באורך של עד 1 ק"מ שהתרחשו בהם לפחות שמונה תאונות דרכים בשלוש השנים האחרונות ולפחות שתי תאונות דרכים בשנה האחרונה; קטעי דרך באורך של 2 ק"מ ומעלה שבהם התרחשו לפחות שש תאונות בממוצע לכל ק"מ בשלוש השנים האחרונות ולפחות שתי תאונות דרכים בשנה האחרונה; צמתים וקטעי דרך שבהם המדד הצופה התרחשות תאונות דרכים גבוה מ-2 והתרחשו בהן לפחות שתי תאונות דרכים בשנה האחרונה; פרויקטים אשר נדרשים על-פי דוח משטרה, ולחלופין - דוח ממונה בבטיחות, בעקבות תאונה קטלנית שאירעה בשלוש השנים האחרונות (פרויקטים שנבחרו על סמך דוח ממונה הבטיחות בעקבות תאונה קטלנית לא יעלו על 15 מיליון ש"ח).

¹⁸ כבישים שנמצאים בתחומי המועצות האזוריות שלא טופלו על-ידי המועצות ולא הוגדרו ככבישים באחריות החברה הלאומית לדרכים.

¹⁹ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, [בלימת הקטל בדרכים – הטיפול בתשתיות](#), 8 במרס 2016.



ביקורת המדינה בנושא הבטיחות בדרכים סביב בסיסי צה"ל עלה כי הטיפול בסוגיה זו לוקה בחסר ויש צורך בהסדרתו.²⁰

משרד התחבורה אחראי, בין השאר, לטיפול במוקדי סיכון. בכל שנה מאותרים כמה מאות מוקדים באמצעות מערכת לניהול בטיחות של חברת נתיבי ישראל, ולאחר סינון נותרות כ-110 נקודות המוגדרות מוקדי סיכון בכבישים שבאחריות החברה. משרד התחבורה מתקצב פרויקטים במוקדי סיכון בכבישים הבין-עירוניים. בלוח 8 מוצגים התקציב המקורי של משרד התחבורה לטיפול במוקדי סיכון בשנים 2007-2014 ושיעור השינוי בכל שנה לעומת השנה הקודמת.

לוח 8 – טיפול במוקדי סיכון – תקציב מקורי, 2007-2014 (במיליוני ש"ח)²¹

שנה	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2103	2014
תקציב מקורי	150	118	100	100	200	200	200	200
שיעור השינוי לעומת השנה קודמת		-21%	-15%	0%	100%	0%	0%	0%

על-פי נתוני הלוח, בשנים 2007-2009 חלה ירידה מצטברת של 50% בתקציב הטיפול במוקדי סיכון, בשנת 2011 היה גידול של 100% בתקציב זה, ל-200 מיליון ש"ח, ומאז הוא נותר ללא שינוי. בתרשים 4 מוצג הפער בין ביצוע התקציב לטיפול במוקדי סיכון לתקציב המקורי בשנים 2007-2014.

תרשים 4 – ביצוע התקציב לעומת התקציב המקורי, 2007-2014²²



בשנת 2010 שיעור ביצוע התקציב היה גבוה ב-105% מהתקציב המקורי ובשנת 2011 שיעור ביצוע התקציב היה גבוה ב-65% מהתקציב המקורי. ביתר השנים שיעור ביצוע התקציב היה נמוך מהתקציב שהוקצה לטיפול במוקדי הסיכון, והסטיות מהתקציב המקורי היו בין-6% ל-32%. שר התחבורה והבטיחות בדרכים ציין בפני הוועדה שהחסם לטיפול במוקדי סיכון אינו תקציבי אלא תכנוני, כלומר כל מוקד סיכון שאובחן והסתיים התהליך התכנוני לטיפול בו מתוקצב ומבוצע.²³

משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל הציגו תוכנית לטיפול ב-48 מוקדי סיכון שנמצאים כיום במלאי התכנוני של חברת נתיבי ישראל, בעלות של כ-750 מיליון ש"ח; על-פי התוכנית, הטיפול יסתיים בתוך 24 חודשים.²⁴

²⁰ הוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בקשה לחוות דעת מבקר המדינה בנושא מעברי חצייה בקרבת בסיסי צה"ל, 17 במרס 2016.

²¹ **מאגרי המידע הממשלתיים**. בשנים 2007-2012, תקנה תקציבית 79400511 – פרויקטי בטיחות נקודתיים; בשנים 2013-2014, תקנה תקציבית 79510104 – מעצ – מוקדי סיכון.

²² עיבודים של מרכז המחקר והמידע של הכנסת לנתונים ממאגרי המידע הממשלתיים. בשנים 2007-2012 תקנה תקציבית 79400511 – פרויקטי בטיחות נקודתיים; בשנים 2013-2014 תקנה תקציבית 79510104 – מעצ – מוקדי סיכון.

²³ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – 1. פעולות משרד התחבורה להתמודדות עם הגורמים לתאונות הדרכים ולהפחתת עלותן הכלכלית; 2. פעילות הרשות לבטיחות בדרכים, 21 במרס 2016.

²⁴ שם.



בישיבת הוועדה בנושא התשתיות נמנו כמה כבישים מסוכנים אשר לדעת הוועדה על משרד התחבורה לתת קדימות לטיפול בהם. משרד התחבורה יעביר לוועדה דיווח תקופתי על הטיפול בכבישים אלו: כביש 232 – התקדמות הטיפול בהליך הסטטוטורי כפי שהתחייבה חברת נתיבי ישראל בישיבת הוועדה; כביש 31 – צפי לסיום העבודות בכביש והסדרת כביש זה בקטע שבין ערד לים המלח; צומת שוקת – התייחסות של משרד התחבורה לאופן הטיפול בבעיות הבטיחות בצומת; שגב-שלום – דיווח על הקמת רמזור בכניסה לצומת היישוב, כפי שהתחייב משרד התחבורה בישיבת הוועדה; כביש 65 – דיווח על אמצעי הבטיחות הזמניים בקטע שבין עפולה לצומת גולני עד לסיום ההליכים הסטטוטוריים והתקנתם של אמצעי בטיחות קבועים; כביש 70 – הסדרת הקטע מכפר-יאסיף עד שלומי; כביש 71 – דיווח על השלמת הטיפול לכל אורך הכביש; כביש 66 – הסדרת הקטע מצומת מגידו עד הזרע.²⁵

הוועדה מציינת לחיוב את הפעילות הנרחבת של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים בסלילת כבישים חדשים, בשיפור הכבישים הקיימים ובהרחבת התחבורה הציבורית, ומקבלת את עמדת המשרד שלפעילות זו יש תרומה עקיפה לשיפור הבטיחות בדרכים. עם זאת, הוועדה סבורה שהתקציב שהוקצה עד היום לטיפול ישיר וממוקד בבטיחות בדרכים אינו מספיק. הוועדה רואה בטיפול הממוקד במוקדי סיכון, מקומות שאירעו בהם תאונות רבות, תנאי הכרחי להגברת הבטיחות בדרכים. הוועדה סבורה שיש צורך להוסיף אפיון מוקדים לשיטת המיפוי הנהוגה כיום, כדי לאתר מוקדי סיכון פוטנציאליים עם מאפיינים דומים למוקדים שכבר גבו קורבנות ולטפל בהם טרם התרחשותן של תאונות קטלניות במקום.

הוועדה דורשת כי משרד התחבורה ידווח לה אחת לחציין על התקדמות הטיפול ב-48 מוקדי הסיכון שהמשרד התחייב שהטיפול בהם יסתיים בתוך 24 חודשים ועל התקדמות הפרויקטים שבתהליכי ביצוע. בנספחים 3 ו-4 מפורטים הפרויקטים בביצוע נתיבי ישראל לשנים 2015-2016 והפרויקטים שהשלמתם תסתיים, על-פי התכנון, בתוך 24 חודשים. הוועדה דורשת ממשרד התחבורה לפעול, בין היתר, לזירוז ההליכים התכנוניים המעכבים את הטיפול במוקדי הסיכון הנוספים.²⁶

הוועדה רואה חשיבות בשקיפות ובפרסום מידע לציבור ודורשת ממשרד התחבורה לפרסם את התבחינים לקביעת מוקדי הסיכון ואת רשימת מוקדי הסיכון באתר האינטרנט שלו ובאתר האינטרנט של הרשות הלאומית.²⁷

משרד התחבורה יציג בפני ועדת הכלכלה את תוכנית החומש שהוא מגבש טרם אישורה הסופי.²⁸

הוועדה קובעת כי ליקויים בשילוט להכוונת הנהגים מגדילים את ההיתכנות לטעויות בנהיגה, ולכן יש לשפר במידה ניכרת את השילוט בדרכים המיועד לנהגים, כדי שיהיה מהימן, תקין, בנראות גבוהה ויתאם את צורכי הדרך ואת תנאיה. הוועדה קוראת לרשות הלאומית לרכז מידע מהציבור באופן שיטתי ולהעבירו לרשויות התמרור המקומיות לשם תיקון הליקויים.

משרד התחבורה ומשרד הביטחון יבחנו את מצב הבטיחות בדרכים סביב בסיסי צה"ל, ימפו את הצרכים ויטפלו בהם; המשרדים ידווחו לוועדה על ההתקדמות בתיקון הליקויים.²⁹

²⁵ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – הטיפול בתשתיות, 8 במרס 2016.

²⁶ המלצותיו של חה"כ חמד עמאר לוועדת הכלכלה.

²⁷ המלצותיו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

²⁸ המלצותיו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

²⁹ המלצותיה של חה"כ קארין אלהרר לוועדת הכלכלה.



3.1.2. רוחב השול בדרכים בין-עירוניות

עצירה בשול הדרך נחשבת למסוכנת ביותר ומדיניות משרד התחבורה והרשות הלאומית היא שיש להפחית את העצירות הללו. עם זאת, בנסיבות מסוימות נהגים נאלצים לעצור בשול הדרך. על-פי ההגדרה בסעיף 1 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, שול הדרך הוא "שטח שאין לצדו מדרכה הסמוך לשפת הכביש, עד לרוחב של שלושה מטרים או עד לקצה תעלת ניקוז, כאשר דופן התעלה מצוי פחות משלושה מטרים משפת הכביש".³⁰ גם כאשר שול הכביש הוא ברוחב המרבי של 3 מטרים, בעצירה של כלי רכב פרטיים בשול הדרך, כל שכן כלי רכב כבדים, קרי משאיות ואוטובוסים, הנהגים נאלצים לעתים להעמיד את הרכב כשחלקו נמצא על הכביש עצמו – פעולה המסכנת את בטיחותם ואת בטיחות יתר הנהגים בכביש. מעדויות שהובאו בפני הוועדה עולה כי בכבישים רבים רוחב השול הימני הוא פחות מ-3 מטרים. מנכ"ל נתיבי ישראל ציין שבפרויקטים חדשים שהחברה מבצעת רוחב השול הוא 2.5-3 מטרים – הרוחב התואם את התקינה הקיימת היום. כדי להתמודד עם היעדר שוליים המתאימים לעצירת כלי רכב אפשר להקים מפרצי עצירה, אך לפי עדויות שנשמעו בוועדה מספרם של מפרצי העצירה לאורך הכבישים קטן. לדברי נציגי משרד התחבורה, כיום מקימים מפרצי עצירה במקומות שבהם הדבר נדרש.

הוועדה דורשת ממשרד התחבורה לבחון את התקן הקיים של שול הדרך ולהמליץ על התיקונים הנדרשים בו. הוועדה מבקשת ממשרד התחבורה לבדוק את האפשרות להרחיב את השול הימני על חשבון השול השמאלי בכבישים שבהם גדר המפרידה בין שני כיווני הנסיעה בכביש ובמקומות שבהם הדבר אפשרי. כמו כן, הוועדה דורשת כי משרד התחבורה יעביר אליה תוכנית עבודה להקמת מפרצי עצירה במקומות שבהם שול הדרך אינו מאפשר עצירת חירום.³¹

3.1.3. הקמת חניוני מנוחה לכלי רכב כבדים

בישיבות הוועדה הוצגו נתונים בדבר מעורבותם הרבה של כלי רכב כבדים (משאיות ואוטובוסים) בתאונות קטלניות ובדבר שיעור ההרוגים הגבוה בתאונות אלו. בפני הוועדה הופיע יושב-ראש מועצת המובילים והעיד כי בתנאים הנוכחיים אי-אפשר לממש את תקנה 168 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, הקובעת חובת מנוחה של חצי שעה לנהגים מקצועיים לאחר ארבע שעות נהיגה, משום שכיום אין די אזורי חנייה למשאיות ולאוטובוסים.

הוועדה דורשת כי משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל יעבירו אליה תוכנית עבודה להקמת חניוני מנוחה לנהגים על בסיס מיפוי הכבישים הבין-עירוניים.

3.2. תשתית עירונית

3.2.1. שיפור תשתיות להולכי רגל

בשנת 2015 שיעור ההרוגים הולכי הרגל בכלל ההרוגים בתאונות הדרכים בישראל היה 32%, ואילו במדינות ה-OECD שיעורם היה כ-19%; כ-67% מההרוגים הולכי הרגל נפגעו בתחום העירוני. מהנתונים שהוצגו בישיבות הוועדה עולה שכ-65% מהולכי הרגל ההרוגים היהודים בתחום העירוני הם בני 65 ומעלה, ו-67% מהולכי הרגל ההרוגים הערבים הם ילדים עד גיל 14.³² על-פי נתונים נוספים שהועברו לוועדה בנוגע להרוגים ופצועים בקרב

³⁰ תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, סעיף 1 – הגדרות.

³¹ המלצותיהם של חה"כ חמד עמאר וחה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

³² ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – הפחתת מספר הנפגעים בקרב הולכי רגל, קשישים, המגזר הערבי והדרוזי והמגזר החרדי, 15 במרס 2016.



הולכי רגל, כ-46% מההרוגים וכ-33% מהפצועים קשה הם קשישים (מעל גיל 65); כ-20% מההרוגים והפצועים קשה הם ילדים עד גיל 14, יותר מ-50% מהם מהמגזר הערבי; בשנת 2014 כ-21.3% מהולכי הרגל שאושפזו בבתי-החולים עקב תאונת דרכים נפצעו קשה או אנוש. בשנים 2008-2011 קטן שיעורם בכלל הולכי הרגל שנפגעו, ומשנת 2011 יש מגמת עלייה בשיעור זה; בשנת 2014 כ-3% מהולכי הרגל שאושפזו בבתי-החולים עקב תאונת דרכים, נפטרו.³³

נציגי משרד התחבורה שהעידו בפני הוועדה הציגו פתרונות תשתיתיים מתוכננים באזורים שבהם יש ריכוז גבוה של אוכלוסייה מבוגרת, כדי לצמצם את היפגעות הולכי הרגל המבוגרים במתחם העירוני. הפתרונות המרכזיים שהוצגו היו הארכת משך הרמזור להולכי רגל במקומות מוגדרים ושיפורים אחרים בתחום הרימזור. הרשות הלאומית הודיעה שהיא מתחילה בפילוט לשינוי הסימון של מעברי חצייה לא מרומזרים (זיג-אג) כדי לעודד האטת כלי רכב בקרבת מעברי חצייה אלה.³⁴

ככלל, הרשות הלאומית ממפה את נקודות התורפה במתחם העירוני ועל סמך מיפוי זה הרשויות המקומיות מגישות למשרד התחבורה בקשות לתקצוב; המשרד קובע לוחות זמנים לביצוע הפרויקטים שתקצובם אושר. במסגרת ההרשאות הניתנות לרשויות המקומיות הרשות הלאומית מתקצבת תשתיות "רכות", כגון התקנת מעקות בטיחות והצבת תמרורים, אשר תכליתן היא צמצום היפגעות הולכי הרגל בתאונות דרכים. נוסף על כך, הרשות הלאומית נוקטת פעולות בעניין הולכי הרגל, ובין היתר פעולות הסברה באמצעי התקשורת, הפקה והפצה של חומרי הסברה מותאמים לאוכלוסיות שונות, הדרכות במוסדות חינוך ופרויקטים של הסברה לקשישים, המתקיימים בשיתוף המשרד לשוויון חברתי.³⁵

הוועדה דורשת כי הרשות הלאומית, בשיתוף אגף התנועה במשטרת ישראל והרשויות המקומיות, תכין תוכנית ממוקדת ומבוססת על נתונים להפחתת היפגעות הולכי הרגל בתאונות דרכים, בחלוקה לפי יישובים; בתוכנית יוצגו יעדים, צעדים לפעולה ולוחות זמנים.³⁶

3.2.2. תקציבי פיתוח תשתיות בתחום העירוני

על הטיפול בתשתיות העירוניות מופקדות הרשויות המקומיות. משרד התחבורה והרשות הלאומית מעבירים תקצוב נוסף לפרויקטים תשתיתיים ברשויות המקומיות באמצעות תקציב הפיתוח של הרשות הלאומית; תקציב זה מועבר בכל שנה למינהל תשתיות במשרד התחבורה, ובשנת 2014 הוא הסתכם ב-129.6 מיליון ש"ח. מנכ"ל משרד התחבורה סקר בפני הוועדה את פעילות המשרד בתחום התשתיות העירוניות וציין כי המשרד משקיע כ-200 מיליון ש"ח בשיפור תשתיות בהשתתפות תקציבית (מצינג) מדורגת עם הרשויות המקומיות, לפי האשכול שהרשות משתייכת אליו על-פי המדד הסוציו-אקונומי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. הרשות הלאומית בוחנת את האזורים שבהם נפגעים הולכי רגל רבים, ובהתאם למיפוי שנעשה הרשויות המקומיות מגישות בקשות לתקצוב הטיפול במקומות אלו. מנכ"ל משרד התחבורה ציין כי המשרד מפעיל תוכנית הנקראת טופ-34, שעניינה מתן מענה תשתיתי ברשויות שבהן מספר רב של תאונות אך הן אינן מגישות בקשות לתוכניות מתאימות

³³ יירות עמדה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לדיונים בוועדת הכלכלה ב-9 בפברואר 2016 וב-13 במרס 2016; נעה רוזנהק, עוזרת מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל, 17 במרס 2016; המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה, נפגעי תאונות הדרכים המאושפזים בבתי החולים 2008-2014, 2015.

³⁴ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – הכשרת נהגים מקצועיים, נהגים חדשים וצעירים, רוכבי דו-גלגלי והחינוך לבטיחות בדרכים, 15 במרס 2016.

³⁵ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נייר עמדה בנושא היפגעות הולכי רגל, מרס 2016.

³⁶ המלצותיהם של חה"כ איילת נחמיאס ורבין, חה"כ חמד עמאר וחה"כ עבד אל חכים חאגי' יחיא לוועדת הכלכלה.



בתחומן ; במקומות אלה משרד התחבורה הוא הקובע את אופן הטיפול. כמו כן, המשרד משקיע זו השנה השנייה כ-200 מיליון ש"ח בשנה בשיפור התשתיות במגזר הערבי (ללא השתתפות תקציבית של הרשויות).³⁷

צעד נוסף לשיפור מצב הבטיחות בדרכים הוא סלילת שבילי אופניים הן במתחם העירוני והן במתחם הבין-עירוני. משרד התחבורה מקדם הקמת רשת שבילי אופניים בגוש דן במתחם העירוני ומעודד את הרשויות המקומיות לסלול שבילי אופניים בתחומן. לדברי משרד התחבורה, רשויות רבות אינן מקדמות סלילת שבילי אופניים בתחומן מכיוון שלצורך סלילת השביל יש צורך לוותר על שטח מדרכה או נתיב תחבורה.³⁸

הוועדה דורשת ממשרד התחבורה וממשרד האוצר להגדיל ב-150 מיליון ש"ח בשנה את תקציב ההרשאה להתחייב המוקצה לשיפור התשתיות בתחום העירוני.

הוועדה מטילה על הרשות הלאומית לפעול מול הרשויות המקומיות – הגורם המופקד על הפיתוח התשתיתי בתחום העירוני – כדי שיירתמו לבחינת סוגיות שונות הנוגעות להיפגעות בתאונות דרכים במתחם העירוני ויציעו פתרונות ישימים להקטנת מספר הנפגעים שם.

הרשות הלאומית ומשרד התחבורה יפרסמו את התבחינים לקביעת מוקדי הסיכון בערים ואת אמות המידה לחלוקת התקציב בנושא. כמו כן יפרסמו גופים אלו את רשימות מוקדי הסיכון העירוניים באתרי האינטרנט שלהם באופן בולט וברור.

הוועדה מטילה על הרשות הלאומית לבחון, בשיתוף גורמים נוספים, את נושא סלילת שבילי אופניים במתחם העירוני.³⁹ במסגרת זו תבחן הרשות הלאומית דרכים לצמצום שיעור היפגעותם של הולכי רגל כתוצאה מתאונות עם רכב דו-גלגלי, לרבות הצבת לוחית זיהוי על כלי רכב דו-גלגלי ממונע, חובת ביטוח לנסיעה בכלי רכב דו-גלגלי ממונע והגברת האכיפה.⁴⁰

³⁷ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – הטיפול בתשתיות, 8 במרס 2016.

³⁸ ברק טייכמן, עוזר מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שיחת טלפון, 31 במאי 2016.

³⁹ המלצותיהם של חה"כ דב חנין וחה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

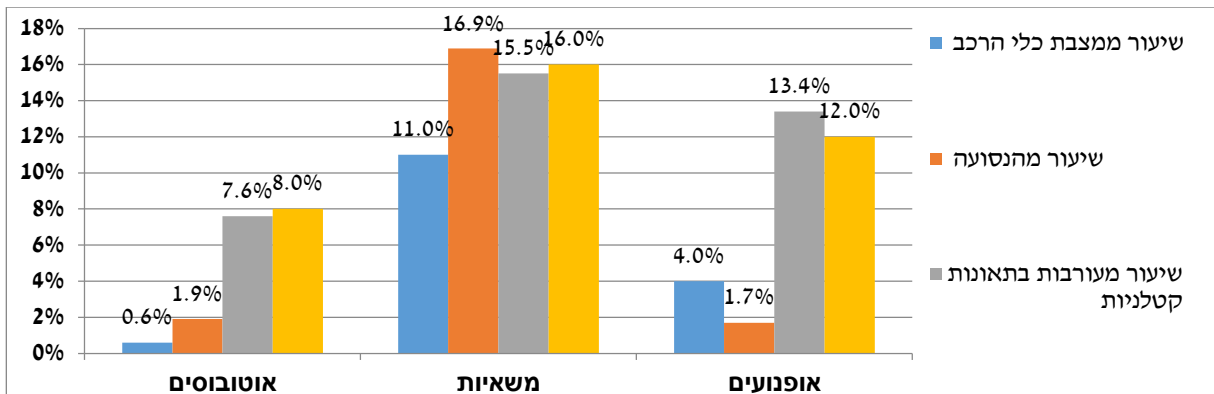
⁴⁰ המלצותיה של חה"כ איילת נחמיאס ורבין לוועדת הכלכלה.



4. כלי רכב בסיכון גבוה (כלי רכב כבדים ואופנועים)

בישיבות הוועדה הוצגו נתונים על מעורבותם הרבה של כלי רכב כבדים ואופנועים בתאונות דרכים קטלניות. בתרשים 5 להלן מוצגים נתונים על אוטובוסים, משאיות ואופנועים: שיעורם בכלל כלי הרכב, שיעורם בנסועה, שיעור מעורבותם בתאונות קטלניות ושיעור ההרוגים כתוצאה מתאונות שבהן הם מעורבים.

תרשים 5 – תאונות קטלניות שבהן מעורבים אוטובוסים, משאיות ואופנועים (2014)⁴¹



שיעור האוטובוסים בנסועה נמוך מ-2%, אך כ-8% מההרוגים בתאונות דרכים מצאו את מותם בעקבות תאונה שהיה מעורב בה אוטובוס. עם זאת, לאחר שמביאים בחשבון את מספר הנוסעים באוטובוס, הרי ששיעור ההרוגים כתוצאה מתאונות שאוטובוסים מעורבים בהן נמוך מאוד ממשקלם של האוטובוסים בנסועה ובמצבת כלי הרכב. שיעור המשאיות בנסועה הוא כ-17% (שיעורן במצבת כלי הרכב נמוך יותר) וכ-16% מההרוגים מצאו את מותם כתוצאה מתאונה שבה היו מעורבות. שיעור האופנועים בנסועה נמוך מ-2%, אך כ-12% מההרוגים בתאונות דרכים מצאו את מותם כתוצאה מתאונה שאופנוע היה מעורב בה.

4.1 העסקת נהגים מקצועיים

הוועדה שמעה עדויות על העסקת נהגים מקצועיים וקבעה שחוסר היכולת של המעסיקים לקבל מידע תעבורתי על הנהגים המבקשים להתקבל לעבודה הוא כשל מבני, אשר גורם לעתים להעסקתם בהסעת המונים של נהגים עם הרשעות רבות וחמורות. בשוק יש מחסור בנהגים מקצועיים, ולכן תנאי הקבלה למשרת נהג מקצועי אינם מחמירים; המחסור בנהגים מקצועיים אף מוביל להעסקת נהגים מקצועיים שעות רבות ביום, מעבר לקבוע בחוק, תוך סיכון חיים. משרד התחבורה הודיע שהוא מקדם שינויים לשם חיזוק הסמכות והאחריות של קציני הבטיחות והבעלים של חברות התובלה, וששכר הנהגים בקווים קבועים בתחבורה הציבורית עלה ל-39 ש"ח לשעה.⁴²

⁴¹ נעה רוזנהק, עוזרת מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל, 17 במרס 2016. בעמודת "שיעור מההרוגים בתאונות שבהן מעורבים כלי רכב אלוי" לא בהכרח מדובר בנהגים.

⁴² ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – הצעות לדרכי פעולה של ארגונים חוץ-פרלמנטריים לעמידה ביעדי הממשלה, 16 בפברואר 2016.



לנוכח הכשל האמור בגישה של המעסיקים למידע המופיע במרשם התעבורתי, החליטה הוועדה לקדם הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מאגר מידע של ניקוד מסוכנות לעניין נהגים מקצועיים) התשע"ו-2015, שעיקרה יצירת מנגנון שיאפשר למעסיקים לקבל מידע על נהגים מסוכנים ולהימנע מהעסקתם.⁴³

הוועדה מטילה על משרד התחבורה לגבש תוכנית לאיתור ולגיוס של נהגים מקצועיים, כדי להתמודד עם המחסור בנהגי כלי רכב כבדים וציבוריים, בין היתר בקרב חיילי צה"ל המשוחררים. בתוכנית תהיה התייחסות להליך קליטת הנהג והכשרתו, תנאי ההעסקה והסרת חסמים מבניים. המשרד ידווח לוועדה על גיבוש התוכנית.⁴⁴

הוועדה סבורה שעל בעלי חברות ההובלה לשאת באחריות לחריגות בשעות ההעסקה של הנהגים המקצועיים ולעומס יתר במשאיות. נוסף על הטמעת הטכוגרף הדיגיטלי (כמפורט בסעיף 7.2 להלן), על משרד התחבורה ואגף התנועה במשטרת ישראל להקים יחידה ייעודית לטיפול בנושא (כמפורט בסעיף 6.1 להלן), להרחיב את פעילות האכיפה בענף כלי הרכב הכבדים, ובין היתר לבדוק את שעות הנהיגה של הנהג ברכב; כמו כן, יש לוודא שעונשים יוטלו גם על בעלי החברות ועל קציני הבטיחות ולא רק על הנהגים.

הוועדה דורשת שמשרד התחבורה ידווח לה על פעולות הפיקוח והבקרה על קציני הבטיחות משנת 2014 ואילך. בדיווח ייכללו פרטים על השיטות לפיקוח ולאכיפה, וכן על הסנקציות שננקטו.

4.2. תשתיות לרוכבי אופנוע

הוועדה שמעה עדויות של רוכבי אופנוע שנפגעו בתאונות דרכים בשל היפגעות ממעקה הבטיחות המותקן כגדר הפרדה בכבישים. משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל הודיעו בישיבות הוועדה שבכל הכבישים החדשים שנשללים מותקנים מעקות בטיחות סופגי אנרגיה, שהם תשתית בטיחותית יותר לרוכבי האופנוע, וכי המעקות בכבישים הישנים יוחלפו בהדרגה למעקות כאלה.⁴⁵

נוסף על כך, מעדויות רוכבי האופנוע עולה שהצבע המשמש לצביעת מעברי חצייה ושולי דרך בדרכים העירוניות הוא סיכון בטיחותי עבורם כיוון שהוא גורם להחלקה של אופנועים. לדברי גורמים במשרד התחבורה, בשנים האחרונות עודכן התקן לסימון כבישים וכיום לצבע יש מקדם חיכוך גבוה יותר (מכיל אגרגטים מונעי החלקה בהתאם לתקן האירופי). בכבישים הבין-עירוניים שבאחריות החברות הממשלתיות (נתיבי ישראל, חוצה ישראל, נתיבי איילון) ההנחיות מיושמות, וגם רוב הכבישים הבין-עירוניים מסומנים בצבע תקני. האחריות לסימון כבישים במתחם העירוני היא של הרשויות המקומיות. הנחיות משרד התחבורה לרשויות המקומיות הן להשתמש בצבע העומד בתקן, אך לא כל הרשויות המקומיות מיישמות אותן.⁴⁶

הוועדה מציינת לחיוב את הודעת משרד התחבורה בדבר החלטתו להתקין מעקות בטיחות סופגי אנרגיה בכבישים החדשים ולהחליף את מעקות הבטיחות בכבישים הקיימים. הוועדה דורשת כי משרד התחבורה יעביר לה תוכנית עבודה מפורטת, כולל לוחות זמנים, להחלפת מעקות הבטיחות בתשתית הכבישים הקיימת במעקות סופגי אנרגיה.

⁴³ הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מאגר מידע של ניקוד מסוכנות לעניין נהגים מקצועיים), התשע"ו-2016; את ההצעה הניח יושב-ראש הוועדה, חה"כ איתן כבל; המלצתו של חה"כ יואל חסון לוועדת הכלכלה.

⁴⁴ המלצותיהם של חה"כ עבד אל חכים חאגי' יחיא וחה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁴⁵ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – הטיפול בתשתיות, 8 במרס 2016.

⁴⁶ ברק טייכמן, עוזר מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שיחת טלפון, 31 במאי 2016.



משרד התחבורה גם ידווח לוועדה על ממצאי בדיקה שקיים ברשויות המקומיות לעניין סימון כבישים בצבע המונע החלקה של רכב דו-גלגלי בהתאם לתקן.

4.3 הכשרת רוכבי אופנוע

מעדויות שנשמעו בפני הוועדה וממסמך שהועבר לוועדה מהרשות הלאומית עולה שהוראת הנהיגה לרוכבי אופנוע לא עודכנה במשך שנים. מנתוני הרשות הלאומית עולה שכ-30% מתאונות הדרכים שמעורבים בהן אופנועים הן תאונות עצמיות, כלומר התנגשות בעצם דומם או איבוד שליטה של הרוכב. בשיעור גבוה של תאונות קשות וקטלניות שבהן היו מעורבים אופנועים, בצמתים במרחב העירוני, היו מעורבים צעירים בני פחות מ-24. עם זאת, יש לציין ששיעורם של רוכבי האופנוע הנהרגים בתאונות דרכים בכלל ההרוגים נמוך בהשוואה למדינות המפותחות.⁴⁷

ממשרד התחבורה נמסר לוועדה כי במסגרת הרפורמה למבחני נהיגה מעשיים, שתיכנס לתוקף בשנת 2017, ישודרג וימוחשב טופס הבחינה וייכללו בו כישורי נהיגה נוספים כמו נהיגת לילה, השתלמויות והדרכות ועוד. ברפורמה ישודרגו מגרשי הלימוד והבחינה של האופנועים. להפעלת תוכנית זו הוכשרו מורי הנהיגה לאופנועים ללמד בשיטה החדשה.⁴⁸

הוועדה דורשת כי משרד התחבורה יעביר אליה תוכנית עבודה מסודרת להכשרת רוכבי אופנוע, הכוללת יעדים, לוחות זמנים ותקציב. משרד התחבורה ידווח לוועדה כל חצי שנה על אופן יישום התוכנית בהתאם ליעדים שהוצבו.⁴⁹

4.4 הכשרת נהגים מקצועיים

הוועדה שמעה בדיונים עדויות ולפיהן תוכניות ההכשרה לנהגים מקצועיים לא עודכנו שנים וכן נמסר שמיד עם קבלת הרישיון נהגי אוטובוס מורשים לנהוג באוטובוס עם נוסעים ונהגי משאיות מורשים להוביל מטענים, ללא תקופת ליווי עם חונך. נציגי משרד התחבורה שהופיעו בפני הוועדה הודיעו כי בימים אלה עודכנה תוכנית הלימודים המקצועית והותאמה לנהגי האוטובוסים והמשאיות, ובין היתר נכללים בה לימוד של דיני התעבורה החדשים, סיורים בחברות הסעות ולימוד של ריתום מטען למשאיות. בנוסף, משרד התחבורה מקדם תיקון של תקנות התעבורה שעל-פיו יחויבו נהגי אוטובוסים ומשאיות בהשלמת שעות חונכות לאחר קבלת הרישיון, וכן תיקבע השתלמות לנהגים אלה כל חמש שנים.

לנוכח המעורבות הרבה של כלי רכב כבדים בתאונות קטלניות, הוועדה רואה חשיבות רבה בעדכון תוכניות ההכשרה לנהגים מקצועיים. הוועדה ממליצה למשרד התחבורה לבחון את מדיניותו בדבר הכשרה וכשירות לעניין כלל הנהגים, לרבות הטיפול בנהגים עבריינים, בדגש על הכשרת הנהגים המקצועיים ונהגי כלי הרכב הכבדים. משרד התחבורה יעביר לוועדה תוכנית מעודכנת להכשרת הנהגים המקצועיים, הכוללת לוחות זמנים להטמעתה בקרב הנהגים.⁵⁰

⁴⁷ International Transport Forum, [Road safety annual report 2015](#), October 2015.

⁴⁸ ברק טייכמן, עוזר מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, דוא"ל, 11 באפריל 2016.

⁴⁹ המלצתו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁵⁰ המלצותיהם של חה"כ יואל חסון, חה"כ יעקב פרי וחה"כ דב חנין לוועדת הכלכלה.



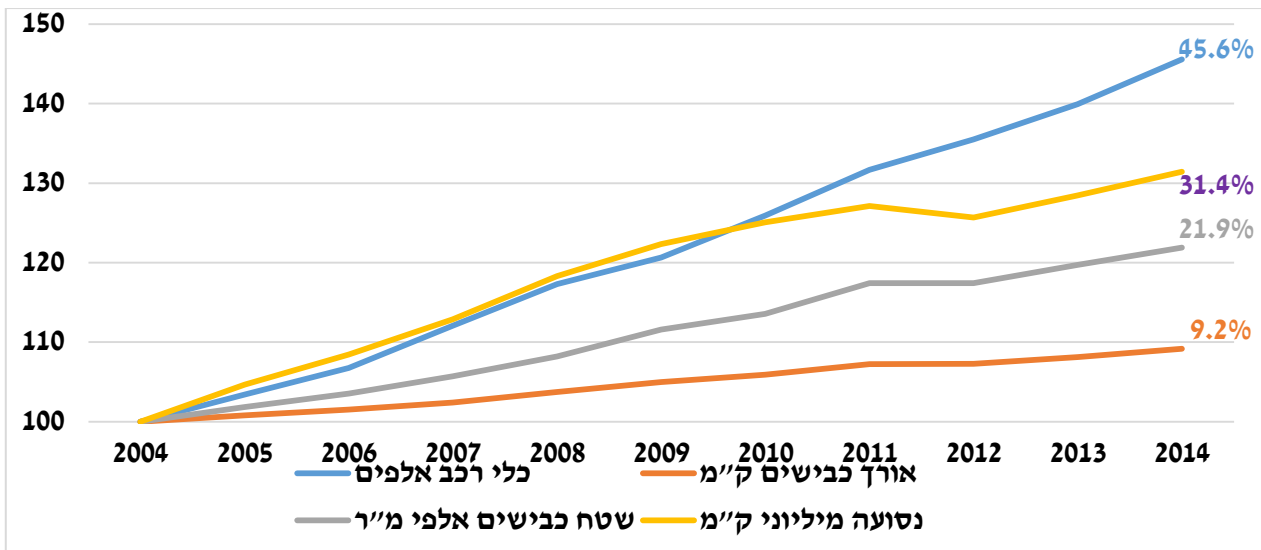
5. תרומת השימוש בתחבורה הציבורית לבטיחות בדרכים

השקעה ציבורית בתחבורה ציבורית (לרבות סבסוד ישיר של הנסיעות ובניית נתיבי תחבורה ציבורית) עשויה להגדיל את הנסועה בתחבורה ציבורית על חשבון כלי רכב פרטיים, וכך לתרום לצמצום מספר ההרוגים בתאונות הדרכים. לפי הנתונים, ולאחר שמביאים בחשבון את מספר הנוסעים בכלי רכב פרטי ומספר הנוסעים באוטובוס, כ-9% מכלל ההרוגים נהרגו בתאונות שהיו מעורבים בהן אוטובוסים, ואילו חלקם של האוטובוסים בכלל הנסועה הוא כ-16%.⁵¹

בשנת 2015 הייתה רמת המינוע בישראל 365 כלי רכב ל-1,000 תושבים. רמה זו נמוכה במידה ניכרת מהרמה הממוצעת במדינות אירופה. אפשר להניח כי בשל פער זה קצב הגידול נטו במצבת כלי הרכב בישראל (כלי רכב חדשים בניכוי כלי רכב שנגרטים בכל שנה) גבוה יותר מבמדינות אירופה. מספר כלי הרכב נטו גדל בשנת 2015 בשיעור של כ-4.2% לעומת שנת 2014. בנוסף, הנסועה השנתית גדלה בעשור האחרון בשיעור מצטבר של כ-30.5%, או בשיעור שנתי ממוצע של כ-2.7%.⁵² מנגד, אורכם של כבישים חדשים שנסללים בשנים האחרונות גדל בממוצע בכ-150 ק"מ בשנה.⁵³ המשמעות היא שלמרות ההשקעות הנרחבות בשנים האחרונות בתשתיות תחבורה, צפוי שקצב הגידול בנסועה השנתית יהיה מהיר יותר אם לא תהיה השקעה בפתרונות של תחבורה ציבורית מתקדמת, והצפיפות בכבישים תגדל. בתרשים 6 להלן מפורטים שיעור הגידול במספר כלי הרכב, אורך הכבישים, שטח הכבישים, הנסועה ואורך כבישים לכלי רכב בשנים 2004 עד 2014.

תרשים 6 – נתונים על מספר כלי הרכב, אורך הכבישים ושטחם, הנסועה ואורך כבישים לכלי רכב, 2004-2014

2014⁵⁴



על-פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה המוצגים בתרשים, מספר כלי הרכב בישראל גדל בשנים 2004-2014 בשיעור מצטבר של כ-45.6%, אורך הכבישים גדל בכ-9.2%, שטח הכבישים – בכ-21.9% והנסועה – בכ-31.4%. המשמעות היא כי בתקופה זו אורך הכבישים ל-1,000 כלי רכב ירד בשיעור של כ-25% – מרמה של 8.6 ק"מ בשנת

⁵¹ ד"ר יעקב שיינין, מצב הבטיחות בדרכים לשנת 2015, מודלים כלכליים, דצמבר 2015; להרחבה בדבר יתרונות הנסיעה בתחבורה ציבורית ראו: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, הקשר בין שימוש בתחבורה ציבורית לבטיחות בדרכים, 20 במרס 2016.

⁵² הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הודעה לעיתונות, כלי רכב מנועים בישראל בשנת 2015, 30 במרס 2016.

⁵³ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, רבעון לסטטיסטיקה של התחבורה, לוח 31 – סלילת כבישים, תאריך כניסה: 7 באפריל 2016.

⁵⁴ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון סטטיסטי 2015, לוח 24.1 – תחבורה: נתונים פיזיים; לוח 24.10 – דרכים סלולות לפי אורך ושטח, שנים שונות.



2004 לרמה של 6.4 ק"מ בשנת 2014. נתונים אלו מעידים על החשיבות שבפיתוח תחבורה ציבורית ובסבסוד הנסיעות בתחבורה ציבורית; כלי מדיניות אלו לא רק יקטינו את הצפיפות בכבישים אלא גם יתרמו להפחתת אובדן תוצר בגין פקקים וזיהום אוויר.

ההשקעה של משרד התחבורה בתחבורה הציבורית היא בגדר השקעה עקיפה בבטיחות בדרכים ומגדילה את אומדן ההשקעה הממשלתית בבטיחות בדרכים. ההשקעה הכוללת בפיתוח התחבורה הציבורית הייתה בשנת 2014 כ-5 מיליארד ש"ח.⁵⁵ נוסף על תקציב הפיתוח, משרד התחבורה מסבסד את הנסיעה בתחבורה הציבורית בסכום שבשנת 2015 עמד על כ-5 מיליארד ש"ח וצפוי שיגדל לכ-5.5 מיליארד ש"ח בשנת 2016.⁵⁶

הוועדה רואה חשיבות בפיתוח תחבורה ציבורית יעילה כחלק מהטיפול בתאונות הדרכים, לנוכח הצפיפות בכבישים – כלומר, מספרם הרב של כלי הרכב בהשוואה לשטחי הכבישים. הוועדה קוראת לממשלה לקבוע יעד חמש-שנתי להעלאת שיעור הנסועה בתחבורה הציבורית בכלל הנסועה השנתית, ובתוך כך להקצות את המשאבים הנדרשים הן ליצירה של אמצעי תחבורה המוניים בערים ובין הערים, אשר יקושרו ביניהם, והן לסבסוד נרחב של הנסיעות. הוועדה מודיעה כי היא תקדם הצעות חוק ותיקוני חקיקה מטעם משרדי הממשלה וחברי הכנסת לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית.⁵⁷

6. אכיפה ושפיטה

6.1. אגף התנועה במשטרת ישראל

אגף התנועה במשטרה ממומן בתקציב ישיר של המשרד לביטחון הפנים ובתקציב עקיף – של הרשות הלאומית. התקציב הישיר של המשרד לביטחון הפנים הוא כ-600 מיליון ש"ח בשנה, יש לציין כי בתקציב זה נכללים שכר והוצאות עקיפות. התקציב העקיף, של הרשות הלאומית, ירד מ-100 מיליון ש"ח בשנת 2008 ל-28 מיליון ש"ח בשנת 2015. יש לציין כי מאז 2013 הועברו 39 מיליון ש"ח מתקציב הרשות הלאומית לבסיס התקציב של המשטרה, כלומר סכום זה מוקצה בכל שנה ישירות לתקציב המשרד לביטחון הפנים ולא מועבר דרך הרשות הלאומית. תקציב זה הוא חלק מתקציב התפעול של אגף התנועה. מספר סיירי התנועה ירד מ-601 בשנת 2010 ל-424 בשנת 2015. מספר הניידות בכבישים הבין-עירוניים ירד מ-308 ניידות בשנת 2010 ל-112 ניידות בשנת 2015 (לא כולל המערך הדו-גלגלי),⁵⁸ ויוזכר שעל-פי החלטת ממשלה מס' 3917 נדרשות 450 ניידות משטרה ותוספת של 1,500 שוטרים.⁵⁹ הרשות הלאומית מממנת 100 ניידות נוספות למטרות שיטור במרחב העירוני על-ידי מתנדבים במסגרת מיזם "מתנדבים בתנועה".⁶⁰

להלן נתונים שהציג ראש אגף התנועה במשטרת ישראל בדבר נוכחות משטרתית ומבצעי אכיפה לעומת מספר תאונות הדרכים: במקומות שבהם עלתה ב-44% אכיפת עבירת מתן זכות קדימה להולכי רגל פחת מספר הולכי הרגל ההרוגים ב-10%; במגזר הלא-יהודי הייתה עלייה של 20% באכיפת עבירות תנועה ושיעור התאונות

⁵⁵ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, הקשר בין שימוש בתחבורה ציבורית לבטיחות בדרכים, 20 במרס 2016.

⁵⁶ עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, פגישה, 16 במרס 2016.

⁵⁷ הצעותיהם של חה"כ תמר זנדברג וחה"כ דב חנין.

⁵⁸ מצגת שהוצגה בוועדת הכלכלה של הכנסת כחלק מסקירת ראש אגף התנועה במשטרת ישראל, מרס 2016, ותיקונים שהועברו מאגף התנועה, דוא"ל, 17 באפריל 2016.

⁵⁹ החלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005, [תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים](#).

⁶⁰ נעה רוזנהק, עוזרת מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל, 7 באפריל 2016.



הקטלניות ירד ב-9% ; בכבישים האדומים הייתה עלייה של 49% באכיפת עבירות תנועה והתאונות הקטלניות פחתו ב-16%.⁶¹

השר לביטחון הפנים הופיע בפני הוועדה והודיע שהגיע להסכמה עם משרד האוצר ולפיה תקציב האכיפה ינותק מתקציב הרשות הלאומית והאחריות המלאה לתפעול אגף התנועה במשטרת ישראל תועבר לשר לביטחון הפנים ולמפק"ל. נציג משרד האוצר הודיע בדיון בוועדה כי 25 מיליון ש"ח יועברו ישירות למשרד לביטחון הפנים לצורך זה. עוד הודיע השר כי בכוונתו להכפיל את מספר ניידות אגף התנועה עד מרס 2017.⁶² יש להדגיש שעל-פי הנתונים שהציג ראש אגף התנועה בדיון בוועדה, לכ-83% מהניידות שעומדות היום לרשות אגף התנועה יש קילומטרז' גבוה וסביר שיורדו מהכביש בקרוב. עוד הודיע השר כי הנחה את מפק"ל המשטרה להקים בשנה הקרובה יחידה שתעסוק בטיפול בכלי רכב כבדים, וכן הנחה אותו לחזק בכל מחוז במשטרה את האכיפה בתחום עבירות התנועה.

ראש אגף התנועה דיווח לוועדה על מכוני רישוי שמעלים על הכביש כלי רכב שאינם תקינים. תופעה זו מטופלת על-ידי אגף התנועה, ודווח כי לאחרונה נסגרו שני מכוני רישוי על-ידי המשטרה.

הוועדה מקבלת את עמדת השר לביטחון הפנים אשר לצורך להעביר את תקציב האכיפה ישירות למשטרת ישראל ללא תיווך, שהרי האחריות לאכיפה שוטפת בכבישי הארץ מוטלת על אגף התנועה במשטרת ישראל.

הוועדה מציינת לחיוב את הודעת השר בדבר כוונתו להכפיל את מספר הניידות. לנוכח הנתונים שהוצגו בדבר תגבור האכיפה וצמצום מספר תאונות הדרכים, הוועדה דורשת כי המשרד לביטחון הפנים ומשרד האוצר ידווחו על יישום הודעת השר בדבר הכפלת מספר הניידות באגף התנועה. בדיווח יש לכלול התייחסות ליישום החלטת הממשלה ולהגדיל את מספר ניידות התנועה ל-450. כמו כן, יעבירו המשרדים דיווח על התוספת בכוח-האדם לאיוש הניידות, לנוכח הגדלת מספרן.⁶³

המשרד לביטחון הפנים יעביר לוועדה העתק של תוכנית אגף התנועה להקמת היחידה לטיפול בכלי רכב כבדים ולתגבור יחידות האכיפה בתחום התנועה בכלל המחוזות.⁶⁴

משרד התחבורה ידווח לוועדה על הפיקוח והבקרה שקיים על מכוני הרישוי ועל נוהלי האכיפה בתחום זה משנת 2014 ואילך. בדיווח יוצגו פרטים על השיטות לפיקוח ולאכיפה, וכן על הסנקציות שננקטו.⁶⁵

הוועדה דורשת שמשטרת ישראל תמשיך ותתגבר את האכיפה בכביש 232 עד סיום עבודות התשתית בו, ואף תמסור לוועדה דיווח על האכיפה שנעשתה במקום.⁶⁶

6.2. אכיפה אלקטרונית אוטומטית

בהחלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005 אישרה הממשלה הקמת מערך של 300 מצלמות תנועה דיגיטליות – 200 מצלמות מהירות ו-100 מצלמות רמזור – שיתעדו כלי רכב החוצים צומת באור אדום.⁶⁷ פרויקט אכיפה אלקטרונית אוטומטית (להלן: פרויקט א-3) החל לפעול במרס 2012. עד ינואר 2015 הוקמו 120 עמדות

⁶¹ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – אמצעי האכיפה שמפעילה המשטרה והפעילות כנגד נהגים מסוכנים, 21 במרס 2016; מצגת שהוצגה בוועדת הכלכלה של הכנסת כחלק מסקירת ראש אגף התנועה במשטרת ישראל, מרס 2016.

⁶² ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – אמצעי האכיפה שמפעילה המשטרה והפעילות כנגד נהגים מסוכנים, 21 במרס 2016

⁶³ המלצותיהם של חה"כ איילת נחמיאס ורבין, חה"כ עליזה לביא, חה"כ חמד עמאר וחה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁶⁴ המלצותיו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁶⁵ המלצותיו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁶⁶ המלצותיו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁶⁷ החלטת ממשלה מס' 3917 מיום 17 ביולי 2005, [תוכנית לאומית רב-שנתית לביטחון בדרכים](#).



פעילות והוצבו בהן 45 מצלמות רמזור ו-15 מצלמות מהירות, על סמך סיכום תקציבי להפעלת 60 מצלמות בשלב הראשון. עוד הוקמו 19 עמדות דָמָה, המשמשות להרתעה בלבד. עלות הקמת הפרויקט עד ינואר 2015 עמדה על כ-40 מיליון ש"ח, ונקבע שהתקציב השוטף להפעלתו ולתחזוקו באמצעות משטרת ישראל הוא 22.8 מיליון ש"ח לשנה.⁶⁸ מבקר המדינה פרסם בפברואר 2016 דוח בנושא הקמת מערך פרויקט א-3 והצביע על כמה ליקויים בו, ובהם כשל מערכתי של הנהלת בתי-המשפט, המשרד לביטחון הפנים והמשטרה, שהביא להפעלה לא אופטימלית של מצלמות א-3; כשל מערכתי בטיפול המשטרה בכתבי האישום ובתיאום עם בתי-המשפט לתעבורה; מחיקת רבבות כתבי אישום מחמת התיישנות; היעדר תיאום בין המחלקות השונות באגף התנועה במשטרת ישראל בקביעת נוהלי עבודה ומדיניות הפעלה; העלאת ספי אכיפה למצלמות א-3, שפגעה בייעודן של המצלמות; כשלים בהליכי בקרה והתנהלות ביחידת א-3.⁶⁹

הוועדה קיימה ישיבה משותפת עם הוועדה לענייני ביקורת המדינה בנושא פרויקט א-3 לנוכח ממצאי מבקר המדינה, ובין היתר השתתפו בה מבקר המדינה ונציגים ממשרדו, ראש אגף התנועה במשטרת ישראל, נציגי הנהלת בתי-המשפט ומנכ"ל משרד התחבורה. במהלך הישיבה נשמעו עדויות מנציגי משרד מבקר המדינה ונציגי המשרדים המופקדים על הנושא.⁷⁰

הוועדה קובעת שהגופים הממשלתיים המעורבים בפרויקט א-3 פעלו בחוסר תיאום בכל השלבים וללא ראייה מרחבית והבנה של השלכות הפרויקט באופן שהופעל מבחינת כלל המשאבים הנדרשים.

הוועדה רואה חשיבות בהפעלת המצלמות, שכן הן משמשות גורם מרתיע, ולפיכך הוועדה דורשת מהמשרד לביטחון הפנים וממשרד המשפטים לגבש מדיניות ברורה בנוגע לאכיפה באמצעות מצלמות א-3. בגיבוש המדיניות תישקל הוספת מצלמות מהסוג הקיים והוספת מצלמות חדישות, שמחשבות את המהירות הממוצעת לאורך קטע דרך (מצלמות מסוג section control), וייבחנו סף האכיפה – כלומר, מהירות הנסיעה שמעליה נדרשת אכיפה משטרתית – והתיאום בין גורמי האכיפה לגורמי השפיטה.⁷¹

6.3. העומס בבתי-המשפט

לבקשת הוועדה העבירה הנהלת בתי-המשפט מסמך שעניינו העומס בבתי-המשפט לתעבורה:⁷² כיום, יש בבתי-המשפט לתעבורה ברחבי הארץ 40 תקני שופטים; בבתי-המשפט המחוזיים יש שני תקני שופטים נוספים, לצורך דיון בערעורי תעבורה. בבתי-המשפט לתעבורה ברחבי הארץ נפתחים בכל שנה יותר מ-100,000 הליכים חדשים. מכאן, שכל שופט דן במוצע בכ-2,400 הליכים בשנה, נוסף על המוטל עליו בהליכים אחרים. בשנת 2015 ההתנהלות בתיק תעבורה נמשכה 5.9 חודשים בממוצע.

הנהלת בתי-המשפט והמשטרה גיבשו את נוהל תלת"ן (תביעה לחומרה בתעבורה מסוכנת), שעל-פיו העבירות מסווגות לפי מידת חומרתן ולעבירות חמורות ניתנת עדיפות בטיפול עד מיצוי הדין. נוהל זה מאפשר טיפול בתיקים חמורים בזמן קצר יחסית.

מהדיווחים בדיוני הוועדה ומהנתונים שהעבירה הנהלת בתי-המשפט התרשמה הוועדה כי הטיפול הממוצע בתיקי התעבורה נמשך זמן רב מדי וכי הדבר פוגע בעוצמת ההרתעה וביעילותה.

⁶⁸ משרד מבקר המדינה, [דוח בנושא הקמת מערך המצלמות האלקטרוניות ואכיפת חוקי תעבורה](#), 24 בפברואר 2016; נתונים מאגף התנועה במשטרה.

⁶⁹ משרד מבקר המדינה, [דוח בנושא הקמת מערך המצלמות האלקטרוניות ואכיפת חוקי תעבורה](#), 24 בפברואר 2016.

⁷⁰ ועדת הכלכלה והוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה משותפת, [בלימת הקטל בדרכים – דוח מבקר המדינה בנושא הקמת מערך המצלמות האלקטרוניות ואכיפת חוקי תעבורה](#), 1 במרס 2016.

⁷¹ המלצותיהם של חה"כ קארין אלהרר, חה"כ חמד עמאר וחה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁷² ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, [בלימת הקטל בדרכים – טיפול בעבירות תעבורה בבתי-משפט לתעבורה](#), 23 בפברואר 2016.



הוועדה מטילה על משרד המשפטים ומשרד האוצר להקים צוות פעולה, בשיתוף הנהלת בתי-המשפט, המשרד לביטחון הפנים, משטרת ישראל, משרד התחבורה והרשות הלאומית, לשם הכנת תוכנית עבודה כלל-מערכתית שמטרתה מציאת האיזון בין מספר התיקים ובין היכולת של מערכת המשפט לטפל בהם במהירות ובאפקטיביות. הצוות שיוקם יבחן בין היתר הקצאה של תקני שופטים נוספים לבתי-המשפט לענייני תעבורה, תוך בחינה של האפשרות למנות שופטים מטעם התביעה והסנגוריה שיש להם רקע במשפט פלילי ותעבורה. עוד יבחן הצוות שיוך של השופטים בבתי-המשפט לתעבורה לפי מהות התיק והעבירה – חלק מהשופטים ידונו בתיקים של עבירות תנועה קלות יחסית, דוחות תנועה וברירות קנס וחלק מהשופטים ידונו בתיקים שבהם נדרשות הוכחות, תיקי גרם מוות ותאונות קטלניות. הצוות יעביר את ממצאי בדיקתו לוועדה.⁷³

הוועדה סבורה שאת התקציב למימון תקני שופטי התעבורה יש להעביר ישירות להנהלת בתי-המשפט, ולא דרך הרשות הלאומית.

7. חינוך והסברה

7.1 פעילות משרד החינוך

משרד החינוך מפעיל תוכניות לחינוך תעבורתי בכמה שכבות גיל: גני-חובה, כיתות א'–ב', כיתה ה', כיתה ט' וכיתות י' וי"א. הפעילות בגני-הילדים ובבתי-הספר היסודיים ממומנת מתקציב משרד החינוך, והמשרד מחייב את המוסדות להפעיל את התוכניות על חשבון סל השעות שלהם. עם זאת, נציגי משרד החינוך ציינו כי בתי-הספר החרדיים אינם מקיימים את התוכנית ללא תקצוב של משרד החינוך, ולכן משרד החינוך תקצב בעבר את המוסדות האלה באמצעות התקציבים שהועברו אליו מהרשות הלאומית. משרד החינוך מנסה לפעול מול בתי-הספר החרדיים ולהביא לקיום הוראות חוזר מנכ"ל ולהפעלת תוכניות לחינוך לזהירות בדרכים (זה"ב) בבתי-הספר היסודיים החרדיים, במימון המוסדות האמורים, נוסף על תגבור שעות המתקצבות על-ידי המשרד עצמו. צעד זה יגדיל את מספר שעות החינוך לזה"ב במגזר החרדי. מעדויות בוועדה התברר שמוסדות הפטור, אשר אינם מחויבים בלימודי ליבה, אינם מתקצבים על-ידי משרד החינוך ולכן לא מתקיימות בהן תוכניות זה"ב.

לדברי נציג משרד החינוך, שהופיע בפני הוועדה, תקציב משרד החינוך לתוכניות זה"ב בבתי-הספר היסודיים ולחינוך התעבורתי בבתי-הספר העל-יסודיים הוא כ-100 מיליון ש"ח בשנה. התקציב התוספתי שהרשות הלאומית מעבירה למשרד החינוך ירד בהדרגה מ-40 מיליון ש"ח בשנת 2008 ל-18 מיליון ש"ח בשנת 2015. הרשות הלאומית מתקצבת את פעילות משרד החינוך בשכבת כיתות י' באופן חלקי, ולפיכך התוכנית מופעלת ב-3,000 כיתות מתוך 4,253 כיתות בשכבת גיל זו. הרשות הלאומית מבקשת להתנות את המשך הפעלת התוכנית בכיתות י' בהכללת החינוך התעבורתי במקצועות החובה בבחינות הבגרות. משרד החינוך מסכים לתנאי זה אך דורש מימון של כל 4,253 הכיתות, בעלות של 26 מיליון ש"ח לשנה וכן התחייבות של כמה שנים לתקצוב התוכנית, כדי לשפר את מערך התוכנית ולהתאימו לאמצעים הטכנולוגיים הקיימים כיום.⁷⁴

תוכנית משמרות זה"ב פועלת בכיתה ו' והתלמידים מקבלים הדרכה לקראתה בכיתה ה'. התוכנית היא במימון הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, והכספים בגינה מועברים ישירות למשטרה, המופקדת על יישומה. הכשרת התלמידים נעשית על-ידי שוטרים ומשרד החינוך מעורב בהיבט הפדגוגי. הפרויקט נתון בקשיים כיוון שהיחידה במשטרה שעוסקת בהכשרת התלמידים הולכת ומצטמצמת. שוטרי היחידה אינם מספיקים להדריך את כל הכיתות במספר השעות שנקבעו לשם כך. כיום, התוכנית פועלת בכ-50% מבתי-הספר, ועל-פי הערכות עלותה במתכונתה הנוכחית היא כ-3.5 מיליון ש"ח בשנה.

⁷³ המלצותיה של חה"כ רויטל סויד.

⁷⁴ מקס אבירם, מפקח ארצי, האגף לזהירות ולבטיחות בדרכים במשרד החינוך, פגישה, 17 במרס 2016.



הוועדה סבורה שעל החינוך התעבורתי להיות חלק ממערך הלימודים של כלל התלמידים ודורשת כי משרד החינוך יפעל בשיתוף עם משרד האוצר לשם הרחבת לימודי הזהירות בדרכים בגני-הילדים ובבתי-הספר היסודיים, לרבות במוסדות החינוך אשר משרד החינוך אינו מתקצב, ואף ידווח לה על תוצאות התהליך. כמו כן, הוועדה סבורה שיש לבחון את תוכניות הלימוד הקיימות ולשקול דרכי לימוד חדשות ומקוריות להטמעת הבטיחות והזהירות בדרכים בקרב ילדים.⁷⁵

הוועדה סבורה שאת התקציב לחינוך התעבורתי יש להעביר ישירות למשרד החינוך, ועל משרד החינוך להגדילו ממשאביו שלו.

הוועדה דורשת ממשרד החינוך לדווח לה כיצד ומתי בכוונתו לכלול את החינוך התעבורתי במקצועות החובה בבחינות הבגרות.⁷⁶

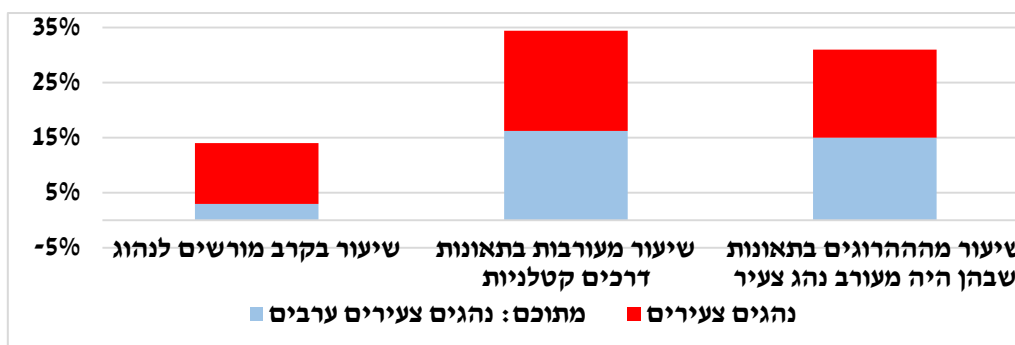
הוועדה דורשת כי משרד החינוך, בשיתוף המשרד לביטחון הפנים באמצעות אגף התנועה במשטרת ישראל ומשרד האוצר, יגבש תוכנית להרחבת פעילותן של משמרות זה"ב בסמוך לכל מוסדות החינוך בארץ וידווח לוועדה על המדיניות בתחום זה.

7.2 הסברה במגזר הערבי

בשנת 2015 כ-29% מההרוגים בתאונות דרכים היו מהמגזר הערבי, בעוד שיעור המגזר הערבי באוכלוסייה הוא כ-20% וכ-16% מן הנהגים הם ממגזר זה. השיעור הגבוה של הרוגים מהמגזר הערבי לעומת המגזר היהודי ואחרים קיים בכל קבוצות הגיל, והפערים גדולים במיוחד בקרב בני 0-4 (בין היתר בגלל תופעת תאונות החצר), בני 15-19 ובני 20-24 (בשל שיעור גבוה של נהגים צעירים מהמגזר הערבי המעורבים בתאונות קטלניות).⁷⁷ בישיבות הוועדה עלה כי מספר הפעוטות שמוצאים את מותם בתאונות חצר הצטמצם במידה ניכרת בשנים האחרונות, כפי הנראה בין היתר בזכות פעילויות הסברה של הרשות הלאומית בנושא. בשנת 2015 נהרגו בתאונות חצר ארבעה פעוטות, לעומת תשעה פעוטות בשנת 2014.⁷⁸

בתרשים 7 להלן מוצגים נתונים על שיעור הנהגים הצעירים מהמגזר הערבי בכלל הנהגים הצעירים המורשים לנהוג, שיעור מעורבותם בתאונות קטלניות ושיעור ההרוגים בתאונה במעורבות נהג צעיר (עד גיל 24).

תרשים 7 – מעורבות נהגים צעירים ונהגים צעירים ערבים בתאונות קטלניות (2014)⁷⁹



⁷⁵ המלצותיהם של חה"כ מסעוד גנאים, חה"כ יעקב פרי וחה"כ עליזה לביא לוועדת הכלכלה

⁷⁶ המלצותיהם של חה"כ עבד אל חכים חאגי' יחיא, חה"כ יעקב פרי וחה"כ חמד עמאר לוועדת הכלכלה.

⁷⁷ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, **נייר עמדה בנושא תאונות דרכים במגזר הערבי**, מרס 2016; הוגש לקראת דיון בוועדת הכלכלה ב-15 במרס 2016.

⁷⁸ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, **בלימת הקטל בדרכים – הפחתת מספר הנפגעים בקרב הולכי רגל, קשישים, המגזר הערבי והדרוזי והמגזר החרדי**, 15 במרס 2016.

⁷⁹ נעה רוזנהק, עוזרת מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל, 17 במרס 2016; "שיעור הרוגים" – שיעור מההרוגים בתאונות שבהן היה מעורב נהג צעיר (לא בהכרח הנהג הצעיר הוא ההרוג).



מעורבות כל הנהגים הצעירים עד גיל 24 בתאונות דרכים קטלניות (34%) גבוהה יותר מפי-שניים מחלקם בכלל אוכלוסיית הנהגים, אך מעורבותם של נהגים צעירים מהמגזר הערבי (16%) גבוהה פי-חמישה מחלקם. שיעור ההרוגים בעקבות תאונה שבה מעורב נהג צעיר הוא כ-31% מכלל ההרוגים – כ-48% מהם במעורבות נהג צעיר מהמגזר הערבי. בשנת 2015 החלה הרשות הלאומית בפילוט בשישה יישובים ערביים הכולל תוכנית התערבות לנהגים צעירים במגזר הערבי.

עוד עלה בישיבות הוועדה ש-35% מהולכי הרגל שאושפזו בבתי-החולים ברחבי הארץ לאחר תאונת דרכים הם מהמגזר הערבי, ויותר מ-50% מהם ילדים בשכבת גיל 1–14. כ-12% מהולכי הרגל מהמגזר הערבי שאושפזו מתגוררים בשלושה יישובים ערביים; כ-22% מהולכי הרגל מהמגזר הערבי שאושפזו מתגוררים בשבעה יישובים ערביים; כ-34% מהולכי הרגל מהמגזר הערבי שאושפזו מתגוררים ב-14 יישובים. טיפול ממוקד ביישובים אלו, ביחוד באוכלוסיית הילדים ובנעשה בשעות הערב והלילה (אז מספר הפניות לבתי-החולים גבוה יותר) יביא תועלת.⁸⁰

הוועדה רואה חשיבות רבה בהמשך פעילויות ההסברה במגזר הערבי למניעת תופעת תאונות החצר, ורואה צורך בפעילויות הסברה ממוקדות לצעירים במגזר הערבי לפני ולאחר קבלת הרישיון, כדי להפחית את מעורבות הנהגים הצעירים ממגזר זה בתאונות הדרכים הקטלניות. תוכניות ההסברה למגזר הערבי צריכות להיות בשפה הערבית ולכלול בין היתר שימוש באמצעי תקשורת מקומיים וארציים בשפה הערבית.⁸¹

הוועדה סבורה שנדרשת נוכחות רבה יותר של אגף התנועה במשטרת ישראל ביישובים במגזר הערבי כדי ליצור הרתעה רבה יותר, כאמצעי משלים לפעולות אחרות הנעשות במגזר הערבי, הן בהיבטי חינוך והסברה והן בהיבטי תרבות הנהיגה. המשרד לביטחון הפנים יגבש וידווח לוועדה על תוכנית עבודה הכורכת את מדיניות האכיפה בתחום עבירות התנועה בהקמת תחנות המשטרה החדשות ביישובים הערביים.⁸²

הוועדה רואה חשיבות בפעולה משותפת של כלל הגורמים העוסקים בנושא הבטיחות בדרכים לצד מנהיגים ומובילי זעת קהל במגזר הערבי; פעולה כאמור תקדם את המודעות האזרחית בנושא הבטיחות בדרכים ותשפיע על תרבות הנהיגה במגזר הערבי.

8. רכב

8.1. מערכות מתקדמות למניעת תאונות דרכים

מדינת ישראל מאמצת את התקינה האירופית המחמירה בנושא בטיחות הרכב.⁸³ משרד התחבורה מעודד התקנת מערכות בטיחות בכלל ומערכת סטייה מנתיב ושמירת מרחק בפרט בכלי רכב פרטיים על-ידי הפחתה מס הקנייה. בנוגע לכלי רכב פרטיים משנת 2000 ואילך שכבר נמצאים על הכביש, משרד התחבורה מקיים כיום דין ודברים עם משרד האוצר למתן תמריץ מלא או חלקי להתקנת המערכות. כמו כן, המשרד מנסה להידבר עם חברות הביטוח כדי להביא להוזלת הביטוח לאחר התקנת המערכת.⁸⁴

⁸⁰ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – הפחתת מספר הנפגעים בקרב הולכי רגל, קשישים, המגזר הערבי והדרוזי והמגזר החרדי, 15 במרס 2016. 14 היישובים הערביים שבהם מרוכזים 34% מהולכי הרגל הערבים שנפצעו בתאונות דרכים: נצרת, טייבה, רהט, אום-אלפחם, ג'דידה-מכר, עראבה, סחינין, טמרה, כפר-מנדא, ערעה, כפר-כנא, בקה-אלגרבייה, יפע וכפר-קרע (מתוך מצגת של המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה).

⁸¹ המלצותיהם של חה"כ מסעוד גנאים, חה"כ חמד עמאר וחה"כ עבד אל חכים חאגי' יחיא לוועדת הכלכלה.

⁸² המלצתו של חה"כ חמד עמאר לוועדת הכלכלה.

⁸³ ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול ישיבה, בלימת הקטל בדרכים – 1. פעולות משרד התחבורה להתמודדות עם הגורמים לתאונות הדרכים ולהפחתת עלותן הכלכלית; 2. פעילות הרשות לבטיחות בדרכים, 21 במרס 2016.

⁸⁴ עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, פגישה, 16 במרס 2016.



שר התחבורה והבטיחות בדרכים קבע בתקנות כי מנובמבר 2016 ואילך כל האוטובוסים והמשאיות ששנת הייצור שלהם היא 2012 ואילך יחויבו בהתקנת מערכות שמירת מרחק וסטייה מנתיב.⁸⁵ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים סבסד חלק מעלות ההתקנה לחברות אוטובוסים אשר מקבלות סבסוד שוטף מהמשרד והתקינו את המערכות עד סוף אפריל 2016. משאיות וחברות הסעות פרטיות, שאינן מקבלות סבסוד שוטף ממשרד התחבורה, אינן זכאיות לסבסוד של התקנת המערכת. גם כאן המשרד מנסה להידבר עם חברות הביטוח כדי להביא להוזלת הביטוח לאחר התקנת המערכת.

על-פי רשות המסים, לתמרוץ כלכלי של התקנת מערכות בטיחות באמצעות הקלות במסי הקנייה על רכישת כלי רכב חדשים יש השפעה מובהקת על הרוכשים, וצעד זה תורם לשימוש בכלי רכב בטיחותיים יותר; לאחר יישום ההקלות במסי הקנייה, לא רק רוכשים פרטיים התקינו אביזרי בטיחות אלא גם חברות ליסינג וחברות המפעילות ציי רכב. נראה כי למשתנה בטיחות כלי הרכב השפעה ניכרת על היקף התאונות ומספר ההרוגים בהן.⁸⁶

הוועדה דורשת כי משרד התחבורה ומשרד האוצר יפעלו להפחתת המיסוי ולהורדת עלויות הרכישה וההתקנה של מערכות בטיחות. משרד התחבורה ידווח לוועדה על שיעור המשאיות והאוטובוסים שבהם הותקנו המערכות בפועל לעומת היעדים שהוצבו.

הוועדה דורשת ממשרד התחבורה לפעול לחקיקת חובת התקנת מלווה נהג אלקטרוני בכלי רכב המשמשים להסעות תלמידים.

8.2 טכוגרף דיגיטלי

כיום מותקן במשאיות ובאוטובוסים טכוגרף אנלוגי, הפועל באמצעות דיו ודיסקית נייר; לעומת זאת, באירופה המגמה היא להתקין טכוגרף דיגיטלי, אשר מנטר את נהיגת הנהג ומאפשר מעקב מדויק אחר הפעילות של הרכב ושעות העבודה של הנהג. הטכוגרף הדיגיטלי מציג במדויק את נתוני הנהיגה, ומידע זה משמש אמצעי הרתעה ובקרה לנהג. לדברי מנכ"ל משרד התחבורה, המשרד אינו מתנגד לשימוש בטכוגרף הדיגיטלי ואף מבצע בדיקות מקדמיות להטמעתו בשוק הישראלי, תוך בחינת המצב בחו"ל.⁸⁷

משרד התחבורה ידווח לוועדה על הצעדים שגובשו למעבר לטכוגרף דיגיטלי ועל לוחות הזמנים ליישומם.⁸⁸ הוועדה מציינת כי יש ליישם לקחים מתהליך הקמת מערכת מצלמות א-3, לפעול להקמה בו-זמנית של מערכת לקריאה שיטתית של הדיסקים הדיגיטליים ולנקוט פעולות אכיפה על-פי התוצאות. משרד התחבורה ידווח לוועדה על יישום תוכניתו להתקנת מערכות בטיחות ברכב.

9. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הוקמה בשנת 2007, לאחר שהממשלה אימצה את עקרונות התוכנית הלאומית הרב-שנתית לבטיחות בדרכים שגיבשה ועדה בראשות ד"ר יעקב שיינין. חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת השעה), התשס"ו-2006, שונה מהמלצות הוועדה, ומעמדה של הרשות בפועל שונה מלשון החוק.⁸⁹ יש לציין כי הוראת השעה, שהוארכה פעם אחת, תפוג שוב בדצמבר 2017 ואין אפשרות להאריכה פעם נוספת.

⁸⁵ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [הודעות לעיתונות](#), 1 בפברואר 2016.

⁸⁶ רשות המסים, החטיבה לתכנון וכלכלה, [מיסוי ונתונים נבחרים על ענף הרכב לשנת 2014](#), עמ' 11, תאריך כניסה: 31 במרס 2016.

⁸⁷ עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, פגישה, 16 במרץ 2016.

⁸⁸ המלצתו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁸⁹ להרחבה ראו: איתמר מילרד, [תיאור וניתוח תקציב ופעילות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, אפריל 2013.



לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים יש תקציב שוטף ותקציב פיתוח. תקציב הפיתוח מועבר (רוב השנים כמעט כולו) למינהל תשתיות במשרד התחבורה לביצוע פרויקטים תשתיתיים ברשויות המקומיות. רוב התקציב השוטף מועבר למשרדי הממשלה לטיפול בבטיחות בדרכים בתחום אחריותם. העברת התקציב לחלק מהגופים (למשל אגף התנועה במשטרת ישראל ומשרד החינוך) מלווה במחלוקות, וגופי הביצוע מתנגדים לפיקוח של הרשות הלאומית על ביצוע התקציב המועבר. בישיבת הוועדה שיוחדה לנושא פעילות הרשות הלאומית הסבירה נציגת אגף התקציבים במשרד האוצר שחלק מקיצוץ בתקציבי הרשות נובע מתת-ביצוע תקציבי במשך השנים. במכתב שמסרה לוועדה הרשות הלאומית מאשר חשב משרד התחבורה שבשנת 2015 שיעור הביצוע כולל ההתחייבויות של הרשות היה יותר מ-100% ושיעור הביצוע במזומן היה כ-73%, ונגד יתרת התקציבים שלא נוצלו במהלך השנה קיימות התחייבויות לתשלום.

בלוח 9 מוצג **התקציב השוטף** של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים – מקורי, מאושר, ביצוע מזומן והתחייבויות לשנה הבאה.

לוח 9 – התקציב השוטף של הרשות הלאומית, 2008-2014 (במיליוני ש"ח)⁹⁰

שנה	מקורי	מאושר	ביצוע מזומן	שיעור ביצוע מזומן	התחייבויות לשנה הבאה	ביצוע מזומן + התחייבויות	שיעור ביצוע כולל התחייבויות
2008	328.7	382.1	289.9	75.9%	92.2	382.1	100.0%
2009	180.0	268.7	199.0	74.1%	69.7	268.7	100.0%
2010	172.0	248.4	192.8	77.6%	55.7	248.5	100.0%
2011	178.5	248.8	186.1	74.8%	62.3	248.4	99.8%
2012	176.3	259.1	185.9	71.8%	71.4	257.3	99.3%
2013	129.1	210.1	150.6	71.7%	61.4	212.0	100.9%
2014	135.4	187.9	96.6	51.4%	72.8	169.4	90.2%
2015	112.0	184.3	135.2	73.3%	59.8	195.0	105.8%
שינוי	-66%	-52%	-53%		-35%	-49%	

על-פי המוצג בלוח, שיעור הביצוע במזומן של התקציב השוטף כפי שהוא מוצג על-ידי אגף התקציבים במשרד האוצר הוא בין 71.7% ל- 77.6% (פרט לשנת 2014, שהייתה חריגה מסיבות שונות ובין היתר אישור תקציב הרשות הלאומית רק באמצע שנת התקציב). שיעור הביצוע כולל ההתחייבויות לשנה הבאה כפי שהוא מופיע בדוחות החשב הכללי של משרד האוצר הוא בין 99.3% ל-100%. התקציב השוטף של הרשות הלאומית קטן מ-328.7 מיליון ש"ח בשנת 2008 ל-112.0 מיליון ש"ח בשנת 2015. יש לציין כי מאז 2013 הועברו 39 מיליון ש"ח מתקציב הרשות הלאומית לבסיס תקציב המשטרה.

תקציב הפיתוח של הרשות הלאומית היה 220 מיליון ש"ח בשנת 2008, והוא ירד בהדרגה ל-129.6 מיליון ש"ח בשנת 2015.

בלוח 10 מוצג התקציב המקורי (כולל הרשאה להתחייב) של הרשות הלאומית בשנים 2008-2015, בחלוקה לסעיפי התקציב.

⁹⁰ הנתונים בעמודות "מקורי", "מאושר" ו"ביצוע" – מאתר משרד האוצר, דוחות ביצוע התקציב, שנים שונות; הנתונים בעמודה "התחייבויות לשנה הבאה" – מהדוחות הכספיים של החשב הכללי, שנים שונות; נתוני שנת 2015: יובל פרידמן, מנהל מינהל כספים ומשאבי אנוש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל, 31 במרס 2016.



לוח 10 – התקציב המקורי של הרשות הלאומית (כולל הרשאה להתחייב) לפי סעיפי התקציב, 2015-2008⁹¹

שינוי	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	סעיף תקציב
-45%	120	120	120	120	134	149	170	220	תשתיות בטיחות
-72%	28	31	26	65	65	65	65	100	משטרת ישראל / אכיפה
-53%	21	34	26	26	23	27	22	45	רשויות מקומיות ואזוריות
-55%	18	18	18	18	15	15	16	40	פעילות עם משרד החינוך
-38%	13	14	15	15	15	18	18	21	שכר עובדי הרשות
-57%	12	15	15	15	15	12	15	28	הסברה
0%	10	10	10	10	10	10	10	10	תגבור של שופטי תעבורה
-69%	4	7	8	8	8	9	10	13	מרכז מידע ומחקר
-85%	2	9	8	8	8	7	6	13	חילוץ והצלה
-36%	7	7	7	7	7	7	7	11	מנהלת הרשות
-100%			7	7	9	7	8	19	חטיבת אוכלוסיות
-45%	6	4	7	7	7	6	6	11	אכיפה במשרד התחבורה
-88%	2	7	10	5	5	11	24	16	פעולות בטיחות שונות
-100%				3	3	3	3	3	מרכז נפגעי תאונות דרכים
-56%	243	276	277	314	323	345	380	550	סך-הכול

על-פי הנתונים בלוח, תקציב הרשות הלאומית ירד בכ-56% בשנים 2015-2008, מ-550 מיליון ש"ח ל-243 מיליון ש"ח. סעיף התשתיות ירד בשיעור של כ-45%, מ-220 מיליון ש"ח בשנת 2008 ל-120 מיליון ש"ח בשנת 2015.

לאחרונה פעלה הרשות הלאומית כ-12 חודשים ללא יושב-ראש קבוע וללא מספר חברי מועצה שדי בו לאשר ביצוע פרויקטים והוצאות תקציביות.⁹² שר התחבורה והבטיחות בדרכים מופקד על מינוי חברי המועצה ולאחרונה מינה יושב-ראש חדש, אשר נכנס לתפקידו בחודש אפריל 2016. בפועל, עיכוב מינוי חברי המועצה מונע יישום החלטות מקצועיות של הרשות הלאומית. לרשות הלאומית, כפי שהיא פועלת כיום, אין סמכויות בחוק ורוב התקציב שלה קשיח ומועבר לגורמים המקצועיים ללא יכולת בקרה. הרשות הלאומית פועלת מתוקף הוראת השעה והיעדרו של אופק פעילות עתידי מקשה על תפקודה.

הוועדה דורשת מהממשלה לפעול לאלתר לעיגון מעמדה של הרשות הלאומית בחקיקה ראשית ולא להמתין עד לפקיעתה של הוראת השעה שמסדירה את פעילותה. הוועדה מצפה מהממשלה ומשר התחבורה והבטיחות בדרכים לבחון מחדש את יעדי הרשות הלאומית ועל סמך ממצאי בדיקתה – לנסח את תפקידיה וסמכויותיה כך שתפעל באופן עצמאי להתוויית מדיניות-העל בנושא הבטיחות בדרכים; כמו כן, יש להבטיח את יכולתה להיות הגוף שמוביל את בלימת הקטל בדרכים.⁹³ הוועדה דורשת לקבוע במפורש בחוק כי שר התחבורה והבטיחות בדרכים הוא הגורם האחראי לבטיחות בדרכים בישראל.

⁹¹ יובל פרידמן, מנהל מינהל כספים ומשאבי אנוש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, דוא"ל 31 במרס 2016; בשנת 2013 הועבר מהרשות לבסיס תקציב המשטרה סכום של 39 מיליון ש"ח; בשנת 2013 אוחדו חטיבת החינוך וההסברה וחטיבת האוכלוסיות; בשנת 2013 הועבר התקציב המיועד למרכז לנפגעי תאונות דרכים בבסיס התקציב. ההעברות הן בהתאם להוראות סעיף 44(א) לחוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

⁹² בחלק מתקופה זו היה יושב-ראש זמני לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

⁹³ המלצותיהם של חה"כ אורי מקלב, חה"כ מסעוד גנאים, חה"כ קארין אלהרר, חה"כ יואל חסון, חה"כ דב חנין, חה"כ חמד עמאר וחה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.



הוועדה סבורה כי אין מקום שהרשות הלאומית תשמש הגוף המתקצב של גורמי הממשלה השונים בתקציבים שוטפים החוזרים על עצמם בכל שנה (כגון מימון רכישת ניידות עבור אגף התנועה, מימון תשתיות עירוניות באמצעות משרד התחבורה, מימון תוכניות לימוד באמצעות משרד החינוך ומימון תקני שופטים), אלא עליה להתוות מדיניות ולעבוד בשיתוף פעולה עם הגורמים השונים. הרשות הלאומית תעסוק באופן ישיר בנושאי מחקר, הסברה, פעילויות לקידום בטיחות בדרכים ברשויות המקומיות, בקרה ופיקוח על הגופים הפועלים בתחום הבטיחות בדרכים ומימון תוכניות אד-הוק עבור גופים אחרים, על-פי המידע והמסקנות שמרכז המחקר של הרשות הלאומית יעלה.⁹⁴

הרשות הלאומית, משרד התחבורה, המשרד לביטחון הפנים, משרד החינוך והנהלת בתי-המשפט יפרסמו באתרי האינטרנט שלהם את התקציבים שהם מייעדים לבטיחות בדרכים, את הפעולות שיממנו באמצעותם ואת התקציב שבוצע בפועל. בנוסף, הרשות הלאומית תפרסם באתר האינטרנט שלה מדי שנה בשנה ריכוז של כלל התקציבים הממשלתיים המופנים לבטיחות בדרכים.⁹⁵

הרשות הלאומית תגבש, בשיתוף עם גורמים נוספים, תוכנית לאומית להתמודדות עם תופעת הנהיגה בהשפעת אלכוהול, בעיקר בקרב נהגים צעירים, ותדווח על פרטיה לוועדה.⁹⁶

10. נפגעי תאונות הדרכים ומשפחותיהם

במהלך הדיונים שמעה הוועדה את עדויותיהם וסיפוריהם של נפגעים בתאונות דרכים ובני משפחה של הרוגים בתאונות דרכים. הסיפורים הטרגיים ריגשו את הנוכחים והוכיחו שוב את החשיבות הרבה של הטיפול בנושא. תאונות הדרכים מביאות להרס משפחות הן מהבחינה האישית – בשל האובדן וההתמודדות עמו – והן מהבחינה הכלכלית. שני נושאים עברו כחוט השני בעדויות הללו: הפתאומיות של האובדן והיעדר תמיכה מאורגנת ומספיקה בהתמודדות בני המשפחה עם הרשויות, מערכות הביטוח והביורוקרטיה. מהעדויות והסיפורים עולה שמערך התמיכה הקיים היום במשרד הרווחה והשירותים החברתיים, הפועל במרכזי הסיוע של המשרד, אינו נותן סיוע מספק למשפחות הנפגעים. במקביל למערך זה ארגוני החברה האזרחית, ובמהלך הדיונים העידו בפני הוועדה משפחות שכולות ונפגעים בתאונות דרכים המתנדבים בעמותת "אור ירוק" (נספח 2 להלן).

הוועדה רואה חשיבות בהקמת מנגנון תמיכה פורמלי וחזק, אשר יעזור למשפחות נפגעי תאונות הדרכים ולנפגעים עצמם, בטווח הקצר ובטווח הארוך, להתמודד עם הפגיעה, להתקדם ולהשתקם, עד ליצירת יכולת להמשיך לפעול בכל תחומי החיים. משרד הרווחה והשירותים החברתיים יזווח לוועדה על פעילות מערך התמיכה והסיוע לנפגעי תאונות הדרכים ומשפחותיהם המתקיימת כיום.

במותם ציוו לנו ההרוגים את המלחמה בתאונות הדרכים.

⁹⁴ המלצותיהם של חה"כ יואל חסון, חה"כ דב חנין, חה"כ חמד עמאר, חה"כ עבד אל חכים חאג' יחיא, חה"כ יעקב פרי, חה"כ קארין אלהרר, חה"כ אורי מקלב וחה"כ מיקי לוי לוועדת הכלכלה.

⁹⁵ המלצתו של חה"כ יעקב פרי לוועדת הכלכלה.

⁹⁶ המלצותיהם של חה"כ איילת נחמיאס ורבין וחה"כ חמד עמאר לוועדת הכלכלה.



נספח 1 – רשימת דיוני ועדת הכלכלה

מס'	תאריך	נושא
1	9 בפברואר 2016	הצעות לדרכי פעולה של ארגונים חוץ-פרלמנטריים לעמידה ביעדי הממשלה
2	16 בפברואר 2016	הצעות לדרכי פעולה של ארגונים חוץ-פרלמנטריים לעמידה ביעדי הממשלה
3	23 בפברואר 2016	טיפול בעבירות תעבורה בבתי משפט לתעבורה
4	1 במרס 2016 (ישיבה משותפת עם הוועדה לענייני ביקורת המדינה)	דוח מבקר המדינה בנושא הקמת מערך המצלמות האלקטרוניות ואכיפת חוקי תעבורה
5	8 במרס 2016	טיפול בתשתיות
6	15 במרס 2016	דיון בנושא נפגעים (קבוצות באוכלוסייה)
7		דיון בנושא הכשרות לנהגים
8	21 במרס 2016	ישיבה עם השר לביטחון הפנים
9		ישיבה עם שר התחבורה והבטיחות בדרכים
10	29 במרס 2016	המלצות הוועדה וסיכום



נספח 2: משפחות שכולות ונפגעי תאונות דרכים שהעידו בפני הוועדה

תאריך	אירוע	שם
9.2.16	בתה נהרגה בהיותה תינוקת בת חודשים מספר	גלי שחר
9.2.16	נפצעה קשה בתאונת פגע וברח ברחוב אבן גבירול בת"א, בתאונה נהרגה חברתה	מלי יזדי
16.2.16	בנו וכלתו נהרגו בתאונה כאשר החליפו גלגל בשוליים של כביש 4 – תאונת פגע וברח	אילן קריאף
16.2.16	בנה נהרג בתאונת אופנוע	דבורה לוזון
16.2.16	נפצע בתאונה כאשר נסע ברכב דו-גלגלי – ידו נקטעה לאחר שנבלם בגדר בטיחות	רועי רוזנטל
23.2.16	בתה נהרגה כאשר רכבה על אופנוע עם נהג שהיה בהשפעת סמים	שוש בראל
23.2.16	אחותה נהרגה כהולכת רגל	הילה קרסנטי
23.2.16	אחותה נפצעה קשה כאשר נהג שיכור פגע בה	יעל גרינשפן
1.3.16	בנה חצה כהולך רגל את צומת תל-נוף על כביש 40 באור ירוק. נהג אשר חצה את הצומת באדום פגע בו ; בנה נפצע קשה ולאחר שלושה שבועות נפטר	עירית מזרחי
1.3.16	בעלה נהרג כאשר עמד עם רכב תקוע בכביש 1	איריס קלושינר
8.3.16	בעלה ובתה נהרגו בתאונה בכביש 31	ריבה אילצ'קו
8.3.16	בתו נהרגה בכביש 65	ישי מאיר
15.3	בנו נהרג בתאונה באשדוד	חזי עוז
15.3	בנו נהרג לאחר שרכב על קטנוע והתנגש בגדר	אילן גריידי
21.3	בנה נסע לאילת כדי לחלק הזמנות לחתונתו. בדרכו בחזרה למרכז הארץ פגע ברכבו נהג שיכור והרג אותו ואת חברו.	בתיה אזולאי
21.3	נפצע קשה בתאונת רכב דו-גלגלי כאשר החליק ונפגע מגדר הבטיחות. בעקבות התאונה נקטעו ידו ורגלו.	אלחנן גבריאלי



נספח 3 – מוקדי סיכון בטיפול (שנת 2016)⁹⁷

מועדי התחלה וסיום	פרוגרמה	שם	דרך	מספר סידורי
8.3.2016 15.3.2016	העתקת הצומת הצפוני דרומה, הרחבת נתיבי הקליטה במסלול המזרחי והצרת אי התנועה המרכזי בצומת הדרומי	מחלף לוד	1	1
11.5.2016 19.2.2016	מפרדה רכה והסדרת מעגל תנועה בצומת יקיר הקטנה	צומת יקיר הקטנה, צומת רבבה	5066	2
27.7.2015 1.6.2016	שיפור עקומות, מפרדה קשיחה, מעגל תנועה	הכניסה לגית	574	3
3.8.2015 1.6.2016	רמזור	כניסה לכפר ורבורג	3	4
2.8.2015 29.3.2016	התקנת גדר למניעת חציית הולכי רגל בצומת והתקנת רמזור	מגידל כרום דרום, מערב	85	5
2.8.2016 28.4.2016	התחלת הטיפול בקטע ממוסכי הרכב הגליל המערבי לכיוון היישוב, הרחבת הדרך ליצירת שול וריבוד אספלט ומעקות	בין דיר חנא לעראבה	805	6
3.8.2016 6.11.2016	תמרוך, להסדיר דרך לתחנת תדלוק כולל נתיב האטה	דיר חנא	805	7
15.2.2016 31.12.2016	ביצוע כיכר והסדרת עקומה	צומת למשהד שלב ב'	754	8
6.9.2015 4.8.2016	הסדרת מעגלי תנועה, מפרדה קשיחה בין שני המעגלים	צומת פארק תעשיות פלמחים	4311	9
6.10.2015 26.2.2017	רמזור צומת כניסה לטל-אל והרחבת הכביש לדו נתיבי	צומת טל אל	70	10
14.10.2015 25.12.2016	השלמת הפרדה	אבו סנאן, בית העמק	70	11
12.10.2015 11.10.2016	רמזור	צומת דוברת, צומת דבוריה	65	12
7.10.2015 22.2.2017	הרחבת ובניית מעקה הפרדה קשיח	שדה ורבורג- רמת הכובש	554	13
12.10.2015 29.7.2016	מפרדה קשיחה + תאורה + הסדרת צומת נתיב השיירה	צומת כברי, צומת נתיב	70	14
6.9.2015 14.4.2016	התקנת רמזור כניסה לבסיס ביל"ו	כניסה לבסיס ביל"ו	40	15

⁹⁷ חברת "נתיבי ישראל", מצגת מוקדי סיכון, הועברה לוועדת הכלכלה של הכנס לקראת דיון ביום 8 במרס 2016; המצגת מובאת כלשוונה.



6.9.2015 3.2.2016	התקנת רמזור בצומת פארק תעשיות קורן	צומת צופית	554	16
6.9.2015 10.6.2016	מפרדה קשיחה בין נין לבין דברת	נין-דברת	65	17
	מפרדה קשיחה בין עפולה לבין נין	עפולה-נין		18
1.3.2016 1.10.2016	רמזור	כניסה לאלעזר	60	19
7.2.2015 7.2017	שיפורים בטיחותיים ותנועתיים בצומת כיכר אדם. הפרדה מפלסית בין התנועה הראשית שמחברת בין בית אל וירושלים לבין התנועה המשנית אל רמאללה ואל גבע אלון	מפרידן אדם	60	20
9.15 4.16	מעבר תחתי להולכי רגל באלעוגיא	ק"מ 309	90	21

נספח 4 – מוקדי סיכון בתכנון (התוכנית הדו-שנתית)⁹⁸

מספר סידורי	דרך	שם	פרוגרמה	מועד התחלה וסיום	הערות
1	70	צומת כליל	מפרדה קשיחה + תאורה	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
2	65	צומת חוות השומר	הפרדה קשיחה והסדרת צומת	רבעון 2, 2016	מתוקצב לתכנון
3	264	רהט-שובל	מעגל תנועה + טיפול בעקומה + מיגון מדרום	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
4	40	הכניסה לחצב	התקנת רמזור	3.2016	הכנה למרכז
5	89	צומת חוסן	רמזור הצומת	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
6	71	תל יוסף	ביצוע מפרדה קשיחה בין צומת תל יוסף לכלא שאטה	03.2016	בהליך מכרזי
7	71	צומת בית השיטה, צומת כפר נחום	הסדרת צומת המחצבה	רבעון 4, 2016	
8	7626	צומת נהלל, צומת מזאריב	מפרדה רכה בצומת נהלל	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
9	89	צומת פארק תעשיות קורן	התקנת רמזור בצומת פארק תעשיות קורן	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
10	367	צומת אלון שבות	שיפור המעגל בכפר עציון, החלפת תאורה קיימת	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
11	60	הכניסה לנווה דניאל	רמזור	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
12	437	כניסה למחצבה	הסדרת חיבורים למתחמי הבדואים,	רבעון 2, 2016	מתוקצב

⁹⁸ ש.ם.



מספר סידורי	דרך	שם	פרוגרמה	מועד התחלה וסיום	הערות
			שיפור עקומות כולל, הסדרת שוליים ומעקות		לביצוע
13	40	חוצה גדרה	העתקת אוטובוסים לצד מערבי של כביש 40	רבעון 3, 2016	תכנון מפורט
14	60	פסגות, כניסה לכוכב יעקב	הסדרת צומת כניסה לפסגות ביחד עם צומת הכניסה לרשות הפלסטינית	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
15	805	כניסה ליעד	מפרידה קשיחה בקטע יעד-משדב	רבעון 3, 2016	מתוקצב לתכנון בלבד
16	35	צומת נחושה	מעגל תנועה	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
17	784	צומת קורנית	מעגל תנועה	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
18	4	צומת שמרת	בניית מדרכות והארכת מפרדות	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
19	4	צומת זיקים	המלצה לרמזור	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
20	1	צומת אלון	רמזור	רבעון 3, 2016	מתוקצב לתכנון בלבד
21	4	צומת בצת	מעגל תנועה, מפרדה רכה, הוספת נתיב עזר בצומת לימן	רבעון 3, 2016	מתוקצב לתכנון בלבד
22	7955	כניסה ליודפת	מעגל תנועה בכניסה ליודפת	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
23	768	צומת הזורעים	מעגלי תנועה בכניסה, מפרדה קשיחה בקטע שבין שני מעגלי התנועה (הקיים והמוצע)	רבעון 3, 2016	מתוקצב לתכנון
24	60	ק"מ 205 עד 208	מפרדה רכה מצומת יזראעל ועד המעגל בכניסה לעפולה, הרחבת שול בכניסה לאתר אשפה	רבעון 4, 2016	מתוקצב לביצוע
25	784	כניסה לדמיידה	הפרדה רכה מקצה המעדה ועד הכניסה לדמיידה	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
26	40	מחלף אלישמע	שינוי בעמודי הרמזור, תכנית רמזור חדשה	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
27	60	צומת אל-מגנונה	מעגל תנועה, הסדרת המבואות המערביים, הסדרת שוליים	רבעון 3, 2016	מתוקצב לתכנון
28	60	כניסה לגן נר	כיכרות גן נר	רבעון 3, 2016	מתוקצב לתכנון
29	411	כניסה לחולדה	שיפור העקומה האופקית, מפרדה רכה	רבעון 3, 2016	מתוקצב לביצוע
30	375	כניסה לזנוח	מעגל תנועה	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון



מספר סידורי	דרך	שם	פרוגרמה	מועד התחלה וסיום	הערות
31	762	כניסה לרכסים	מעגל תנועה, הסדרת הצומת באמצעות מפרדות וחיבור המעקה הקשיח	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
32	581	להבות חביבה	כיכר + מעקה הפרדה קשיחה	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
33	90	ק"מ 315-305	הפרדה רכה, סימון וצביעה עדכניים, הרחבה לפי הצורך	רבעון 4, 2016	מתוקצב לביצוע
34	804	כניסה לצביה	שינוי מקום מעגל תנועה	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
35	6513	כניסה לברטעה עליונה	מעגל תנועה בברטעה, מפרדות קשיחות בין ברטעה לערעה	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
36	8677	כניסה לשדה מחניים	מפרדה רכה מצומת כפר הנשיא ועד טובע זנגריה, הרחבת שוליים והסדרת מעקות	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
37	754	ק"מ 58-54	מפרדה קשיחה	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
38	4	כניסה לפרי אור, בת הדר	הסדרת צומת כניסה לאזור התעשייה על ידי מפרדות, שיפור שדה הראיה	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
39	806	צומת חנא	מעגל תנועה בצומת, מפרדה רכה בין צומת עילבון דרום וצפון וצומת חנא	רבעון 4, 2016	מתוקצב לביצוע
40	5714	צומת יד חנה	מעגל תנועה ביד חנה ובת חפר כולל מפרדה רכה	רבעון 2, 2016	מתוקצב לביצוע
41	804	ראש אל עין	שיפור העקומות, סגירת דרך לא חוקית	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
42	25	כניסה לשגב שלום	רמזור צומת שגב שלום	7.2016	פרויקט מנוהל במסגרת פרויקטים קטנים
43	1	מחלף לטרון	הקטנת שטח הצומת, הוספת מעבר חצייה	4.2016	מתוקצב לביצוע
44	672	אליקים יקנעם	הסדרת צומת מרומזרת באליקים ויקנעם	רבעון 1, 2017	לא מתוקצב לביצוע
45	6403	ק"מ 18.1-16.7	כניסה לשער מנשה, מעגלי תנועה והסדרת הקטע בין הצמתים	רבעון 4, 2016	מתוקצב לתכנון
46	25	צומת ערעה בנגב	התקנת רמזור	רבעון 1, 2017	מתוקצב לביצוע

