



בטיחות בדרכים: סוגיות מרכזיות ותוכניות עבודה לשנת 2024

כתיבה: אסנת אלגום-מזרחי | אישור: שירי ספקטור בן-ארי

תאריך: יב' בתמוז תשפ"ד, 18 ביולי 2024

סקירה

תוכן העניינים

6.....	מבוא.....	
6.....	1. נתונים על הרוגים בתאונות דרכים בחודשים ינואר-יוני 2024.....	
10.....	המנגנון הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים.....	
10.....	1.1 מדיניות לצמצום תאונות דרכים - רקע.....	
12.....	1.2 יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים.....	
12.....	1.3 פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת לפיקוח על עבודת הממשלה בתחום הבטיחות בדרכים.....	
14.....	1.4 פעילות הרלב"ד בשנים 2020-2024 וסטטוס התוכנית הלאומית.....	
16.....	יישום תוכנית החומש לבטיחות בדרכים על ידי הרלב"ד.....	
19.....	1.5 דוח מבקר המדינה בנושא בטיחות בדרכים- מאי 2024.....	
20.....	2. סוגיות בבטיחות בדרכים: תחומים נבחרים ותוכניות עבודה לשנת 2024.....	
20.....	2.1 חינוך לבטיחות בדרכים.....	
21.....	תוכניות חינוך תעבורתי.....	
22.....	רכזי זה"ב בבתי הספר.....	
23.....	פעילות משמרות הזה"ב.....	
25.....	2.2 פעילות אגף התנועה של משטרת ישראל.....	
25.....	אכיפה.....	
27.....	תקני כוח אדם ומצבת ניידות באגף התנועה.....	
29.....	עבירות תנועה בולטות שעומדות בבסיס תאונות הדרכים, ינואר עד אפריל 2022-2024.....	
30.....	היחידה המשטרתית לאכיפת עבירות תנועה בכלי רכב כבדים.....	
31.....	הטכוגרף הדיגיטלי.....	
33.....	2.3 טיפול במוקדי סיכון.....	
37.....	2.4 נהגים צעירים.....	
39.....	תהליך לימודי נהיגה, הכשרה וחקיקה רלוונטית.....	
40.....	חקיקה ומיקוד אכיפה.....	
40.....	3. סוגיות לדין ולבחינה בעתיד.....	

תמצית

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת בועז טופורבסקי, לקראת דיון ועדת הכלכלה בנושא העליה בהיקף תאונות הדרכים בשנת 2024. בתחילת המסמך מוצגים נתונים חלקיים **על תאונות דרכים** שהתרחשו במחצית הראשונה של שנת 2024 לפי פילוחים שונים. לאחר מכן מובאות כמה סוגיות בתחום, תוך התייחסות לסטטוס תוכניות עבודה של גופים מרכזיים שעוסקים בנושאי בטיחות בדרכים. לבסוף יוצגו מספר **סוגיות לדיון ולבחינה עתידית**.

להלן **כמה ממצאים עיקריים** שפורסמו בדוחות הלמ"ס והרלב"ד באשר למאפייני ההיפגעות בשנת 2024:

נתונים על נפגעים והרוגים בתאונות דרכים (ינואר – יוני 2024):

- בחודשים ינואר-יוני 2024 התרחשו **221 תאונות דרכים קטלניות- עליה של כ- 24.8% במספר התאונות הקטלניות** ביחס לתקופת החודשים המקבילה בשנת 2023 (177 תאונות).
- בחודשים ינואר עד יוני 2024 נהרגו בתאונות דרכים **242 איש- עלייה של 22.8%** לעומת התקופה המקבילה אשתקד (ינואר-יוני 2023, בה נהרגו 197 איש), ועלייה של **37.5%** לעומת מס' ההרוגים הממוצע בשנים 2023-2014 (חודשים ינואר-יוני) בהן נהרגו 176 איש בממוצע.
- נכון לתאריך 17 ביולי 2024 **נהרגו - 251 איש ב-228 תאונות דרכים קטלניות**.
- בכל אחד מהחודשים ינואר עד יוני (למעט חודש פברואר) מספר ההרוגים בתאונות בשנת 2024 **הוא הגבוה ביותר ביחס לשנתיים הקודמות**.
- בשנת 2024 חלה עלייה במספר ההרוגים בכל אחת מקטגוריות "**משתמשי הדרך**" (נוסעי רכב פרטי, הולכי רגל, רוכבי אופנועים, נהגי רכבים מסחריים ומשאיות), למעט ירידה ברוכבי האופניים החשמליים (3 הרוגים ב-2024 לעומת 18 במחצית 2023), ומספר ההרוגים **רוכבי אופניים או נוסעי אוטובוסים** שהיו זהים בשתי התקופות.
- בשנת 2024 מספר ההרוגים (ובהתאם אליו גם אחוז ההרוגים) הגבוה ביותר היה בקרב נוסעי רכב פרטי (88), הולכי רגל (59) ורוכבי אופנועים וקטנועים (57).
- מרבית ההרוגים בתאונות במחצית הראשונה של שנת 2024 נהרגו **בדרכים בין עירוניות** (155 איש, כ-64% מכלל ההרוגים), 79 מהם (32.6%), בדרכים **עירוניות**, והשאר (8 אנשים) בתאונות שהתרחשו **בשטח**.
- במחצית הראשונה של שנת 2024, מספר ההרוגים הגבוה ביותר בתאונות היה של שלוש קבוצות גיל עיקריות: **גילאי +65** (52 איש- כ-21%), **גילאי 20-24** (45 איש - 18.5%), ואנשים שגילים **25-34** (36 הרוגים, כ-15%).
- במחצית הראשונה של שנת 2024 (עד לתאריך 9.7.24) נהרגו בתאונות דרכים **88 בני אדם מהחברה הערבית**, עלייה של 96% בשיעור ההרוגים בהשוואה לתקופה המקבילה בשנת 2023 בה נהרגו 45 איש.
- **הסוגיות המרכזיות שנסקרות במסמך:** מדיניות ויעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים תוך התייחסות לפעילות הרלב"ד; תחום החינוך התעבורתי; פעילות אגף התנועה של משטרת ישראל; הטיפול בתשתיות ובמוקדי סיכון בין-עירוניים, וקבוצת הנהגים הצעירים.

המנגנון הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים

* מקום המדינה ועד סוף שנת 2023 נהרגו בתאונות דרכים 32,997 בני אדם (361 מהם בשנת 2023).
 * מדינות שונות בעולם נוקטות בתוכניות פעולה לצמצום תאונות הדרכים, בדגש על תקצוב ותיעוד הטיפול במספר תחומים כגון: חינוך, אכיפה, חקיקה, הכשרת נהגים, וגיבוש תוכניות לאומיות רב שנתיות לצד מעקב אחר יישומן.
 * בדוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC) שפורסם ביוני 2024 נבחנה פעילות המדינות בתחום הבטיחות בדרכים על פי מדד שיעור ההפחתה של מספר ההרוגים בתאונות בעשור שבין השנים 2013-2023. בעוד שיעור ההפחתה הממוצע במספר ההרוגים במדינות אירופה היה 16%, בישראל נרשמה עלייה ממוצעת של 17.5% במספר ההרוגים, והיא דורגה במקום ה-30 מתוך 32.

יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים

* ב-20 השנים האחרונות אימצה ממשלת ישראל כמה תוכניות בתחום תאונות הדרכים, והציבה יעדים לצמצום הקטל בכבישים, אולם עד כה לא עמדה מדינת ישראל ביעדים הכמותיים שהציבה בתוכניות השונות.
 * בשנת 2005 אימצה הממשלה תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים (דוח שיינין), במסגרתה הוצב יעד שבתוך עשר שנים רמת הבטיחות בדרכים בישראל תהיה דומה לזו של המדינות המובילות בתחום, והוצב יעד מספרי לפיו עד שנת 2015 מספר ההרוגים בתאונות ירד אל מתחת ל-300 בשנה. כאמור, הממשלה לא עמדה ביעד, ובעשור האחרון (שנים 2013-2023) מספר ההרוגים לא ירד מרף ה-300 בשנה.

פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת לפיקוח על עבודת הממשלה בתחום הבטיחות בדרכים

* בחודשים פברואר-מרץ 2016 קיימה ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות חבר הכנסת איתן כבל שימוע בנושא בלימת הקטל בדרכים, שנדון לאורך עשר ישיבות, והמלצותיו סוכמו בדוח מקיף. הוועדה קבעה כי יש לטפל בחמישה תחומי פעולה: 1. תשתיות בטיחות, 2. אכיפה ושפיטה, 3. חינוך והסברה, 4. טכנולוגיית הרכב, 5. נושאים נוספים.
 * בשנים 2020-2023 התכנסה ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת בועז טופורובסקי, וקיימה מספר ישיבות בנושאים מגוונים לצורך מעקב אחר יישום המלצות הוועדה, קידום מדיניות והעלאת המודעות לתופעת הקטל בדרכים.

* בדיוני הוועדה נידונו לא אחת החסמים לפעילותה של הרלב"ד, ועלתה הדרישה ממשרד התחבורה והממשלה להעניק לרלב"ד את מרב הסמכויות, הכלים והתקציבים הנדרשים על מנת שהרשות תוכל לפעול כגורם מתכלל, מפקח ומבצע, ולקדם את יישום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים שהכינה הרלב"ד. חסמים דומים הועלו גם בדוחות מבקר המדינה בנושא. ביולי 2024 הנחתה שרת התחבורה את המשנה למנכ"ל משרדה לעמוד בראש צוות שיגבש החלטת ממשלה שתכלול את סל הכלים והסמכויות שהרלב"ד זקוקה להם על מנת למלא את תפקידה.

פעילות הרלב"ד בשנים 2020-2024, וסטטוס התוכנית הלאומית

* בנובמבר 2019, הודיעה הרלב"ד כי היא מגבשת **תוכנית רב-שנתית** לבלילמת הקטל בדרכים (תוכנית "50 עד 30"), שאחד מיעדיה המרכזיים הוא שעד שנת 2030 מספר ההרוגים בתאונות יופחת ב-50% **ביחס לסוף 2019** (כלומר, כ-127 הרוגים בשנה עד סוף שנת 2030).

* בנובמבר 2020 הציגה שרת התחבורה דאז מירי רגב **תוכנית להקמת צוות מנכ"לים בין-משרדי** לגיבוש תוכנית רב שנתית לבטיחות בדרכים ולהצגתה בפני הממשלה. במרץ 2021 השלימה ועדת ההיגוי את גיבוש התוכנית והיא הונחה על שולחן מזכירות הממשלה ה-35. זמן קצר לאחר מכן התפזרה הכנסת.

* בעקבות הקמת הממשלה ה-36 הגישה הרלב"ד את עיקרי התוכנית לשרת התחבורה מרב מיכאלי. **בפועל, בדיוני התקציב לשנים 2021-2022 נכללו כמה אלמנטים מהתוכנית, אולם התוכנית בכללותה לא תוקצבה.**

* בשנת 2022 גיבשה הרלב"ד **תוכנית חומש עדכנית** (לשנים 2023-2027) תוך ביצוע התאמות, כאשר היעד בבסיסה נותר בעינו ("50 עד 30"). **התוכנית צומצמה ל-7 נושאים מוגדרים.**

* אחד מהפרויקטים שאומצו על ידי הממשלה בשנת 2023 במסגרת התוכנית הלאומית הוא פיילוט **אשכול רשויות המפרץ**, שכלל פעולות להגברת הבטיחות בדרכים ברשויות המקומיות, ובהן- חינוך, הסברה, תיקוני תשתית ואכיפה. * ביולי 2024 הרלב"ד הגישה **טיוטת עדכון נוספת לתוכנית הלאומית** הנשענת על המלצות מבקר המדינה לשנת 2024, וכוללת טיפול בחסמים מרכזיים בקידום בטיחות בדרכים.

נכון לשנים 2023-2024- מהרלב"ד נמסר כי היא עוסקת בקידום **תוכניות ממוקדות בתחומים נוספים**, ובהם: שיפור הליך הכשרת רוכבי אופנועים; צמצום תאונות הדרכים בקרב החברה הערבית; קידום תוכניות לשיפור מערך הליווי של נהגים צעירים בתקופת הזמן שלאחר קבלת רישיון הנהיגה; פעולות להגברת הבטיחות בדרכים במקטעים הדרומיים של כביש 90, וזאת במקביל לקידום פיילוט אשכול רשויות המפרץ ופעילויות נוספות. * על פי הרלב"ד ההקצאה התקציבית המיועדת לתגבור פעילות בטיחות בדרכים בחברה הערבית מתוקף החלטת ממשלה 550 בנושא, **לא התקבלה עבור השנים 2023-2024.**

דוח מבקר המדינה בנושא בטיחות בדרכים- מאי 2024

* בסוף מאי 2024 פרסם משרד מבקר המדינה **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**. הביקורת שנערכה בחודשים ספטמבר 2021 עד ספטמבר 2023 כללה מעקב אחר פעילות הגופים הרלוונטיים, הממשקים בין הגופים והטיפול המערכתי בבטיחות בדרכים.

* בביקורת נמצאו ליקויים במגוון היבטים הנוגעים למאבק בתאונות הדרכים, הן בהיבטים המערכתיים, והן בפעילותיהם של הגופים השונים האמונים על התחום.

* **בהיבט המערכתי** הודגש כי על אף העיסוקים הרבים בנושא, **עד היום לא קודמה בפועל תוכנית אסטרטגית רב שנתית ומתוקצבת לצמצום הנפגעים בתאונות**, ולא התקבלו דיווחים לכנסת כמתחייב בחוק.

* **באשר לפעילות הגופים השונים**- נמצאו פערים בתחומים שונים, ובהם: החינוך התעבורתי, תהליכי הכשרת נהגים, פעולות אכיפה והסברה, עומס בבתי המשפט לתעבורה, תשתיות הבטיחות בכבישים, ותקינות כלי הרכב.

סוגיות בבטיחות בדרכים – תחומים נבחרים ותוכניות עבודה לשנת 2024

1. חינוך לבטיחות בדרכים

משרד החינוך פועל להגברת המודעות להתנהגות כביש בטוחה בקרב ילדים בשלושה אפיקי פעולה: 1. פעילויות הסברה והדרכה; 2. פעילות רכזי זה"ב בבתי הספר; 3. תוכניות חינוך תעבורתי * משנת 2022 נלמדת בכיתות ט' תוכנית פיילוט בנושא כלי רכב דו-גלגליים ובלתי מרושיינים. על פי דוח המבקר בשנת 2022 התוכנית הופעלה בכ-100 כיתות, בשנת 2023 ב-200 כיתות. על פי משרד החינוך, נכון לשנת 2024 התוכנית נלמדת בכ-300 כיתות בלבד מתוך כ-4,600 כיתות ט' (כ-6.5%), בשל משאבי תקציב מוגבלים. * בכיתות י' מופעלת תוכנית החינוך התעבורתי, שבסיומה נבחנים התלמידים במבחן עיוני שמעניק פטור מתיאוריה. נכון לשנת 2024 התוכנית נלמדת בכ-4,400 כיתות (מתוך כ-5,000), ונבחנו בה קרוב ל-100 אלף תלמידים. על אף הצלחת התוכנית, במרץ 2024 התקבלה החלטה לערוך קיצוץ תקציבי בהיקף של 5-6 מיליון שקלים בתקציב השנתי המועבר למשרד החינוך על ידי הרלב"ד לצורך יישום התוכנית. * רכזי זה"ב בבתי הספר - נכון ליולי 2024 (סוף שנת הלימודים התשפ"ד), ב-87% מבתי הספר בחברה היהודית וב-88% מבתי הספר בחברה הערבית (כולל בדואים ודרוזים) יש רכזי זה"ב, ומספרם עומד על כ-2,850 בכלל בתי הספר בארץ. (זאת לעומת 78% בחברה היהודית ו-60% בחברה הערבית בשנים 2020-2021).

משמרות הזה"ב - בשנים האחרונות משטרת ישראל קיצצה ב-50% (מ-40 לכ-20 תקנים) את תקני השוטרים שהדריכו את תלמידי כיתות ה', במסגרת פעילות משמרות הזה"ב, ומאז חלו בהם קיצוצים נוספים (11.75 תקנים בלבד בשנים, ולדברי המשטרה 2022-2023, ועל פי המשטרה כ-9 תקנים ב-2024). בשל הפעלת מערך הזה"ב במתכונת חסרה, הוא אינו עומד ביעדיו, והפערים הגבוהים ביותר ניכרים בחברה החרדית ובחברה הערבית.

2. פעילות אגף התנועה של המשטרה

* אכיפה - בשנת 2022 (ינואר-אפריל) ניתנו למעלה מ-412 אלף דוחות תנועה, ואילו ב-2023 חלה ירידה של כ-5% במספר הדוחות שנרשמו בתקופת החודשים המקבילה (כ-391 אלף דוחות). בחודשים ינואר-אפריל 2024 חלה ירידה דומה נוספת (כ-5%) במספר הדוחות שניתנו (כ-370 אלף).

* דוחות תנועה - שתי העבירות בגינן ניתן מספר דוחות התנועה הגבוה ביותר (ממוצע השנים 2022-2024, ינואר עד אפריל) הן עבירות מהירות (כ-92,000 דוחות בשנה) ושימוש בטלפון סלולרי (כ-53,755 דוחות בשנה). בחודשים ינואר עד אפריל 2024 חלה ירידה במספר הדוחות שניתנו עבור מרבית סוגי העבירות ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2023, למעט עבירות שקשורות לתקינות הרכב, לאי ציות לרמזור, ולאי ציות לתמרורים.

תקני שוטרים - יש פערים באיוש המשרות באגף התנועה, כך שבשנת 2022 כ-20% מכלל משרות השוטרים במחוזות (201) לא היו מאוישות; בשנת 2023, כ-13% מכלל המשרות המאוישות באגף התנועה לא היו מאוישות (137).

ניידות משטרה - נכון לחודש יולי 2024, באגף התנועה יש 225 ניידות מבצעיות, ו-161 ניידות במחוזות, וכן 127 אופנועים באגף ו-109 אופנועים במחוזות. לדברי המשטרה, עקב פערי כוח אדם באגף לא כל הניידות מאוישות ומשמשות בפועל לפעילות אכיפה, ובכל משמרת פועלות רק כ-120 ניידות.

עבירות תנועה בבסיס התאונות - בחודשים ינואר עד אפריל (2022-2024), הסיבה הנפוצה ביותר להתרחשות תאונות נקשרה לעבירת "**אי ציות לרמזור**" (כ-674 תאונות), ואחריה: "**אי מתן זכות קדימה להולך רגל**" (כ-591 תאונות בממוצע), "**אי ציות לתמרור**" (322 תאונות בממוצע), ו"**אי שמירת רווח**" (209 תאונות בממוצע).

היחידה המשטרתית לאכיפת עבירות תנועה כלי רכב כבדים - בינואר-יוני 2024 מספר ההרוגים בתאונות במעורבות אוטובוסים היה 11, ומספר ההרוגים בתאונות במעורבות משאיות היה 34 איש.

*** בשנת 2023 נבדקו על ידי היחידה לכלי רכב כבדים מעל 24 אלף משאיות, בדגש על נושא תקינות הרכב. כ-4,200 מתוכן נאסרו לשימוש, וכמעט כולן (99% מהן) נשלחו לביצוע מבחן רישוי חוזר.**

*** בשנת 2023 בוצעו פעולות שקילה לכ-66,000 משאיות, מתוכן 1,300 (כ-22%) נמצאו עם משקל חורג מהמותר. במסגרת פעילות היחידה הושבתו 715 כלי רכב כבדים ו-143 נהגים קיבלו פסילת רישיון.**

הטכוגרף הדיגיטלי - נכון ליולי 2024, במרכז של משרד התחבורה נבחרה חברת NESS להוביל את פרויקט הטמעת הטכוגרף, והחלה בהיערכות להפקת כרטיסים חכמים לנהגים. הצפי לתחילת השימוש הוא ברבעון הראשון של 2025.

3. מוקדי סיכון

*** "מוקדי סיכון"** הם מקטעים או צמתים, ששכיחות התאונות המתרחשות בהם גבוהה מזו הקיימת במקטעי דרך אחרים, והם מסומנים כאתרים שיש לתעדף את הטיפול בהם. במסגרת **תוכנית החומש** חברת נת"י מבצעת עבודות תשתית ותיקונים בצמתים ובמקטעי דרך שהוגדרו כמוקדי סיכון.

*** על פי משרד התחבורה, קיימת ירידה של בין 40% ל-50% בממוצע במספר תאונות הדרכים במוקדי סיכון בהם בוצעו פרויקטים ותיקוני תשתית**

*** בתוכנית החומש (2017-2021), נת"י הוציאה לפועל פרויקטים של מוקדי סיכון בסכום כולל של כ-1.24 מיליארד ש"ח. מ-2017 ל-2019 ביצע התקציב נע בין כ-240 לכ-280 מיליון ש"ח בשנה, ואילו בשנים 2021 - 2022 ירד הביצוע לכ-170 מיליון ש"ח וכ-190 מיליון ש"ח בהתאמה. תופעה זו הייתה פועל יוצא של צמצום בהרשאות להתחייב שניתנו לחברה החל משנת 2018, ובפרט בשנת 2020.**

*** על פי נתונים חברת נת"י, סל מוקדי סיכון תוקצב בשנת 2023 ב-180 מלש"ח כולל הרשאה להתחייב. בתוכנית העבודה השנתית נחתמו ואושרו לביצוע פרויקטים בתקציב מאושר של 166 מלש"ח. הביצוע התקציבי באותה השנה עמד על 202 מלש"ח (122%). בשנת 2024 תוקצב סל מוקדי הסיכון ב-180 מיליון שקלים, כולל הרשאה להתחייב. בשנה זו אושרו לביצוע פרויקטים בתקציב מאושר של 209 מיליון שקלים, והביצוע התקציבי (ינואר-יולי 2024) היה 73 מיליון שקלים (70%).**

4. נהגים צעירים

*** במחצית הראשונה של שנת 2024 (עד לתאריך 9.7.24) נהרגו בתאונות דרכים 44 נהגים צעירים - עלייה של 91% וכמעט פי 2 בהשוואה למספר ההרוגים בתקופה המקבילה בשנת 2023 (בה נהרגו 23 נהגים צעירים).**

*** גופים שונים שעוסקים בבטיחות בדרכים פועלים על מנת לבנות תוכניות התערבות ומדיניות מותאמת לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים. תחומי ההתערבות העיקריים הם: חינוך והסברה; מיקוד אכיפה; חקיקה; רגולציה הנוגעת להליך קבלת רישיון נהיגה ולתקופת הזמן שאחריו, ופעילויות נוספות.**

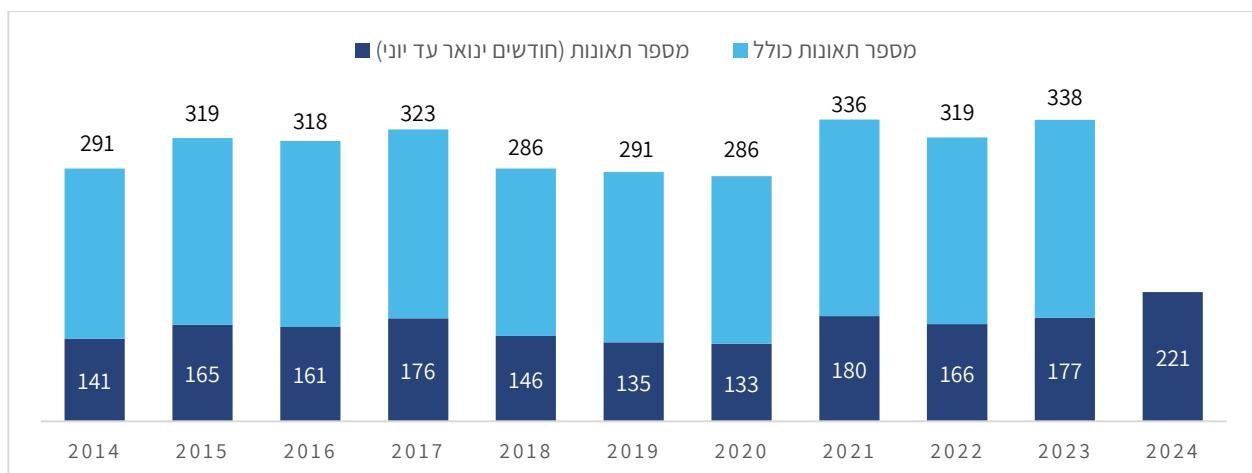
מבוא

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת בועז טופורובסקי, יו"ר ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת, לקראת דיון הוועדה בנושא **עלייה במספר הנפגעים בתאונות דרכים שהתרחשו בשנת 2024**. בתחילת המסמך מוצגים נתונים חלקיים על תאונות דרכים שהתרחשו במחצית הראשונה של שנת 2024 בישראל (ינואר עד יוני) לפי פילוחים שונים. בפרק שלאחר מכן נסקרת המדיניות הלאומית של ממשלות ישראל בנושאי בטיחות בדרכים, ומוצגים היעדים שהוצבו בתחום. כמו כן נסקרות כמה סוגיות מרכזיות בתחומי הבטיחות בדרכים (החינוך לבטיחות בדרכים; פעילות אגף התנועה של משטרת ישראל; הטיפול במוקדי סיכון בין-עירוניים ונהגים צעירים). סוגיות אלה נדונו בעבר בדיוני ועדת הכלכלה של הכנסת, ופורטו בדוחות מקיפים קודמים שפורסמו שעניינם **מעקב אחר יישום המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים**¹, וכן **דוח מבקר המדינה שפורסם במאי 2024**, והן נסקרות במסמך זה לבקשת חה"כ טופורובסקי. לבסוף מוצגות **סוגיות לדיון** ולבחינה בעתיד.

1. נתונים על הרוגים בתאונות דרכים בחודשים ינואר-יוני 2024²

בפרק זה יוצגו נתונים מרכזיים על **תאונות והרוגים בתאונות דרכים** שהתרחשו במחצית הראשונה של שנת 2024 (חודשים ינואר עד יוני), ובהתבסס על נתונים שמתפרסמים ומתעדכנים באתר הרלב"ד על בסיס יומי, ובעיבוד שנעשה על בסיס נתוני משטרת ישראל והלמ"ס.

תרשים 1: תאונות דרכים קטלניות, שנים 2014-2024 (חודשים ינואר עד יוני)



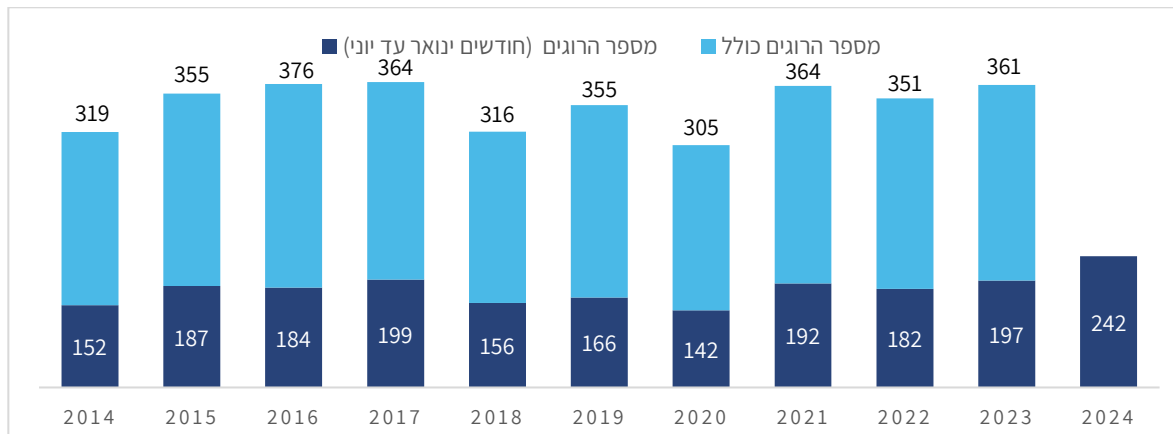
על פי נתוני הרלב"ד, בחודשים ינואר-יוני 2024 התרחשו **221 תאונות דרכים קטלניות- עליה של כ-24.8%** במספר התאונות הקטלניות ביחס לחודשים המקבילים בשנת 2023 (177 תאונות). כמו כן, ניתן לראות כי **שנת 2024 (חודשים ינואר-יוני) היא השנה בה אירע המספר הגבוה ביותר של תאונות דרכים קטלניות ביחס לתקופת המקבילה בעשר השנים שקדמו לה - 221 תאונות קטלניות**, לעומת 180

¹ אסנת אלגום מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים: עדכון וחומר רקע לדיון**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 בנובמבר 2020.

² הנתונים עבור שנת 2024 אינם סופיים, מתפרסמים באתר הרלב"ד בהתבסס על נתוני משטרת ישראל, ומתעדכנים מעת לעת. הנתונים המוצגים במסמך זה מעודכנים נכון ליום 9 ביולי 2024. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, **תאונות דרכים בישראל- דוח יומי**. כניסה ביום 9 ביולי 2024.

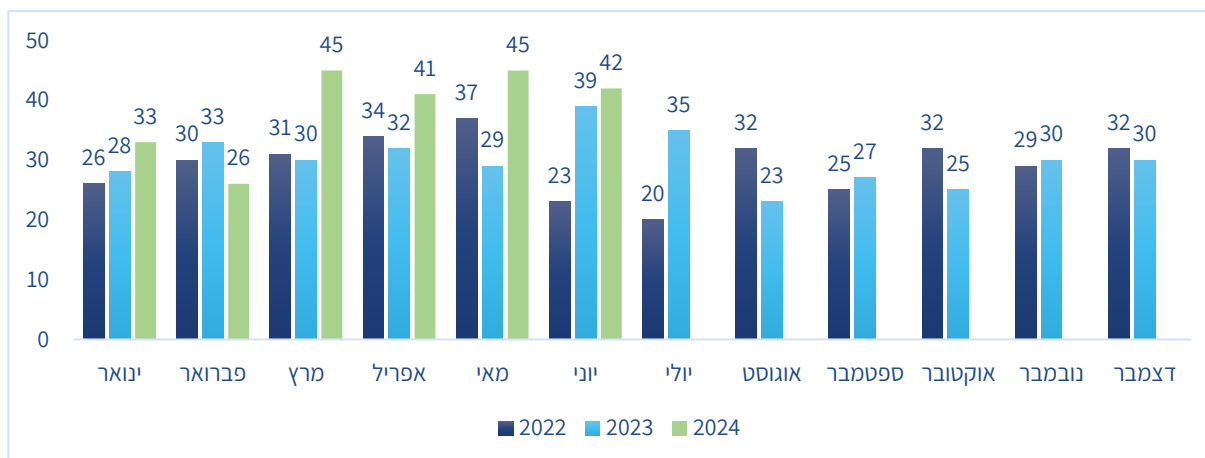
תאונות בשנת 2021, ולעומת 158 תאונות קטלניות בממוצע בשנים 2014-2023. עלייה זו באה לידי ביטוי גם במספר ההרוגים בתאונות בתקופה זו של השנה ביחס לשנים קודמות, כפי שניתן לראות בתרשים הבא.

תרשים 2: הרוגים בתאונות דרכים, שנים 2014-2024 (חודשים ינואר-יוני)



מתרשים 2 עולה כי בחודשים ינואר עד יוני 2024 נהרגו בתאונות דרכים **242 איש** - עלייה של **22.8%** לעומת התקופה המקבילה אשתקד (ינואר-יוני 2023, בה נהרגו 197 איש), ועלייה של **37.5%** לעומת מס' ההרוגים הממוצע בשנים 2014-2023 (חודשים ינואר-יוני) בהן נהרגו 176 איש בממוצע.³ בהתבוננות על העשור האחרון ניתן לראות כי השנה בה מספר ההרוגים הכולל בתאונות היה הנמוך ביותר היא **שנת 2020** אשר נחשבת לשנה חריגה ביחס לקודמותיה, בין השאר עקב התפרצות נגיף הקורונה בישראל והסגרים שהיו בה - מה שהשפיע גם על הירידה במספר התאונות וההרוגים באותה שנה.⁴

תרשים 3: הרוגים בתאונות בחלוקה לפי חודשי השנה, 2022-2024⁵



ניתן לראות כי למעט חודש פברואר בו מספר ההרוגים בשנת 2024 היה נמוך יותר מהחודש המקביל בשנים 2022-2023 (26 לעומת 30 ו-33 בשנים 2022 ו-2023 בהתאמה), בכל אחד מהחודשים האחרים מספר ההרוגים בתאונות

³ מספר ההרוגים בתאונות בתקופה נתונה לרוב יהיה גבוה ממספר התאונות הקטלניות, מאחר ובתאונה קטלנית אחת ייתכנו כמה הרוגים.

⁴ להרחבה ראו: סיכום שנת 2020 – הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 16 בפברואר 2021; הלמ"ס: קובץ הודעה לתקשורת, תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2020, 3 ביוני 2021.

⁵ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תאונות דרכים בישראל - דוח יומי, כניסה ביום 9 ביולי 2024.

בשנת 2024 הוא הגבוה ביותר ביחס לשנתיים הקודמות. נזכיר כי בעשור האחרון מספר ההרוגים השנתי הממוצע בתאונות דרכים עמד על כ-346 איש בשנה. לפיכך, אם מגמת ההיפגעות תימשך דומה גם במחצית השנייה של שנת 2024- מספר ההרוגים השנתי בסוף שנת 2024 יהיה גבוה משמעותית ממספר ההרוגים השנתי הממוצע בעשר השנים האחרונות.

לוח 1: הרוגים בתאונות דרכים לפי סוג משתמש הדרך, ינואר-יוני 2024⁶

סוג משתמש הדרך/סוג הרכב	מספר הרוגים (ינואר-יוני 2023)	מספר הרוגים (ינואר-יוני 2024)	שיעור הרוגים היחסי (באחוזים מתוך כלל הרוגים), 2024	שיעור שינוי 2024-2023 (ינואר-יוני)
רכבים פרטיים	66	88	36.3%	+33.3%
הולכי רגל	54	59	24.3%	+9.2%
דו-גלגלי (אופנועים וקטנועים)	42	57	23.5%	+35.7%
רכבים מסחריים ומשאיות	5	6	2.5%	+2%
קורקינטים חשמליים	0	4	1.5%	+400%
אופניים	4	4	1.5%	---
אופניים חשמליים	18	3	1%	-83.3%
אוטובוסים	1	1	0.4%	---
אחר ⁷	7	20	8.5%	+185%
סך הכול	197	242	100%	+22.8%

מלוח 1 ניתן לראות כי במחצית שנת 2024 חלה עלייה כוללת של כ-23% במספר ההרוגים בתאונות דרכים ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2023. כמו כן, בהתבוננות על סוג משתמשי הדרך שנהרגו בתאונות ניתן לראות כי חלה עלייה במספר ההרוגים בכל אחת מהקטגוריות, למעט ירידה משמעותית ברוכבי האופניים החשמליים (3 הרוגים במחצית שנת 2024 לעומת 18 במחצית 2023)⁸, ומספר ההרוגים רוכבי אופניים או נוסעי אוטובוסים שהיו זהים בשתי התקופות.

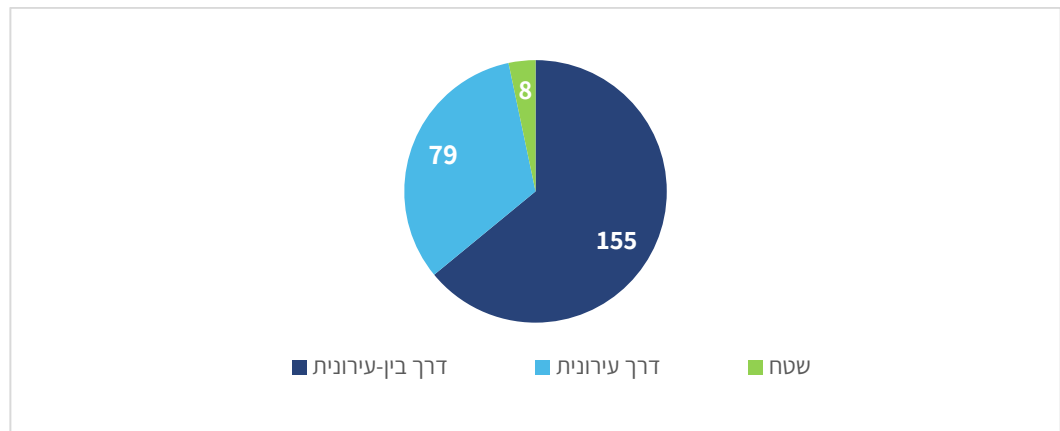
כמו כן, בשנת 2024 מספר ההרוגים (ובהתאם אליו גם אחוז ההרוגים) הגבוה ביותר היה בקרב נוסעי רכב פרטי, הולכי רגל ורוכבי אופנועים וקטנועים (רכב דו גלגלי). יודגש כי בבחינת שיעורי השינוי במחצית הראשונה של 2024 לעומת התקופה המקבילה בשנה שקדמה לה- העלייה הגבוהה ביותר בשיעור ההרוגים (כ-36%) היא בקרב רוכבי אופנועים- 57 הרוגים במחצית שנת 2024, לעומת 42 בשנת 2023.

⁶ שם.

⁷ בקטגוריית "אחר" נכללים משתמשי דרך שונים, ובהם: נוסעי טרקטורים; קלנועיות; אמבולנסים; מוניות; רכבי עבודה; וכן משתמשי דרך מסוג "לא ידוע".

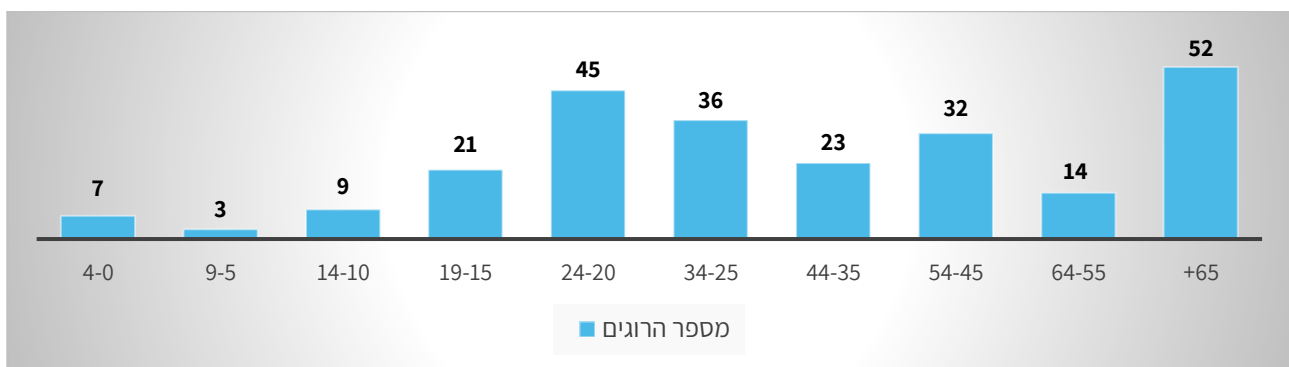
⁸ בהקשר זה יש לציין כי שנת 2023 היתה שנה יוצאת דופן בכל הנוגע למספר הרוגים רוכבי אופניים חשמליים גבוה משמעותית משנים קודמות. להרחבה ראו: רינת בניטה, מבט רב-שנתי על היפגעות בתאונות דרכים שבהן מעורבים כלי רכב לא מרושיינים. מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 24 בינואר 2024.

תרשים 4: מספר הרוגים בתאונות דרכים לפי סוג דרך, ינואר – יוני 2024



מתרשים 4 עולה כי במחצית הראשונה של שנת 2024 מרבית ההרוגים בתאונות נהרגו **בדרכים בין עירוניות** (155 איש, כ-64% מכלל ההרוגים), 79 מהם (32.6%), בדרכים **עירוניות**, והשאר (8 אנשים) בתאונות שהתרחשו **בשטח**. נתונים אלו תואמים לנתוני שנים קודמות בהם ניכר כי מרבית התאונות הקטלניות מתרחשות בדרכים בין עירוניות, ובהתאם לכך גם מספר ההרוגים.

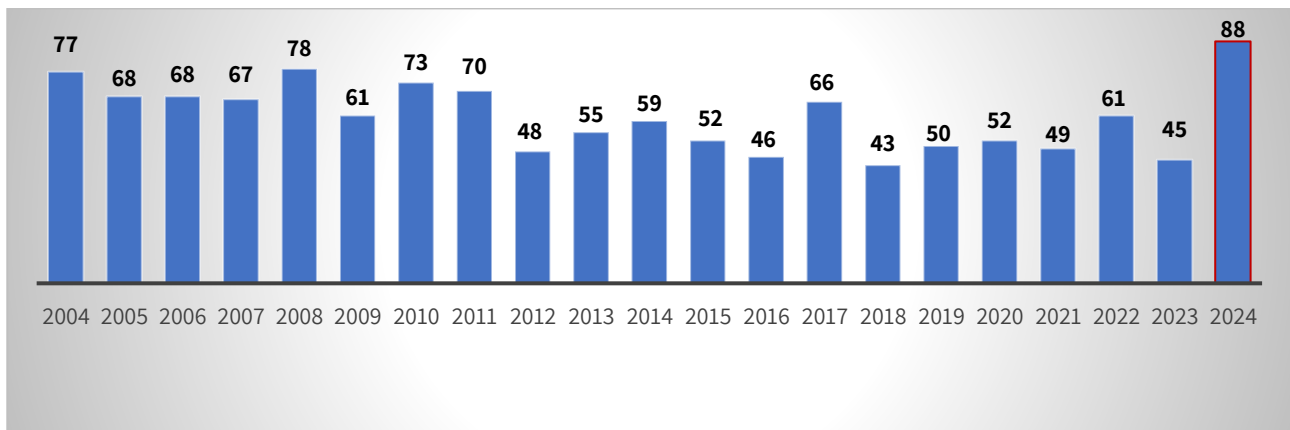
תרשים 5: מספר הרוגים בתאונות דרכים לפי קבוצות גיל, ינואר – יוני 2024



על פי נתוני הרלב"ד, במחצית הראשונה של שנת 2024, מספר ההרוגים הגבוה ביותר בתאונות דרכים היה של שלוש קבוצות גיל עיקריות: **גילאי +65** (52 איש שהם כ-21% מכלל ההרוגים בתקופה האמורה), קבוצת האנשים **בגילאי 24-20** (45 איש – 18.5%), וכן אנשים שגילם **34-25** (36 הרוגים, כ-15%). בהקשר זה נציין כי שתיים מהקבוצות שהוגדרו זה מכבר על ידי הרלב"ד כמצויות בסיכון מוגבר להיפגע בתאונות דרכים הן קבוצת **האנשים בגילאי +65** (שמעורבותם בתאונות גבוהה יחסית הן כנוסעים ברכב והן כהולכי רגל), וקבוצת **הנהגים הצעירים** עד גיל 24, כפי שיפורט בהמשך מסמך זה.⁹

⁹ להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, [תוכניות לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים](#). מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 19 במאי 2024.

תרשים 6: מספר הרוגים בתאונות דרכים מהחברה הערבית, ינואר – יוני 2024¹⁰



מהנתונים עולה כי במחצית הראשונה של שנת 2024 (עד לתאריך 9.7.24) נהרגו בתאונות דרכים **88 בני אדם מהחברה הערבית**, עלייה של 96% בשיעור ההרוגים בהשוואה לתקופה המקבילה בשנת 2023 בה נהרגו 45 איש. כמו כן, נראה כי המחצית הראשונה של שנת 2024 היא **הקטלנית ביותר בחברה הערבית בעשרים השנים האחרונות**, וזאת בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות.

בפרק הבא יוצגו **כמה סוגיות נבחרות בתחום הבטיחות בדרכים**, אשר נדונו בעבר במסגרת דיוני ועדת הכלכלה של הכנסת, הוזכרו במסמכים קודמים של הממ"מ, וניתנה להם התייחסות נרחבת לאחרונה בדוח מבקר המדינה. הסוגיות יוצגו בקצרה תוך התמקדות בתוכניות עבודה של גופים רלוונטיים, וסטטוס ביצוען נכון למחצית שנת 2024. לבקשת יו"ר ועדת המשנה לבטיחות בדרכים חבר הכנסת בועז טופורובסקי, הסוגיות המרכזיות שייסקרו הן: מדיניות ויעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים תוך התייחסות לפעילות הרלב"ד בשנתיים האחרונות; תחום החינוך התעבורתי; פעילות אגף התנועה של משטרת ישראל, הטיפול בתשתיות ובמוקדי סיכון, וקבוצת הנהגים הצעירים.

המנגנון הממשלתי לטיפול בתופעת הקטל בדרכים

1.1 מדיניות לצמצום תאונות דרכים - רקע

על פי נתוני הלמ"ס ודוח מבקר המדינה, מקום המדינה ועד סוף שנת 2023 נהרגו בתאונות דרכים 32,997 בני אדם (361 מהם בשנת 2023). לתאונות הדרכים יש השלכות רבות ומורכבות של אובדן חיי אדם, התמודדות עם פציעות, צער וכאב, כמו גם פגיעה במעגלים נוספים ובממשקים שונים בחברה ובמשק. על פי דוח מבקר המדינה ונתונים שהוצגו בדיוני ועדת הכלכלה של הכנסת בעבר, העלות המוערכת של תאונות דרכים למשק הישראלי היא **כ-16 מיליארד שקלים לשנה**.¹¹

¹⁰ עמותת אור ירוק, דוח עמותת אור ירוק, תמונת מצב הבטיחות בדרכים בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות. עיבוד לנתוני הלמ"ס, הרלב"ד ומשטרת ישראל. התקבל בדוא"ל בתאריך 10 ביולי 2024.

¹¹ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [תאונות דרכים עם נפגעים - סיכום שנת 2023](#). 6 ביוני 2024; משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים](#). 28 במאי 2024.

הגורמים העיקריים להתרחשות תאונות דרכים נחלקים לשלוש קטגוריות מרכזיות: 1. **הגורם האנושי** שנקשר בעיקרו להתנהגות הנהגים, כגון: נהיגה מסוכנת ; אי ציות לחוקי התנועה ; טעויות אנוש ; נהיגה בהשפעת סמים ואלכוהול ; כשלים בהכשרת נהגים, ועוד. 2. **הגורם התשתיתי** שנוגע לתשתיות הכביש והדרך כגון: תכנון לקוי ; אי טיפול במוקדי סיכון ; שולי דרך צרים ; רמת תחזוקה ירודה של כבישים ; ליקויי תשתית בקרבת מוסדות ציבוריים ועוד. 3. **גורם הרכב** - כגון היעדר מערכות טכנולוגיות למניעת תאונות ורמת תחזוקה נמוכה של כלי רכב.

מדינות שונות בעולם נוקטות בתוכניות פעולה שונות לצמצום תאונות הדרכים והנפגעים בהן, בדגש על תקצוב ותיעודף הטיפול במספר תחומים כגון: חינוך, אכיפה, חקיקה, הכשרת נהגים, וגיבוש תוכניות לאומיות רב שנתיות לצד מעקב אחר יישומן.

בדוח המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC) שפורסם ביוני 2024 נבחנה פעילות המדינות בתחום הבטיחות בדרכים על פי מספר מדדים שונים. אחד המדדים שנבחנו היה **שיעור ההפחתה של מספר ההרוגים בתאונות דרכים בעשור שבין השנים 2013-2023**. בעוד שיעור ההפחתה הממוצע במספר ההרוגים בתאונות על פני העשור האחרון במדינות אירופה היה **16%**, ובמדינות רבות נרשמה הפחתה של כ-10% בממוצע במספר ההרוגים, **בישראל נרשמה עלייה ממוצעת של 17.5% במספר ההרוגים, והיא דורגה במקום ה-30 מתוך 32**. על פי הדוח, שלוש המדינות המובילות בהפחתת מספר ההרוגים בתאונות בעשור האחרון (**ירידה של כ-40%**) הן פולין (-43.6%), לוקסמבורג (-42.2%) ונורבגיה (-41.2%). בנוסף, המועצה האירופית העניקה **לפינלנד** פרס לציון השיפור בבטיחות בדרכים במדינה, בעקבות התוכנית הרב-שנתית שהפעילה בתחומה. תוצאות דומות ניכרו גם בכל הנוגע ליעד הפחתת מספר הפצועים קשה בתאונות בעשור האחרון. על פי הדוח, בעוד שיעור ההפחתה הממוצע של מספר הפצועים קשה במדינות האיחוד היה **9.5%** בשנים 2013-2023, בישראל שיעור זה **עלה ב-23.7%**, והיא דורגה במקום 27 מתוך 30.

יצוין כי לאורך השנים אימצו מדינות אירופה יעדים שונים בתחום הבטיחות בדרכים: המועצה האירופית הציבה בשנת 2020 יעד של הפחתה ב-50% במספר ההרוגים בתאונות דרכים בתוך עשור, אותו אימצו מדינות שונות באיחוד. יעד דומה הוצב גם בישראל במסגרת התוכנית הלאומית שגיבשה הרלב"ד, כפי שיפורט בהמשך מסמך זה. חלק ממדינות אירופה (ובהן שבדיה, נורבגיה והולנד) אימצו חזון במסגרתו הן שואפות להגיע למדד של **אפס הרוגים בתאונות (Vision zero)**. בדוח המועצה האירופית הוצגו נתוני הצלחה בהפחתת מספר ההרוגים בתאונות דרכים בעשור שבין 2013-2023, במדינות שבהן אומצו תוכניות אסטרטגיות מוסדרות ומתוקצבות לצמצום תאונות הדרכים.¹²

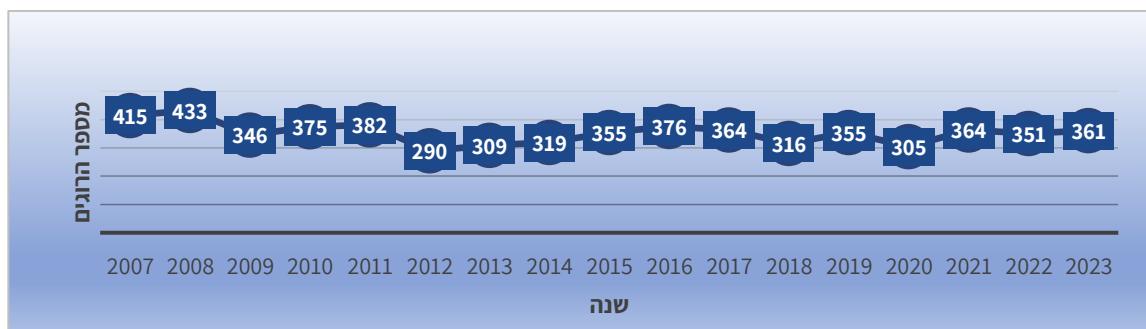
¹² ETSC, European Transport Safety Council, [Finland wins European transport safety council's road safety prize for 2024](https://www.etsc.eu/Finland-wins-European-transport-safety-councils-road-safety-prize-for-2024). June 19th 2024.

1.2 יעדי ממשלת ישראל בתחום הבטיחות בדרכים

ב-20 השנים האחרונות אימצה ממשלת ישראל כמה תוכניות בתחום תאונות הדרכים, והציבה יעדים לטווח הארוך ולטווח הקצר לצמצום הקטל בכבישים, אולם **מהדברים שיוצגו שלהלן עולה כי עד כה לא עמדה מדינת ישראל ביעדים הכמותיים שהציבה בתוכניות השונות.**

עם השנים הוקמו ועדות ציבוריות ופרלמנטריות ובהן הוועדה הציבורית להכנת תוכנית לאומית לבטיחות בדרכים בראשות ד"ר יעקב שיינין (להלן: ועדת שיינין).¹³ בעקבות הדוח שהוגש על ידי הוועדה נחקק חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת שעה), התשס"ו-2006 (חוק הרלב"ד)¹⁴, שבו שר התחבורה הוגדר "שר התחבורה והבטיחות בדרכים", ועל פי הוראות החוק הוקמה הרלב"ד, שהחלה לפעול בשנת 2008. בשנת 2005 אימצה הממשלה **תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים (דוח שיינין)**, ובמסגרתה הוצב יעד שבתוך עשר שנים רמת הבטיחות בדרכים בישראל תהיה דומה לזו של המדינות המובילות בתחום.¹⁵ לשם כך נקבע יעד כמותי, והוא שעד שנת 2010 מספר ההרוגים בתאונות לא יעלה על 360 אנשים בשנה, **ועד שנת 2015 ירד אל מתחת ל-300 הרוגים בשנה.**¹⁶

תרשים 7: הרוגים בתאונות דרכים בישראל, 2007-2023



מהנתונים המוצגים בתרשים 7 עולה כי על אף ירידה במספר ההרוגים בכל שנה באותו העשור, **הממשלה לא עמדה ביעד שהציבה לעצמה. כמו כן, ניתן לראות כי בעשור האחרון (שנים 2013-2023) מספר ההרוגים לא ירד מרף ה-300 בשנה**, גם לא בשנת 2020 בה חלה ירידה במספר התאונות וההרוגים ביחס לשנים קודמות, בין היתר בעקבות הסגרים וההגבלות שחלו על היקף הנסועה בשנה זו בעקבות התפרצות משבר נגיף הקורונה.

1.3 פעילות ועדת הכלכלה של הכנסת לפיקוח על עבודת הממשלה בתחום הבטיחות בדרכים

בחודשים פברואר-מרץ 2016 קיימה ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות חבר הכנסת איתן כבל **שימוע בנושא בלימת הקטל בדרכים**, אשר נדון לאורך עשר ישיבות. בישיבות הוועדה נדונו סוגיות שהתמודדות עימן, לדעת חברי הוועדה, היא **צעד מרכזי בתהליך לצמצום מספר תאונות הדרכים**. מסקנות הוועדה והמלצותיה סוכמו במידי מקיף.¹⁷ הוועדה קבעה כי על מנת להפחית במידה ניכרת את מספר התאונות והנפגעים, יש לטפל באופן מידי

¹³ הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים, [עיקרי התוכנית](#), 4 ביולי 2005.

¹⁴ [חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים](#), תשס"ו-2006.

¹⁵ אנגליה, הולנד, פינלנד, אוסטרליה, נורבגיה ושבדיה נכון לאותה שנה.

¹⁶ הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים, [עיקרי התוכנית](#), 4 ביולי 2005.

¹⁷ ועדת הכלכלה, [בלימת הקטל בדרכים](#), דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

בחמישה תחומי פעולה אשר בכל אחד מהם כמה תתי-סוגיות: 1. **תשתיות בטיחות**, 2. **אכיפה ושפיטה**, 3. **חינוך והסברה**, 4. **טכנולוגיית הרכב**, 5. **נושאים נוספים**. במקביל לפעילות הוועדה קמה ועדת משנה לוועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת יעקב אשר, שערכה 18 ישיבות בחודשים אוקטובר 2015 עד נובמבר 2018 בכדי לבצע מעקב אחר יישום החלטות דוח הוועדה, ולדון בנושאים נוספים בתחומי הבטיחות בדרכים.

בעקבות סדרת הדיונים שקיימה בשנת 2016 קבעה ועדת הכלכלה כי **הממשלה לא עמדה ביעדים שאימצה** בהחלטתה מיום 17 ביולי 2005 בדבר **צמצום מספר ההרוגים בתאונות הדרכים**.¹⁸ ביום 25 ביוני 2017, כשנה וחצי לאחר פרסום דוח ועדת הכלכלה של הכנסת, פורסמה **החלטת ממשלה 2779 בנושא עיקרי פעילות לשנים 2018-2017 בתחומי בטיחות בדרכים**. במסגרת ההחלטה גובשה תוכנית לצמצום הקטל בדרכים בהיקף תקציבי של כ-4 מיליארד ש"ח, בשיתוף פעולה של גופים ומשרדי ממשלה שונים. בהחלטה נכללו תוכניות עבודה בתחומי אכיפה ושפיטה, חינוך תעבורתי, טכנולוגיית רכב, שיפור תשתיות, פינוי נפגעים ועוד.¹⁹ בחלוף ארבע שנים מיום פרסום דוח ועדת הכלכלה, בפברואר ובנובמבר 2020, ולאחר מכן בשנים 2021-2023 פרסם מרכז המחקר והמידע של הכנסת, כמה מסמכים מקיפים אשר בחנו את **אופן יישום המלצות הדוח על ידי משרדי ממשלה וגופים שונים בישראל מאז שנת 2016**.²⁰

בשנים 2020-2023 התכנסה ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות חבר הכנסת בועז טופורובסקי, וקיימה מספר ישיבות בנושאים מגוונים לצורך מעקב אחר יישום המלצות דיוני הוועדה הקודמים, **קידום מדיניות והעלאת המודעות לתופעת הקטל בדרכים**. הדיונים הקיפו סוגיות מרכזיות בתחומי הבטיחות בדרכים, והתייחסו, בין היתר, לנושאים הבאים: חינוך תעבורתי והקיצוץ שחל בתקציבי החינוך לבטיחות בדרכים; בטיחות בדרכים בקרבת מוסדות חינוך; היפגעות רוכבי אופנועים וקטנועים בתאונות; הטיפול בתשתיות בין עירוניות ובמוקדי סיכון וכן מספר דיונים רב בנושא **תמונת מצב התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים ופעילות משרדי הממשלה השונים בנושא**. במסגרת הדיונים התבקשו הגופים השונים למסור לוועדה עדכונים על סטטוס תוכניות העבודה שהם מבצעים על מנת להפחית את תאונות הדרכים, ועל קשיים וחסמים תקציביים איתם הם מתמודדים, אולם לא כולם מסרו נתונים ומידע לוועדת המשנה כנדרש. בנוסף במסגרת סיכום דיוני ועדת המשנה, נכללה לא אחת הקריאה לממשלה ולמשרד התחבורה **להעניק לרלב"ד את מרב הסמכויות, הכלים והתקציבים הנדרשים על מנת שהרשות תוכל לפעול כגורם מתכלל שמבצע מעקב ובקרה אחר פעילות הגופים הרלוונטיים ולקדם את יישום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים שהכינה הרלב"ד**.²¹ כפי שיוצג בהרחבה בהמשך מסמך זה.

¹⁸ החלטה 3917 של הממשלה ה-30, תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים (דוח שיינון), 17 ביולי 2005.

¹⁹ החלטה 2779 של הממשלה ה-34, "בטיחות בדרכים": עיקרי פעילות לשנים 2017-2018, 25 ביוני 2017.

²⁰ ראה למשל: אסנת אלגום מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 20 בפברואר 2020; אסנת אלגום מזרחי, **מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים: עדכון וחומר רקע לדיון**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 בנובמבר 2020. אסנת אלגום מזרחי, **נתוני תאונות דרכים לשנת 2022 ומצב התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 4 ביוני 2023.

²¹ ראו לדוגמה: ועדת המשנה לקידום בטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת. פרוטוקול דיון בנושא: "היעדר תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים". 9 בנובמבר 2020; ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול דיון בנושא: "המאבק בקטל בדרכים - בלימת העלייה בתאונות וגיבוש תוכנית לאומית לבטיחות בדרכים". 26 באוקטובר 2021; ועדת המשנה לקידום בטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת, פרוטוקול דיון בנושא: "חזון ועקרונות של תוכנית רב שנתית למלחמה בתאונות הדרכים". 8 במרץ 2022; ועדת המשנה לקידום בטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת. פרוטוקול דיון בנושא: "תמונת מצב התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים ופעילות משרדי הממשלה השונים". 5 ביוני 2023.

1.4 פעילות הרלב"ד בשנים 2020-2024 וסטטוס התוכנית הלאומית

בנובמבר 2019, בדיון שדולה מיוחד שנערך בכנסת לציון שבוע הבטיחות בדרכים במעמד שר התחבורה דאז חה"כ בצלאל סמוטריץ', הודיעה הרלב"ד כי היא מגבשת **תוכנית רב-שנתית** בנושא בלימת הקטל בדרכים (תוכנית "50 עד 30"), שאחד מיעדיה המרכזיים הוא שעד שנת 2030 (כעשור ממועד ההודעה), מספר ההרוגים בתאונות הדרכים **יפחת ב-50% ביחס לסוף שנת 2019** (כלומר, כ-127 הרוגים בשנה עד סוף שנת 2030).²² בנובמבר 2020, במסגרת דיון מיוחד שנערך בוועדת הכלכלה של הכנסת, הציגה מנכ"לית הרלב"ד דאז, רחלי ויזל טבת, את **עיקרי טיוטת התוכנית** אשר מתווה כיווני פעולה שונים לצורך השגת יעדים בתחום, ובהם טיפול ממוקד במרחב העירוני, ותוכנית לצמצום מספר ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים בקרב רוכבי אופנועים ובקרב החברה הערבית.

עקרונות התוכנית, שכללה 16 נושאים מרכזיים, באומדן תקציבי משוער של כ-50 מיליארד שקלים לעשור, אושרו בהחלטת ממשלה 509 ב-8 בנובמבר 2020.²³ באותה ישיבה הציגה שרת התחבורה דאז מירי רגב **תוכנית להקמת צוות מנכ"לים בין-משרדי** בראשות משרד ראש הממשלה ומשרד התחבורה לגיבוש תוכנית פעולה לאומית לבטיחות בדרכים ולהצגתה בפני הממשלה.²⁴ במרץ 2021 השלימה ועדת ההיגוי הבין-משרדית בראשות מנכ"ל משרד התחבורה את גיבוש התוכנית הרב-שנתית, והיא הונחה על שולחן מזכירות הממשלה ה-35. זמן קצר לאחר מכן התפזרה הכנסת.

בעקבות הקמתה של הממשלה ה-36 הגישה הרלב"ד את עיקרי התוכנית לשרת התחבורה החדשה מרב מיכאלי.²⁵ באוקטובר 2021 פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת **למשרד התחבורה** בבקשה לקבל את התייחסותו לשאלת סטטוס התוכנית הלאומית הרב-שנתית ושילובה בפעילות המשרד לשנים הקרובות. מהמשרד נמסר כי התוכנית במתכונתה הנוכחית הוצגה לשרה ללא הערכה תקציבית סופית, ונכללו בה אומדנים תקציביים בלבד. **בפועל, בדיוני התקציב לשנים 2021-2022 נכללו כמה אלמנטים מהתוכנית שנקשרים להגברת הבטיחות בדרכים, אולם התוכנית בכללותה לא תוקצבה.**

בתחילת מרץ 2022 קיימה ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות חה"כ בועז טופורובסקי, דיון בנושא **"חזון ועקרונות של תוכנית רב שנתית למלחמה בתאונות הדרכים"**. במסגרת זו הציג אבי נאור, יו"ר הרלב"ד הנכנס, את החזון האישי שלו ואת הצעדים הנדרשים לגיבוש תוכנית שבראשה עומדת הרלב"ד ומטרתיה הן כאמור, **להפחית בתוך כחמש שנים ב-50% את מספר ההרוגים והפצועים מתאונות, ולמצב את ישראל בין חמש המדינות המובילות בעולם בתחום הבטיחות בדרכים.**²⁶

²² מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 5 בנובמבר 2019.

²³ החלטה מספר 509 של הממשלה ה-35. [תוכנית לאומית רב שנתית לקידום הבטיחות בדרכים](#), 8 בנובמבר 2020.

²⁴ הודעה לתקשורת, דוברות משרד התחבורה, 8 בנובמבר 2020.

²⁵ מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 5 ביוני 2021.

²⁶ ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת, [פרוטוקול דיון בנושא: "חזון ועקרונות של תוכנית רב שנתית למלחמה בתאונות הדרכים"](#), 8 במרץ 2022.

תוכנית החומש העדכנית שגיבש הרלב"ד לשנים 2023-2027, נעשתה, כך על פי הרלב"ד, תוך ביצוע תעדופים והתאמות, כאשר על אף חלוף הזמן- היעד בבסיסה נותר בעינו ("50 עד 30"). **התוכנית צומצמה ל-7 נושאים מוגדרים אשר על פי הרלב"ד, הם בעלי הפוטנציאל הגבוה ביותר להשגת יעדי התוכנית, וכוללים התערבויות בקרב משתמשי דרך פגיעים לצד פעולות לקידום הבטיחות בדרכים עירוניות ובין- עירוניות.**²⁷ מנקודת מבט כלכלית- אחת מהנחות היסוד המרכזיות בתוכנית היא כי **ההשקעה בצמצום מספר הנפגעים בתאונות הדרכים היא כדאית, ובנוסף ליעד המרכזי שלה שתכליתו הצלת חיים, יש בה גם חיסכון משמעותי למשק הישראלי.**²⁸

שלושת יעדי התוכנית המרכזיים שהוגדרו הם:

1. הפחתת שיעור הנפגעים מתאונות ב-50% בתוך חמש שנים.
 2. הצבת ישראל בין חמש המדינות המובילות בעולם בבטיחות בדרכים והפחתת מספר ההרוגים ביחס למדד ההרוגים למיליון ק"מ נסועה, כך שמספרם יפחת מ-6 ל-3 הרוגים למיליון ק"מ נסועה.
 3. הפחתת הנזק המשקי שנגרם כתוצאה מתאונות דרכים אל מתחת ל-10 מיליארד ש"ח בשנה.
- זמן קצר לאחר מכן, בסוף יוני 2022 התפזרה הכנסת ה-24. יצוין כי ביולי 2023, כשנה וחצי לאחר כניסתו לתפקיד, הודיע יו"ר מועצת הרלב"ד על פרישתו. בדצמבר 2023 נכנס לתפקידו יו"ר מועצה חדש- ניצב (בדימוס) יורם הלוי.

תרשים 8: ציוני דרך בגיבוש התוכנית הלאומית הרב שנתית לבטיחות בדרכים



²⁷ מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 בינואר 2023.
²⁸ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [תוכנית 50 עד 30](#), נובמבר 2022. בתוכנית הלאומית צוין כי היא תביא חיסכון כספי ניכר למשק - **חיסכון של כ-95 מיליארד ש"ח עד שנת 2040.**

יישום תוכנית החומש לבטיחות בדרכים על ידי הרלב"ד

בכדי לפעול וליישם את עיקרי התוכנית הלכה למעשה, הרלב"ד תכננה לפעול בשלושה צירי פעולה:

* **ציר ארצי** - שיכלול תוכניות פעולה ברמה הארצית בתחומים הבאים: אכיפה, מיקוד ברוכבי דו גלגל, רכב כבד, החברה הערבית ונהגים צעירים.

* **ציר אזורי** - שיכלול תוכניות פעולה באשכולות אזוריים ובמחוזות השונים.²⁹ במסגרת זו נבחר אשכול רשויות המפרץ לפיילוט הפעלת תוכנית "אשכול בטוח". מטרת התוכנית היא לקדם את בטיחות בדרכים בתוך תחומי הרשויות המקומיות באשכול, בהתבסס על שבעת נושאי הליבה של התוכנית הלאומית. בשנת 2022, נקבעה החלטת ממשלה 1864 שבה הוקצה תקציב בסך 80 מלש"ח לקידום השלב הראשון של התוכנית במסגרת מיקוד פעילות רב תחומית באשכול רשויות מקומיות.³⁰

* **ציר עירוני** - שיכלול פעילויות הן ברשויות המקומיות, והן בישובים שאינם נכללים באשכולות המחוזיים, ובהם הרלב"ד תפעיל את תוכנית "עיר בטוחה".³¹

יצוין כי בשנים 2022-2023 חלו מספר שינויים ארגוניים ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ובהם שינוי בהרכב הנהלת הרשות ובהם מינוי יו"ר מועצת רשות חדש, מינוי מנכ"ל, מינוי חברי מועצה וכן הקמת ועדה מייעצת למחקר והערכה, ומינוי מדען ראשי.³² זאת במקביל למלחמת "חרבות ברזל" שפרצה באוקטובר 2023, ובעקבותיה חלו שינויים וקיצוצים בתקציבי משרדים רבים, תוך הסטת המשאבים הקיימים לצרכי הלחימה.

במסגרת כתיבת המסמך פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת לרלב"ד בבקשה לקבלת נתונים עדכניים על סטטוס התוכנית הלאומית וסטטוס תוכניות עבודה נוספות נכון לשנת 2024. מהרלב"ד כי נכון לאמצע יולי 2024 התקיימה פגישת עבודה בין שרת התחבורה לצוות הרלב"ד. בעקבות זאת הנחתה שרת התחבורה את המשנה למנכ"ל משרד התחבורה לעמוד בראש צוות שיגבש החלטת ממשלה שתכלול את סל הכלים והסמכויות שהרלב"ד זקוקה להם על מנת למלא את תפקידה (ההדגשה אינה במקור). בנוגע לסטטוס התוכנית הלאומית נמסר כי, הרלב"ד הגישה טיוטת עדכון נוספת לתוכנית הלאומית הנשענת גם על המלצות מבקר המדינה לשנת 2024, וכוללת טיפול בחסמים מרכזיים בקידום בטיחות בדרכים ובפעילות הרלב"ד, ביניהם: טיוב והרחבת מערך המחקר והמידע בבטיחות בדרכים, קידום אמצעי אכיפה טכנולוגיים ועוד. עוד נמסר כי הנושאים יידונו בצוות שהוקם בראשות המשנה למנכ"ל משרד התחבורה.³³ **בהקשר זה נזכיר ונציין כי בשנים האחרונות ובמסגרת דיוני ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של הכנסת, עלה לא אחת הצורך הדחוף בהסדרת מעמדה של הרלב"ד ובהענקת סמכויות, תקציבים וכלים מתאימים לרשות בכדי שתוכל לתפקד כגוף מתכלל ולהוביל את תחום הבטיחות**

²⁹ "אשכול אזורי" (או אשכול רשויות מקומיות) הוא איגוד ערים מיוחד המוקם כדי לעודד פיתוח אזורי ושיתוף פעולה בין הרשויות המקומיות החברות בו בתחומים שונים, ובהם גם בתחומי בטיחות בדרכים. נכון לשנת 2023, קיימים בארץ 12 אשכולות אזוריים. להרחבה בנושא ראו: מיכל לרר, [אשכולות אזוריים בישראל](#). מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 7 באוקטובר 2019.

³⁰ החלטה מספר 1864 של הממשלה ה-36, [תוכנית לאומית רב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים](#). 18 בספטמבר 2022.

³¹ "מודל עיר בטוחה" שפיתחה הרלב"ד כולל קווים מנחים לפיתוח תכנית פעולה עירונית מתואמת לשיפור הבטיחות של משתמשי הדרך הפגיעים ולניהול הבטיחות בדרכים בתחומי העיר. להרחבה ראו: [הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים - עיר בטוחה](#). 20 בדצמבר 2020.

³² שם.

³³ מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 ביולי 2024.

בדרכים בישראל. נושא זה נידון גם בהרחבה בדוחות מבקר המדינה משנת 2016 ומשנת 2024, ובו צוין כי בכדי להתמודד עם תופעת הקטל בדרכים נדרש גוף ממשלתי מרכזי בעל סמכויות מתאימות וכלים נדרשים להובלת המאבק בתאונות, שיהיה אחראי לקביעת מדיניות ותוכניות פעולה מערכתיות, תוך תכלול והובלת התכנון והתיאום בין כלל הגופים הרלוונטיים העוסקים בנושא. על פי הדוח, הרלב"ד, שהייתה אמורה למלא תפקיד זה, לא הפכה להיות הגורם המוביל במאבק בתאונות, כאשר חלו קיצוצים רבים בתקציבים ובסמכויות שניתנו לה, וחלק גדול מהסמכויות פוזרו בין גופי הממשל השונים, והם פועלים ללא ראייה מערכתית כוללת וללא שיתוף פעולה מספק ביניהם.³⁴

בנוגע ליישום תוכניות עבודה קודמות במהלך השנים 2023-2024- מהרלב"ד נמסר כי היא עוסקת בקידום תוכניות ממוקדות בתחומים נוספים כפי שיפורט להלן.

א. פיילוט "אשכול בטוח" ברשויות המפרץ

כאמור בעקבות החלטת ממשלה שהתקבלה בספטמבר 2022³⁵ הרלב"ד בשיתוף כלל הגורמים הרלוונטיים החלו בהפעלת פיילוט להגברת הבטיחות בדרכים באשכול רשויות המפרץ, בתקציב של 80 מיליון שקלים. במסגרת הפעלת תוכנית הפיילוט בוצעו תוכניות לשיפור תשתיות, מיקוד אכיפה, חינוך בבתי הספר באשכול ופעולות הסברה, כפי שיפורט להלן:

א. טיפול בתשתיות עירוניות- על פי הרלב"ד נכון למחצית שנת 2024 בוצעו מאות טיפולי תשתית נקודתיים ברשויות (כגון הגבהת מעברי חצייה; הצרת דרכים; צביעה וחיידוש מעקות בטיחות, ועוד), והן צפויים להסתיים עד סוף שנת 2024.

ב. טיפול בתשתיות בין-עירוניות- במסגרת זו מבוצעים פרויקטים לתיקוני תשתית בארבעה מוקדי סיכון עיקריים על ידי חברת נתיבי ישראל, והם צפויים להסתיים במהלך שנת 2025.

ג. תגבור אכיפה- במסגרת הפיילוט בוצע תגבור אכיפה בצירים ובמוקדי סיכון באשכול באמצעות הוספת שש ניידות סמויות למחוז חוף. הניידות יצוידו במצלמות לצורך תגבור האכיפה, וכן בוצע כנס לצורך גיוס והכשרת מתנדבים.

ד. חינוך והסברה- בנוסף לטיפול בתשתיות ותגבור האכיפה בוצעו פעילויות חינוך והסברה במוקדים רבים באשכול (ובהם מוסדות חינוך, מרכזי תרבות, גורמים בקהילה, קיום כנס לקציני בטיחות ועוד).

בנוסף לאמור, הליך הפעלת הפרויקט מלווה במחקר לצורך ביצוע הערכה והסקת מסקנות אודות יעילות הפרויקט ומידת השפעתו על שיפור הבטיחות בדרכים ברשויות בהן הוא מופעל. **לדברי הרלב"ד הפרויקט צפוי להסתיים בדצמבר 2024, ובסוף הרבעון הראשון של שנת 2025 צפויות להתפרסם תוצאותיו הראשוניות.** בהקשר זה נזכיר כי בתשובה למרכז המחקר והמידע של הכנסת בינואר 2023 ציינה הרלב"ד כי בכוונתה ליישם את התוכנית **בכל 12 האשכולות האזוריים בארץ בשנים 2023-2026.** לאור לוחות הזמנים של יישום תוכנית הפיילוט באשכול המפרץ, נשאלת השאלה האם הרלב"ד צפויה לעמוד ביעד זה שהציבה זה מכבר?

³⁴ משרד מבקר המדינה, דוח שנתי 67א בנושא: המאבק בתאונות הדרכים ותפקוד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. 1 בנובמבר 2016; משרד מבקר המדינה, **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**, 28 במאי 2024.

³⁵ החלטה מספר 1864 של הממשלה ה-36, **תוכנית לאומית רב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים**, 18 בספטמבר 2022.

ב. הליך הכשרת רוכבי אופנועים

על פי נתוני הרלב"ד כרבע מכלל ההרוגים בתאונות דרכים בשנים האחרונות הם **רוכבי אופנועים וקטנועים**. נתון זה נמצא בעלייה במקביל לעלייה במספר כלי רכב אלה.³⁶ כאמור, במחצית הראשונה של שנת 2024 (ינואר עד יוני) נהרגו בתאונות דרכים קטלניות **57 רוכבי אופנועים וקטנועים**. **זהו המספר הגבוה ביותר של רוכבי אופנועים שנהרגו בתקופה המקבילה ב-25 השנים האחרונות.**³⁷

לדברי הרלב"ד, אחד ההיבטים שעשויים להשפיע משמעותית על צמצום מעורבותם של נהגי אופנועים בתאונות הוא **שיפור בתפיסת הסכנה של הנהגים והכשרה ברכיבה אסטרטגית על הכביש**. על פי אתר הרלב"ד הכוונה לרכיבה המתמקדת בהימנעות מכניסה למצבי סיכון וצמצום הסיכוי למעורבות במצב חירום במהלך רכיבה, תוך שליטה גבוהה באופנוע.³⁸ בהתאם לכך, בשנים 2023-2024 הרלב"ד מובילה בשיתוף רשות הרישוי במשרד התחבורה כתיבה של תוכנית לימודים והכשרה ייעודית לרוכבי אופנועים שתהיה מותאמת לשיפור בתפיסת הסכנה ובהתנהגות רוכבי האופנועים בכביש. על פי הרלב"ד מדובר בתוכנית חדשנית המשלבת למידה דיגיטלית עצמאית ולמידה מעשית בשיתוף מורי הנהיגה. נכון לשנת 2024 כתיבת התוכנית מצויה בעיצומה, והיא צפויה להיות מיושמת בפועל בתחילת שנת 2025, מתוך מטרה לערוך שינוי משמעותי בהליך הכשרת רוכבי אופנועים בארץ כחלק מתהליך קבלת רישיון הנהיגה.³⁹

ג. החברה הערבית

כאמור במחצית הראשונה של שנת 2024 נהרגו בתאונות דרכים 88 איש מהחברה הערבית-עליה של 96% במספר ההרוגים ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2023. על פי הרלב"ד בשנים האחרונות פועלת הרשות במסגרת תוכנית ממוקדת לשיפור הבטיחות בדרכים בחברה הערבית בדגש על היפגעות ילדים, וזאת באמצעות חינוך, הסברה, תגבור פעילויות ברשויות המקומיות ושיתוף פעולה עם גורמים שונים כגון מנהיגים ואנשי דת. ההסברה לחברה הערבית נעשית במגוון דרכים, ומותאמת לסוגיות ספציפיות וייחודיות בהתאם למאפייני ההיפגעות בתאונות בחברה הערבית (כגון- תאונות חצר, הקפדה על חגורות בטיחות, אחריות הורית, התנהגות ילדים בכביש ועוד). נושא מרכזי נוסף עליו מושם דגש בכלל בפעילות ההסברה של הרלב"ד לציבור הרחב בכלל, ולאוכלוסייה הערבית בפרט הוא **נושא הפחתת מהירות הנהיגה בכבישים הבין עירוניים**. על פי הרלב"ד **ההקצאה התקציבית המיועדת לתגבור פעילות בטיחות בדרכים בחברה הערבית מתוקף החלטת ממשלה 550 בנושא, לא התקבלה עבור השנים 2023-2024, וזאת על אף פניות שנעשו בעניין למשרד האוצר, והעלאת הנושא בדיוני הכנסת השונים.**⁴⁰

³⁶ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2022](#). כתיבה: גל סורקה ולאיה מולה. נובמבר 2023; הרלב"ד, בטיחות רוכבי אופנועים בישראל: נתונים גורמי סיכון ותפיסות הרוכבים (מאי 2020).

³⁷ עמותת אור ירוק, דוח עמותת אור ירוק, תמונת מצב הבטיחות בדרכים בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות. עיבוד לנתוני הלמ"ס, הרלב"ד ומשטרת ישראל. התקבל בדוא"ל בתאריך 10 ביולי 2024.

³⁸ אתר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. [פיילוט הכשרה לרוכבי אופנוע](#). תאריך עדכון 26 במרץ 2023. תאריך כניסה: 15 ביולי 2023.

³⁹ מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 ביולי 2024.

⁴⁰ שם.

ממשרד האוצר נמסר כי אכן חל עיכוב בנושא, אולם התקציב עבור שנת 2023 מצוי בשלבי אישור אחרונים בימים אלו, וצפוי להיות מאושר בוועדת הכספים עד סוף מושב הקיץ של הכנסת (כלומר סוף יולי 2024).⁴¹

ד. כביש 90

בשנת 2022 נקבע על ידי שרת התחבורה כי הרלב"ד תעמוד בראש צוות מיוחד לקידום הבטיחות בדרכים בכביש 90, בדגש על המקטעים הדרומיים בכביש. במסגרת זו הוקם צוות בשיתוף מספר גורמים וגובשה תוכנית לטיפול תשתיתי במקטעי דרך בהם יש פוטנציאל להפחתה בתאונות הדרכים בכביש, בתקציב של 114 מיליון שקלים. תוכנית העבודה כוללת טיפול בתשתיות, באכיפה ובהסברה, ומתמקדת בקטע הדרך שמצומת מנוחה ועד צומת ערבה בכביש (כ-80 קילומטרים). התוכנית כוללת בין היתר עבודות תשתית כגון הוספת נתיבי עקיפה, התקנת מפרדה קשיחה, הוספת מפרצי מנוחה, טיפול בשול הדרך והוספת מעקות בצדי הדרך, הוספת תאורה לאורך נתיבי העקיפה וכן הוספת 7 מפרצי אכיפה. בנוסף יתווספו לכביש אמצעי אכיפה אלקטרוניים כגון מצלמות אכיפת מהירות ומצלמות אור אדום, תגבור נוכחות ניידות משטרה וגיוס מתנדבים לצורך תגבור מערך האכיפה של משטרת התנועה. **פיילוט התוכנית בכביש 90 צפוי להסתיים בתחילת שנת 2025.**

1.5 דוח מבקר המדינה בנושא בטיחות בדרכים - מאי 2024

בסוף מאי 2024 פרסם משרד מבקר המדינה **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**.⁴² הביקורת שנערכה בחודשים ספטמבר 2021 עד ספטמבר 2023 כללה מעקב אחר פעילות הגופים השונים הרלוונטיים לנושא, הממשקים בין הגופים והטיפול המערכתי בבטיחות בדרכים. הדוח גם עסק באופן מקיף בפעילות הממשלה בנושא בטיחות בדרכים בעשור האחרון. בביקורת נמצאו ליקויים במגוון היבטים הנוגעים למאבק בתאונות הדרכים, הן בהיבטים המערכתיים, והן בפעילותיהם של הגופים השונים האמונים על התחום. כך, בהיבט המערכתי הודגש כי על אף הדיונים והעיסוקים הרבים בנושא, **עד היום לא קודמה בפועל תוכנית אסטרטגית רב שנתית ומתוקצבת לצמצום הנפגעים בתאונות**, לא כונסה ועדת מנכ"לים במשרדי הממשלה לטיפול בתופעה (למעט פעם אחת בלבד בשנת 2016), ולא התקבלו דיווחים בנושא לכנסת כמתחייב בחוק.⁴³ כמו כן, נמצא כי לאורך העשור האחרון, התקציבים המוקדשים לנושא בטיחות בדרכים וכמות כוח האדם שעוסק בנושא הלכו ופחתו בכל אחד מהגופים העוסקים בתחום: בעוד התקציב השנתי הגמיש של הרלב"ד בסמוך להקמתה היה כ-125 מיליון שקלים בשנת 2008, בשנת 2021 הוא עמד

⁴¹ דניאל שוורץ, רפרנט תחום תחבורה ותשתיות, אגף התקציבים, משרד האוצר. שיחת טלפון מיום 18 ביולי 2024.

⁴² משרד מבקר המדינה, **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**, 28 במאי 2024.

⁴³ על פי סעיף 9(ב) לחוק הרלב"ד, על שר התחבורה להגיש לממשלה ולוועדת הכלכלה של הכנסת מדי שנה דין וחשבון על ביצוע התוכנית השנתית בידי הרשות במהלך שנת התקציב הקודמת. נוסף על כך, על ראש הממשלה לדווח לכנסת מדי שנה על ביצוע התוכנית השנתית בידי הרשות ועל ההתקדמות בהשגת היעדים שנקבעו בתוכנית. בדוח המבקר עלה כי משנת 2005 שרי התחבורה לא העבירו לממשלה ולוועדת הכלכלה של הכנסת דיווח על ביצוע התוכנית השנתית של הרלב"ד, וכי ראש הממשלה אינו מדווח על כך לכנסת כנדרש בחוק.

על 40 מיליון שקלים בלבד.⁴⁴ בנוסף, בביקורת נמצאו פערים רבים בתחומים שונים, בין היתר בתוכניות לימוד לחינוך תעבורתי בבתי הספר ובגנים, בתהליכי הכשרת הנהגים, בפעולות האכיפה וההסברה, בעומס המוטל על בתי המשפט לתעבורה, בתשתיות הבטיחות בכבישים עירוניים ובין-עירוניים, ובנושא תקינות כלי הרכב. הפערים אף התגלו כגדולים במיוחד ביישובי החברה הערבית.⁴⁵ כאמור, תחומים אלו גם נדונו בשנים האחרונות בדיוני ועדת הכלכלה של הכנסת, והוזכרו בהרחבה במסמכים קודמים של מרכז המחקר והמידע של הכנסת.⁴⁶

עוד צוין בביקורת כי למרות שממשלות ישראל קיבלו במשך השנים החלטות שונות בנושא המאבק בתאונות הדרכים, הנתונים מראים כי הפעולות שנקטו הממשלות בעשור האחרון כאמור **אינן מצליחות להשפיע באופן מובהק על היקף התופעה, ולא הובילו להפחתה במספר ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים**, וזאת בניגוד למדינות רבות באירופה בעשור האחרון כפי שעלה מדוחות המועצה האירופית לבטיחות בדרכים.⁴⁷ לדוגמה, מן הנתונים המוצגים בתחילת מסמך זה אף עולה תמונה של עלייה בהיקף הנפגעים וההרוגים בתאונות, **כך ששנת 2024 היא השנה בה היקף ההרוגים בתאונות במחצית השנה הוא הגבוה ביותר ב- 19 השנים האחרונות** (מאז שנת 2005), בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות.⁴⁸

2. סוגיות בבטיחות בדרכים: תחומים נבחרים ותוכניות עבודה לשנת 2024

בפרק זה יוצגו כמה סוגיות מרכזיות בתחום בטיחות בדרכים, תוך התייחסות לסטטוס תוכניות עבודה עיקריות ופעילות הגופים הרלוונטיים בכל אחד מתחומים אלו. חמשת הנושאים שיוצגו להלן הם: **חינוך תעבורתי ; פעילות אגף התנועה של משטרת ישראל ; נהגים צעירים; נהגי רכב כבד, ורוכבי אופנועים.**

2.1 חינוך לבטיחות בדרכים

תוכניות חינוכיות בתחומי התעבורה ללימוד כללי בטיחות בדרכים, הן חלק אינטגרלי מתוכניות הלימודים בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים בארץ. **אגף זה"ב במשרד החינוך** אחראי על תוכניות הלימוד בנושא הזהירות בדרכים בבתי ספר ועל הכשרת רכזי בטיחות, ופועל בשיתוף פעולה עם גופים נוספים כגון משרד התחבורה והרלב"ד. האגף מפעיל תוכניות חובה ורשות בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים, תוכניות המחנכות להתנהגות נכונה ובטוחה כהולכי רגל, כרוכבי אופניים, כנוסעים ברכב וכנהגים לעתיד.⁴⁹ משרד החינוך מפרסם בחוזרי מנכ"ל הוראות והנחיות מחייבות בכל הנוגע לבטיחות בדרכים ולתוכניות חינוך מיוחדות במוסדות החינוך.⁵⁰ על פי הנחיות חוזר מנכ"ל, על מנהלי מוסדות החינוך **למנות רכז זה"ב** הממונה על כלל הפעילויות הנעשות בנושא החינוך

⁴⁴ הכוונה לתקציב הפנימי של הרלב"ד ויחידותיה, ולא לתקציב החיצוני אותו הרלב"ד מעבירה לגורמים נוספים כגון משטרת ישראל ומשרד החינוך. עם זאת, על פי דוח המבקר גם בתקציבים החיצוניים חלו קיצוצים בשנים האחרונות, מתקציב בהיקף של כ-170 מיליון שקלים בשנת 2008, לתקציב של כ-19 מיליון שקלים בלבד בשנת 2022, שעיקרו מופנה למשרד החינוך ולמחלקת תחבורה במשטרה.

⁴⁵ משרד מבקר המדינה, דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים, 28 במאי 2024.

⁴⁶ להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, מעקב אחר יישום המלצות דוח ועדת הכלכלה בנושא בלימת הקטל בדרכים, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 20 בפברואר 2020.

⁴⁷ משרד מבקר המדינה, דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים, 28 במאי 2024.

⁴⁸ דוח עמותת אור ירוק, תמונת מצב הבטיחות בדרכים בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות. עיבוד לנתוני הלמ"ס, הרלב"ד ומשטרת ישראל. התקבל בדוא"ל בתאריך 10 ביולי 2024.

⁴⁹ אתר משרד החינוך, אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, כניסה ביום 14 ביולי 2024.

⁵⁰ חוזר מנכ"ל מספר 0319 מיום 15 באוגוסט 2018 בנושא: מעטפת הבטיחות הפיזית לזהירות בדרכים.

התעבורתי ותחומי בטיחות בדרכים בבתי הספר, ולהפעיל את **משמרות הזה"ב** בקרבת בית הספר. כמו כן, על מנהלי בתי הספר להפעיל תוכניות לימוד של **חינוך תעבורתי** בקרב קבוצות הגיל השונות הלומדות במוסד החינוכי.⁵¹

במהלך השנים 2020-2024 ערכה ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של הכנסת בראשות חבר הכנסת טופורובסקי דיונים רבים שעסקו **בהטמעת תוכניות החינוך התעבורתי** לכל קבוצות הגיל ובהקצאת התקציבים המתאימים למשרד החינוך, לרלב"ד ולגופים שעוסקים בחינוך ובהסברה בתחומי בטיחות בדרכים. בדיונים עלה הצורך בהרחבת מערך שוטרי משמרות הזה"ב (לאחר שחל קיצוץ נרחב בתקנים כפי שיפורט להלן), בתגבור רכזי הזה"ב בבתי הספר השונים (בכללם בתי ספר בחברה הערבית והחרדית), ובתיקון הליקויים שנמצאו בסביבת בתי הספר השונים במסגרת סקר כשלים וליקויים ליד מוסדות חינוך שעורכת הרלב"ד מדי שנה. בסיכום דיוני ועדת המשנה התבקש משרד החינוך לפעול לכך שתהיה חובה על כל בתי הספר בארץ למנות רכז זהירות בדרכים שיהיה אחראי גם בין היתר לדאוג לבטיחות הילדים בדרכם אל בתי הספר ובחזרה ממנו, וליישם את חוזר מנכ"ל משרד החינוך שכולל הנחיות למנהלי בתי הספר לתיקון ליקויים שנמצאו במעטפת מוסדות החינוך.⁵²

תוכניות חינוך תעבורתי

על פי מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב במשרד החינוך, המשרד פועל להגברת המודעות להתנהגות כביש בטוחה בקרב ילדים ונהגים צעירים בשלושה אפיקי פעולה: 1. פעילויות **הסברה והדרכה** למחנכים, הורים ותלמידים; 2. פעילות **רכזי זה"ב** בבתי הספר; 3. **תוכניות חינוך תעבורתי** בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים, בכל קבוצות הגיל. בכיתות ט' למשל נלמדת החל משנת 2022 תוכנית פיילוט ששמה דגש על שימוש בטוח בכלי רכב דו-גלגליים ובלתי מרושיינים, כגון אופניים חשמליים וקורקינטים, המתייחסת לעקרונות בטיחות ולהיכרות עם הכלים.⁵³ על פי דוח המבקר בשנה הראשונה לפיילוט (שנת 2022) התוכנית הופעלה בכ-100 כיתות מתוך כ-4,258 כיתות בשכבת כיתות ט' במדינה⁵⁴, ובשנה השנייה (2023) היא הורחבה לכ-200 כיתות, ומשך מרבית הרוכבים על כלים אלו אינם זוכים להכשרה רלוונטית עבורם.⁵⁵ על פי משרד החינוך **נכון לתחילת שנת 2024 התוכנית נלמדת בכ-300 כיתות בלבד מתוך כ-4,600 כיתות ט' (כ-6.5%), בשל משאבי תקציב מוגבלים**.⁵⁶

בכיתות י' מופעלת **תוכנית "החינוך התעבורתי"**, שבסיומה נבחנים התלמידים במבחן עיוני שמעניק פטור מבחינת תיאוריה למשך שלוש שנים, לתלמידים שעברו את המבחן בהצלחה. על פי נתוני משרד החינוך, נכון לשנת 2024

⁵¹ שם.

⁵² להרחבה ראו לדוגמה: פרוטוקול ישיבת ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא: **בטיחות בדרכים בסביבת בתי הספר והטמעת חינוך תעבורתי לכלל הגילאים**. 29 בנובמבר 2020; פרוטוקול ישיבת ועדת המשנה לבטיחות בדרכים של ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא: **הקיצוץ בתקציב החינוך לבטיחות בדרכים ופעולות הממשלה לאור העלייה בתאונות הדרכים**. 2 באפריל 2024.

⁵³ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי, משרד החינוך, תשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 27 בספטמבר 2023.

⁵⁴ בדוח המבקר צוין כי המספר הכולל של כיתות ט' הוא כ-5200 כיתות. נתון זה כולל גם כיתות ט' מקרב בתי הספר מהזרם החרדי (מוסדות הפטור). עם זאת, התשובות שקיבלנו ממשרד החינוך מתייחסות רק לכיתות מהזרם הממלכתי והממלכתי-דתי. לפיכך, לצורך שמירה על אחידות הנתונים, התייחסנו בפרק זה לכיתות ט' בבתי הספר מהזרם הממלכתי והממלכתי-דתי בלבד.

⁵⁵ משרד מבקר המדינה, **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**. 28 במאי 2024.

⁵⁶ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי, משרד החינוך. שיחת טלפון, 1 במאי 2024.

התוכנית נלמדת בכ-4,400 כיתות (מתוך כ-5,000), כאשר הרלב"ד משתתפת בעלות של 17 מיליון שקלים, ואת יתר התקציב משלים משרד החינוך לסכום כולל של כ-26 מיליון שקלים בעבור הפעלת התוכנית. בשנת הלימודים תשפ"ג (2023) נבחנו כ-91,000 תלמידים במבחן התיאוריה, ומהם כ-55% עברו את המבחן בהצלחה. כמו כן, בשנת הלימודים הנוכחית (תשפ"ד) היו צפויים להיבחן בתוכנית קרוב ל-100 אלף תלמידים.

על אף הצלחת התוכנית והגידול שחל בהיקף התלמידים הנבחרים בה בשנים האחרונות, **במרץ 2024 הוחלט במשרד התחבורה וברלב"ד לערוך קיצוץ תקציבי בהיקף של 5-6 מיליון שקלים בתקציב השנתי המועבר למשרד החינוך על ידי הרלב"ד לצורך יישום התוכנית בבתי הספר התיכוניים, וזאת במסגרת קיצוץ תקציבי כולל שנעשה ברלב"ד ובמשרדי הממשלה בעקבות מלחמת חרבות ברזל**. לדברי גורמים שונים, הקיצוץ בתקציב שמועבר למערכת החינוך התעבורתי עלול להוביל לפגיעה ניכרת בהפעלת התוכנית בשנים הבאות.⁵⁷

דוגמה נוספת לקיצוצים ושינויים שחלו בתוכניות החינוך התעבורתי נוגעת לתוכניות חינוך שמיועדות לילדי הגן. על פי דוח המבקר, אף שמשרד החינוך מכיר בחשיבות החינוך לבטיחות בדרכים בגיל הרך, הוא הפסיק לממן את התוכנית "זהב בגן" מ-2022 שבה מתנדבים גמלאים מעבירים בגני הילדים פעילויות הנוגעות לבטיחות בדרכים.⁵⁸

רכזי זה"ב בבתי הספר

כאמור, תפקיד רכזי זה"ב בבתי הספר הוא לפעול בתוך בית ספרם, לרכז ולמנף את נושא החינוך לזהירות ולבטיחות בדרכים ולעסוק בכל הנושאים הרלוונטיים הקשורים לחינוך לבטיחות בדרכים. בין השאר, עליהם לכתוב תוכנית לימודים בית-ספרית שתכלול את הנושאים האלה: הוראת תוכניות, פעילויות הסברה, ימי שיא; טיפול בנושאים הקשורים למעטפת הבטיחות הפיזית; פעילויות עם גורמי-חוץ (הצגות, סדנאות וכד') ועוד. על כל רכז זה"ב לקבל הכשרה בת 60 שעות ולהמציא לממונה המחוזי של משרד החינוך תוכנית לימודים בית ספרית.⁵⁹

לוח 2: רכזי זה"ב בבתי הספר לפי אוכלוסיית, שנת הלימודים התשפ"ב (2021-2022)

שיעור הרכזים	מספר רכזים (התשפ"ב)	מספר בתי הספר	סוג האוכלוסייה
80.8%	160	198	בדואי
80.2%	65	81	דרוזי
77.9%	2,064	2,650	יהודי
60.6%	456	752	ערבי
100%	3	3	צ'רקסי
74.6%	2,748	3,684	סך הכול

⁵⁷ שם.

⁵⁸ משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים](#) - חינוך לבטיחות בדרכים, עמ' 30-31. 28 במאי 2024.

⁵⁹ משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים](#) - חינוך לבטיחות בדרכים. 28 במאי 2024.

על פי ממצאי מבקר המדינה, בשנת הלימודים התשפ"ב (2021-2022) כמו גם בשנת הלימודים התשפ"א (2020-2021), בכרבע מבתי הספר במדינה לא היו רכזי זה"ב. כמו כן, עלה כי בחברה היהודית, בכ-78% מבתי הספר היו רכזי זהב, ואילו בחברה הערבית הנתון היה כ-60% בלבד (בשקלול בתי ספר מהחברה הבדואית והדרוזית מדובר ב-66%). יצוין כי שיעור הרכזים בחברה הערבית, בתקופת הביקורת של מבקר המדינה, היה נמוך באופן יחסי, וזאת אף ששיעור הנפגעים מקרב הילדים בחברה הערבית גבוה באופן משמעותי בהשוואה לזה שבחברה היהודית.⁶⁰ עם זאת ראוי לציין כי מספר רכזי זה"ב בחברה הערבית נמצא **במגמת עליה**. כך, על פי דוח המבקר, בחמש השנים האחרונות (2019-2023) חלה עלייה בשיעור רכזי זה"ב בבתי הספר בחברה הערבית, מ-61% ל-74% נכון לשנת 2023.⁶¹

על פי מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב במשרד החינוך - **נכון ליולי 2024 (סוף שנת הלימודים התשפ"ד), ב-87% מבתי הספר בחברה היהודית וב-88% מבתי הספר בחברה הערבית (כולל בדואים ודרוזים) יש רכזי זה"ב. כמו כן, כיום (נכון לסוף שנת 2024) יש כ-2,850 רכזי זה"ב בכלל בתי הספר בארץ.**

פעילות משמרות הזה"ב

תכנית משמרות הזה"ב (זהירות בדרכים) מכשירה תלמידים בכיתה ה' לסייע לילדים לעבור את הכביש בבטחה בקרבת בית הספר. כשהתלמידים עולים לכיתה ו', הם מוצבים במעברי החצייה מדי יום לפני תחילת יום הלימודים ובסיומו כדי לסייע לתלמידים הצעירים בחציית הכביש. התוכנית מומנה על ידי הרלב"ד עד שנת 2015, ומאז התקציב למימון התוכנית מתוקצב ישירות בתקציב המשרד לביטחון לאומי. המשטרה היא הגוף המופקד על יישום התוכנית, ומשרד החינוך מעורב בה בהיבט הפדגוגי. במסגרת התוכנית עוברים הילדים הדרכה על ידי שוטרי משטרת ישראל.

על פי נתונים שעלו ממסמכים קודמים של מרכז המחקר והמידע, פרויקט משמרות הזה"ב אינו מתקיים באופן גורף בכל כיתות ה', ונכון להיום **אין משמרות זה"ב בכל מעברי החצייה בקרבת בתי ספר יסודיים. על פי משרד החינוך והמשרד לביטחון לאומי בשנים האחרונות משטרת ישראל קיצצה ב-50% (מ-40 לכ-20 תקנים) את התקנים המיועדים לשוטרים ושוטרות שהדריכו את תלמידי כיתות ה'**, במסגרת הכנה לפעילות משמרות הזה"ב, ומאז חלו בהם קיצוצים נוספים. בניסיון לתת מענה למחסור בגורמי הדרכה, באוגוסט 2019, החליטה המשטרה לגייס כ-200 שוטרים קהילתיים, מפקדי בסיס ורכזי תנועה, ולהכשירם באופן עיוני ומעשי למטרה זו. עם זאת, לתוכנית זו היו **חסמים וקשיים שונים**, כגון חילוקי דעות עם גורמים בשיטור הקהילתי בדבר השתתפות במיזם. כאמור, בשנים האחרונות חל במקביל גם קיצוץ בתקני רכזי זה"ב בבתי הספר, ובהתאם לכך **לא הופעלו משמרות הזה"ב בבתי ספר רבים.**

⁶⁰ כך, בשנים 2013-2022 ילדים ערבים נפגעו בשיעור גבוה באופן ניכר בהשוואה לילדים מהחברה היהודית, בעיקר כהולכי רגל (פי 5.7 בקרב פעוטות וילדים בני 0-4; פי 3.1 בקרב ילדים בני 5-9, ופי 1.5 בקרב ילדים בני 10-14). גל סורקר ולאיה מולה, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2022](#). הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, פרק 10: החברה הערבית, נובמבר 2023; להרחבה נוספת ראו: אסנת אלגום מזרחי, [נתונים על היפגעות ילדים בדגש על תאונות דרכים](#). מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 30 במאי 2024.

⁶¹ משרד מבקר המדינה, [פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית](#) - ביקורת מעקב, 4 ביולי 2023.

להלן יובאו נתונים על מספר משרות שוטרי זה"ב ומספר הכיתות בתוכנית, על פי נתוני משרד החינוך והמשטרה שפורסמו בדוח מבקר המדינה ממאי 2024.

לוח 3 : מספר משרות שוטרי זה"ב ומספר הכיתות בתוכנית⁶²

שנת הלימודים	תקנים שוטרי זה"ב	מספר כיתות בתוכנית	מספר הכיתות שהוכשרו	שיעור הכיתות שהוכשרו
התשע"ז (2017-2016)	41.75	2,252	2,150	95%
התשע"ט (2019-2018)	20	2,530	949	38%
התש"פ (2020-2019)	18.75	2,482	872	35%
התשפ"ג (2023-2022)	11.75	2,343	2,094	89%

מהטבלה עולות כמה נקודות: מספר התקנים של שוטרי זה"ב נמצא במגמת ירידה ברורה - מ- 41.75 תקנים בשנת הלימודים התשע"ז (2017 – 2016) ל-11.75 תקנים בלבד בשנת התשפ"ג (2023-2022). כמו כן, מספר הכיתות שנמצאו מתאימות להשתתף בתוכנית (על פי פרמטרים שונים, וביניהם משתנים בטיחותיים) הוא יחסית יציב בשנים האחרונות (כ-2,300-2,500 כיתות), אולם שיעור הכיתות מתוכן שהוכשרו בפועל אינו יציב ומשתנה משנה לשנה. בדוח מבקר המדינה צוין כי הפערים הניכרים ביותר בהכשרה הם **בחברה החרדית ובחברה הערבית**, בעיקר בשל מעטפת בטיחותית לקויה בבתי הספר שאינה מאפשרת את קיום ההדרכות והצבת התלמידים בפועל במעברי החצייה, וכן מפני שחלק מבתי הספר בחברה החרדית אינם מאשרים את כניסת השוטרות. בשנת הלימודים התשפ"ג אושרו בטיחותית להדרכה רק 26 כיתות בחברה החרדית (מתוך 1,486 כיתות במגזר כולו), ומהן הוכשרו בפועל 22. בחברה הערבית אושרה השתתפות בתוכנית של 75 כיתות בלבד (מתוך 1,638 כיתות במגזר כולו), וכולן הוכשרו בפועל. בדוח מבקר המדינה שפורסם ביולי 2023 ועסק **בפעילות להגברת בטיחות בדרכים ברשויות הערביות** צוין כי שיעור כיתות ו' שהפעילו משמרות זה"ב במוסדות החינוך בחברה הערבית בשנת הלימודים התשע"ט (2018–2019) היה 8% בלבד לעומת 54% במוסדות החינוך בחברה היהודית. בביקורת המעקב נמצא כי שיעור כיתות ו' שהפעילו משמרות זה"ב במוסדות החינוך בחברה הערבית כמעט לא השתנה, ובשנת הלימודים התשפ"ב (2021–2022) הוא היה 10% לעומת 56.7% במוסדות החינוך בחברה היהודית.⁶³

על פי מסמכי אגף התנועה והרלב"ד, בשל הפעלת מערך הזה"ב במתכונת החסרה, המערך אינו יכול לעמוד ביעדיו **ובמשימותיו**. המענה החלופי הניתן באמצעות שוטרים קהילתיים ובאמצעות רכזי זה"ב בבתי הספר אינו אפקטיבי,

⁶² הנתונים לקוחים מתוך: משרד מבקר המדינה, [פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית](#) – ביקורת מעקב, 4 ביולי 2023.

⁶³ משרד מבקר המדינה, [פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית](#) – ביקורת מעקב, 4 ביולי 2023.

והתלמידים אינם מקבלים רצף למידה החשוב להטמעת הפעילות.⁶⁴ **יצוין כי על פי הנתונים שנמסרו לנו ממשטרת ישראל, נכון לשנת 2024 ולמועד כתיבת מסמך זה, מספר התקנים של שוטרי זה"ב ממשיך לרדת, ובאגף התנועה יש כיום 9 תקנים בלבד של שוטרי זה"ב, חלקם במשרה מלאה וחלקם במשרה חלקית.**⁶⁵

2.2 פעילות אגף התנועה של משטרת ישראל

על פי סעיף 3 לפקודת המשטרה, משטרת ישראל, באמצעות אגף התנועה, היא הגוף האמון על אכיפה של החוקים והתקנות, מניעת עבירות וגילויין, תפיסת עבריינים והבאתם לדין. פקודת התעבורה ותקנות התעבורה מסדירות כמה נושאים עקרוניים, ובהם חובות כלליות על המשתמשים בדרך, רישוי כלי רכב ונהגים, פירוט סמכויות הרשויות המקומיות בנושאי תנועה, סמכויות שר התחבורה לקבוע עבירות תעבורה כעבירות קנס, עונשים בגין עבירות תנועה וסמכויות ספציפיות של שוטרים בתחום התנועה.⁶⁶ **אגף התנועה** במשטרת ישראל הוא גורם מנחה מקצועי בכל הקשור לאכיפת תנועה וחקירת תאונות דרכים. באגף מספר יחידות מבצעיות האחראיות על אכיפת עבירות תנועה בתחום העירוני והבין-עירוני והוא מורכב מיחידות שונות.⁶⁷

להלן יוצגו מספר תחומי פעולה מרכזיים של אגף התנועה במשטרה בכל הנוגע לתחומי בטיחות בדרכים.

אכיפה

אחד הכלים המרכזיים לצמצום היפגעות של קבוצות אוכלוסייה שונות בתאונות דרכים הוא **תגבור מערך האכיפה** נגד עבירות תנועה מסכנות חיים במרחבים העירוניים והבין-עירוניים. המטרת העיקרית של אכיפת חוקי התנועה הינה הבטחת הציות לחוקי התנועה, וזאת באמצעות מנגנונים היוצרים הרתעה ומביאים לתפיסתם של מי שעברו על חוקי התנועה. אכיפה אפקטיבית משלבת הפגנת נוכחות של המשטרה באמצעות סיורים גלויים וסמויים, עצירת נהגים, מתן אזהרות ותפיסת עברייני תנועה רבים ככל האפשר והענשתם. כדי להבטיח את אפקטיביות פעולות האכיפה, הן צריכות להיות מלוות בשתי פעולות נוספות - **הסברה וענישה** אשר מותאמת לחומרת העבירה. משטרת ישראל אמונה על אכיפה של חוקי התנועה ועל הסדרת התנועה וכפופה למשרד לביטחון לאומי.⁶⁸

להלן יובאו נתונים על פעילות אכיפה שבוצעה על ידי אגף התנועה במשטרה בשנים 2022-2024 (בחודשים

ינואר עד אפריל).⁶⁹

שנה	מספר דוחות תנועה שנרשמו
2022	412,690

⁶⁴ משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים](#) - חינוך לביטחון בדרכים, עמ' 30-31. 28 במאי 2024.

⁶⁵ נצ"מ עמיר ג'יבלי, ראש מחלקת מחקר ופיתוח באגף התנועה של משטרת ישראל. שיחה טלפונית. 9 ביולי 2024.

⁶⁶ להרחבה: אתר משטרת ישראל, פקודות ונהלים - [אגף התנועה \(את"ן\) - ייעוד, תפקידים ומבנה](#). 8 בינואר 2018.

⁶⁷ להרחבה ראו: משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים](#) - המבנה הארגוני של אגף התנועה במשטרה, עמ' 169-171. 28 במאי 2024.

⁶⁸ משטרת ישראל, [נוהל מדיניות האכיפה, הזרמת תנועה ומתווה תלת"ן](#). 22 בנובמבר 2023; משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים](#) - מדיניות אכיפה, עמ' 164. 28 במאי 2024.

⁶⁹ משטרת ישראל, אגף מחלקת מחקר ופיתוח את"ן. נתוני תאונות דרכים, נפגעים ואכיפה בשנים 2022-2024. הוגש לוועדה לביטחון לאומי של הכנסת. 3 ביוני 2024.

שנה	מספר דוחות תנועה שנרשמו
2023	390,855
2024	370,387

מהנתונים עולה כי בשנת 2022 (חודשים ינואר עד אפריל) ניתנו למעלה מ-412 אלף דוחות תנועה, ואילו בשנת 2023 חלה ירידה של כ-5% במספר הדוחות שנרשמו בתקופת החודשים המקבילה (כ-391 אלף דוחות). בחודשים ינואר עד אפריל 2024 חלה ירידה דומה נוספת (כ-5%) במספר הדוחות שניתנו, והוא עמד על כ-370 אלף דוחות.

לוח 4 : דוחות תנועה שנרשמו בחלוקה לפי סוגי עבירות בולטים, 2022-2024 (חודשים ינואר-אפריל)⁷⁰

סוג עבירת תנועה	2024	2023	2022
מהירות מופרזת	83,966	92,088	99,226
שימוש בטלפון סלולרי	53,325	51,590	56,351
תקינות רכב	34,768	31,627	31,207
חגורות וקסדות	31,637	36,582	39,561
סטייה ומעבר בין נתיבים	26,427	29,519	35,655
חנייה	20,874	22,687	21,840
נהיגה בחוסר זהירות	18,244	21,814	20,521
רישיונות נהיגה/ רישיון רכב/ ביטוח	17,491	20,197	18,062
אי ציות לרמזור	15,944	11,362	13,450
אי ציות לתמרורים	15,000	14,680	15,394

בלוח 4 מוצגות עבירות התנועה הבולטות שבגינן ניתנו דוחות בכל אחת משלוש השנים האחרונות (2022-2024), עבור תקופת החודשים ינואר-אפריל. מנתוני המשטרה עולה כי שתי העבירות בגינן ניתנו מספר דוחות התנועה הגבוה ביותר הן עבירות **מהירות** (כ-92,000 דוחות בכל שנה בממוצע) ו**שימוש בטלפון סלולרי**, (כ-53,755 דוחות בממוצע). עוד ניתן לראות כי בתקופת החודשים ינואר עד אפריל 2024 חלה ירידה במספר הדוחות שניתנו עבור מרבית סוגי עבירות התנועה ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2022, למעט עבירות שקשורות ל**תקינות הרכב** (עליה של כ-11.5%), **לאי ציות לרמזור** (עליה של כ-18.5%) ו**לאי ציות לתמרורים** (עם מספר דוחות זהה של כ-15,000). ייתכן כי הסיבה לירידה במספר הדוחות שניתנו אינה מעידה בהכרח על ירידה במספר עבירות התנועה המבוצעות בכבישים, כי אם נקשרת לצמצום שחל בתקני כוח האדם וניידות התנועה באגף התנועה בשנים האחרונות, שמתבטא

⁷⁰ משטרת ישראל, אגף מחלקת מחקר ופיתוח את"ן. נתוני תאונות דרכים, נפגעים ואכיפה בשנים 2022-2024. הוגש לוועדה לביטחון לאומי של הכנסת. 3 ביוני 2024.

גם בקשיים בביצוע אכיפה בפועל כפי שיפורט בהמשך המסמך. זאת ועוד, בשל הבעיות הדחופות העומדות בפני המשטרה (ובהן מלחמת חרבות ברזל שפרצה ב-7 באוקטובר 2024), לא אחת מופנים שוטרי התנועה לביצוע פעולות שאינן קשורות לאכיפת חוקי תנועה. על פי מבקר המדינה, הדבר עלול להצביע על כך שלאכיפת חוקי התנועה בכבישים ניתנת עדיפות נמוכה. מכאן עולה כי **הנוכחות המשטרתית נמצאת בחסר מתמיד, והדבר פוגע ביכולת המשטרה למנוע עבירות מסוכנות וטיפול יעיל התנהגות עבריינית של נהגים**.⁷¹

תקני כוח אדם ומצבת ניידות באגף התנועה

תקני שוטרים

כבר בשנת 2016 במסגרת דיוני ועדת הכלכלה של הכנסת עלה הצורך בהרחבת מערך האכיפה, בתגבור ניידות, ובגיבוש תכנית עבודה המשלבת אכיפה ייעודית בתחומי בטיחות בדרכים ביישובים ובערים שונות. במסגרת דיונים אלו נקבע יעד לפיו עד אמצע שנת 2017 מספר הניידות יוכפל ל-450, ובכל מצב לא יפחת מ-250 ניידות.⁷² גם בדוח המבקר הודגש כי למרות החלטת ממשלה ב-2017 בה עלה הצורך בתגבור תקני כוח האדם במשטרת התנועה, ועל אף קצב הגידול המהיר והגבוה שחל מאז שנת 2005 בישראל במספר כלי הרכב (89%), בנסועה (59%) ובאורך הכבישים (40%), **לא חלו שינויים מהותיים בתקן כוח האדם של אגף התנועה** והוא נותר זהה יחסית בשנים האחרונות (2017-2023). כמו כן, מדוח המבקר עולה שקיימים פערים באיוש המשרות באגף התנועה, כך שבשנת 2022 כ-20% מכלל משרות שוטרי התנועה במחוזות (201 משרות) לא היו מאוישות; בשנת 2023 מתוך כ-1,044 תקנים, בפועל אוישו כ-907 תקנים בלבד. בהתאם לכך, כ-13% מכלל המשרות המאושרות באגף התנועה לא היו מאוישות בפועל (137 משרות). ביולי 2023 נערך דיון מיוחד בוועדה לביטחון לאומי של הכנסת בנושא פעילות המשטרה ואגף התנועה בפרט במלחמה בתאונות הדרכים. בדיון עלה כי נוסף על המחסור בשוטרים באגף התנועה, ישנו מחסור גם בשוטרי תנועה בתחנות המשטרה במחוזות ובתוך תחומי הערים.⁷³ על פי נתונים שנמסרו לנו מאגף התנועה במשטרה עולה כי נכון ליולי 2024, מספר המשרות המאוישות בפועל במשטרת התנועה עומד על **1,184 משרות**: - 589 שוטרים באגף התנועה ו- 595 שוטרים במחוזות. בנוסף, באגף ישנם 4,387 מתנדבים ו-242 בוחני תנועה.⁷⁴ **על פי משטרת התנועה, גם כיום, ביולי 2024, ישנם כ-100 תקנים לא מאוישים- מתוכם כ-80 סיירי תנועה.**

⁷¹ משרד מבקר המדינה, דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים- המבנה הארגוני של אגף התנועה במשטרה, עמ' 169-171. 28 במאי 2024.

⁷² ועדת הכלכלה, בלימת הקטל בדרכים, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

⁷³ פרוטוקול ישיבת הוועדה לביטחון לאומי של הכנסת בנושא: פעילות המשטרה ואגף התנועה בפרט, במלחמה בתאונות הדרכים. 13 ביולי 2023.

⁷⁴ נצ"מ עמיר ג'יבלי, ראש מחלקת מחקר ופיתוח באגף התנועה של משטרת ישראל. שיחה טלפונית. 9 ביולי 2024. חשוב לציין כי משרות כוח האדם אינם מוקצים כולם לאכיפה בשטח אלא גם לתפקידים נוספים של את"ן, כמו תפקידי מטה, מחקר ופיתוח. נוסף על כך, שוטרי התנועה מחויבים מתוקף תפקידם לבצע משימות נוספות שאינן פעולות אכיפה ישירות, כמו הכוונת תנועה, ליווי שינוע מטענים, מתן סיוע בטיפול בכלי רכב תקועים והתייצבות למתן עדות בבית המשפט בנוגע לדוחות תנועה שרשמו. נוסף על אלה, משטרת התנועה משתלבת במבצעים בתחום ביטחון הפנים והסדר הציבורי- פעולות שאינן קשורות ישירות למלחמה בתאונות הדרכים.

מצבת ניידות תנועה

נוכחות של ניידות בכבישים עשויה לצמצם התנהגויות מסוכנות של נהגים בכבישים. כאמור, כבר בהחלטת הממשלה משנת 2005 נקבע כי יש להגדיל את מספר הניידות שיוצבו במשמרת, בעיקר בעורקים הראשיים, ל-450.⁷⁵ יעד דומה הוצב גם במסגרת דיוני ועדת הכלכלה של הכנסת, ובהחלטת הממשלה משנת 2017.⁷⁶ בדוח המבקר הודגש כי עם השנים פחתו במידה ניכרת ניידות המשטרה בכבישים הבין-עירוניים, כך שבסוף שנת 2015 יועדו לאכיפה בתחום הבין-עירוני 113 ניידות תנועה בלבד. בעקבות זאת קטנה ההסתברות למפגש בין נהג לניידת תנועה בכביש בין-עירוני וקטנה יכולת האכיפה וההרתעה של המשטרה. בדוח הומלץ למשטרה להגביר את האכיפה באמצעות הגדלת מספר הניידות והרחבת פריסתן.

להלן יוצגו נתונים על מספר כלי הרכב המבצעיים באגף התנועה ובמחוזות, נכון ליוני 2023.⁷⁷

אופנועים	ניידות	
126	102	אגף התנועה
109	162	מחוזות
235	264	סך הכול

מנתוני המשטרה עולה כי בשנת 2023 היו במשטרה 264 ניידות מבצעיות, ו-235 אופנועים מבצעיים שעשויים לשמש לצורך ביצוע פעילות אכיפה. אולם חשוב להדגיש כי לא כל כלי הרכב יהיו בהכרח מאוישים על ידי שוטרי תנועה, בייחוד בשל הפער הקיים בין מצבת התקנים לבין המשרות המאוישות בפועל, כפי שהודגש גם בפרק הקודם. כמו כן, בדיון שהתקיים בוועדת הכלכלה של הכנסת במאי 2023 אמר ראש את"ן כי במדינות ה-OECD יש ניידת על כל עשרה קילומטר, ואילו בישראל יש ניידת על כל 100 קילומטר. עוד הוא אמר כי מאז המלצות ועדת שיינין לא התקבלו תוספות למשטרה, ופועלות רק 120 ניידות במשמרת. בדיון צוין כי באגף חסרים 120 שוטרים, ועל כן לא ניתן להפעיל את כל הניידות. כמו כן, לדברי המשטרה עקב המספר המוגבל של הניידות, הן מופנות לכבישים שבהם מספר תאונות הדרכים הוא הגבוה ביותר. המשטרה הוסיפה כי בשל תקינה שאינה מתאימה למציאות המשתנה ובשל מצבת שוטרים חסרה לא ניתן לעמוד ביעד שהוגדר בהחלטת הממשלה.⁷⁸

על פי נתוני המשטרה, נכון לחודש יולי 2024, באגף התנועה יש 225 ניידות מבצעיות, ו-161 ניידות במחוזות (שכאמור לא כולן מאוישות ומשמשות בפועל לפעילות אכיפה). כמו כן, ישנם 127 אופנועים באגף ו-109 אופנועים במחוזות.⁷⁹ יצוין כי קיים פער בין הנתונים שמופיעים בדוח מבקר המדינה ביחס למספר הניידות הפעילות באגף ובמחוזות בשנת

⁷⁵ החלטה מספר 3917 של הממשלה ה-30. [תוכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים \(דוח שיינין\)](#). 17 ביולי 2005.

⁷⁶ החלטה מספר 2779 של הממשלה ה-34. [בטיחות בדרכים: עיקרי פעילות לשנים 2017-2018](#). 25 ביוני 2017.

⁷⁷ משרד מבקר המדינה, [דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים - כלי רכב משטרה](#), עמ' 178. 28 במאי 2024.

⁷⁸ שם.

⁷⁹ נצ"מ עמיר ג'יבלי, ראש מחלקת מחקר ופיתוח באגף התנועה של משטרת ישראל. שיחה טלפונית. 9 ביולי 2024.

2023 לבין הנתונים שנמסרו לנו מהמשטרה בנוגע למצבת הניידות נכון לשנת 2024 (כלומר לכאורה חלה עליה משמעותית במספר הניידות המבצעות בין 2023 ל-2024). עם זאת חשוב להבחין בין מספר הניידות המצויות **במצבת כלי הרכב המשטרתיים** לבין מספר השוטרים שיכולים לאייש אותן בפועל, כלומר- **מספר הניידות הקיימות באגף התנועה לא מהווה אינדיקציה מלאה למספר הניידות המוצבות הפועל במשמרת ובכבישים** (שכאמור נמוך בהרבה ועומד על כ-120 ניידות במשמרת בלבד).

יצוין כי במענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נמסר ממשטרת התנועה כי נכון לשנת 2024 אגף התנועה במתכונתו הנוכחית **מתמודד עם מספר אתגרים וחסימים מרכזיים**, ובהם: מלחמת חרבות ברזל במהלכה נדרשו השוטרים לבצע פעולות שאינן קשורות לתחום התנועה ולהגדרות התפקיד המרכזיות שלהם; פערים באיוש משרות ותקני כוח אדם שיוצרים קושי בתגבור מערך האכיפה בכבישים לצד מחסור בהרתעה; עומסים בבתי המשפט לתעבורה, וקשיים בירוקרטיים ורגולטורים בהטמעת מכשור אכיפה חדיש.

עבירות תנועה בולטות שעומדות בבסיס תאונות הדרכים, ינואר עד אפריל 2022-2024

להלן יוצגו נתונים בנוגע לעבירות תנועה של נהגים המעורבים בתאונות דרכים **בשנים 2022-2024** בהתאם לסוג העבירה ושכיחותה בתקופת החודשים ינואר עד אפריל, בכל אחת מהשנים האמורות. הנתונים יוצגו לפי סדר יורד, ממספר העבירות הגבוה ביותר לנמוך ביותר. יש לציין כי הפילוח שלהלן, הקושר בין העבירה לבין התרחשותה של תאונת הדרכים, הועבר על ידי המשטרה לבקשת הוועדה לביטחון לאומי של הכנסת.⁸⁰

לוח 5- עבירות תנועה בולטות שמצויות בבסיס תאונות דרכים, חודשים ינואר - אפריל, 2022-2024

סוג עבירת הנהיגה	2022	2023	2024	סה"כ
אי ציות לרמזור	735	645	644	2,024
אי מתן זכות קדימה להולך רגל	616	592	567	1,775
אי ציות לתמרור	480	326	250	966
אי שמירת רווח	230	211	187	628
אי מתן זכות קדימה לרכב	244	186	153	583
מעבר בין נתיבים	242	181	178	423
מהירות מופרזת	229	186	150	415
אי שמירה על הימין	139	122	88	349
שכרות/ סמים	85	73	77	235
פנייה שלא כחוק	53	36	37	126
התנהגות הולך רגל	25	21	25	71
התנהגות ייחודית לרוכב אופניים	14	7	17	38

⁸⁰ משטרת ישראל, אגף מחלקת מחקר ופיתוח את"ן. נתוני תאונות דרכים, נפגעים ואכיפה בשנים 2022-2024. הוגש לוועדה לביטחון לאומי של הכנסת. 3 ביוני 2024.

ניתן ללמוד מהטבלה שלעיל כי בתקופת החודשים ינואר עד אפריל בשנים 2022-2024, הסיבה הנפוצה ביותר להתרחשות תאונות נקשרה לעבירת "אי ציות לרמזור" (כ-674 תאונות בממוצע). בנוסף לכך, שלוש העבירות מסוג "אי מתן זכות קדימה להולך רגל" (כ-591 תאונות בממוצע), "אי ציות לתמרור" (322 תאונות בממוצע), ו"אי שמירת רווח" (209 תאונות בממוצע) היוו אף הן גורם מרכזי לתאונות בתקופת החודשים האמורה בשלוש השנים האחרונות.

יש לסייג ולציין כי לנתונים אלה מספר מגבלות: הנתונים מבוססים על תחקור ראשוני שמבוצע על ידי בוחן תנועה בשטח, ועל דיווחי הנהגים אשר היו מעורבים בתאונה, ולא על חקירה מקיפה או מסקנות בית המשפט, שלא תמיד תואמות לממצאי התחקיר הראשוני שנעשה בזירה. כמו כן, לא תמיד ניתן לדעת האם התוצאות הקטלניות של התאונה אכן היו תוצאה של עבירת התנועה, או שמא סיבות אחרות, כגון כשלים בתשתיות. **לעתים קרובות כאמור, הסיבות לתאונות הן שילוב של גורמים התנהגותיים (עבירות תנועה, היסח דעת) וגורמים פיזיים (תשתיות, תקינות הרכב, ועוד).** כמו כן, הסיבות האפשריות להבדלים בתדירות העבירות בין השנים הן רבות (למשל, מיקוד אכיפה בעבירות מסוימות, שינוי רגולציה, כניסתן לשוק של טכנולוגיות אכיפה וטכנולוגיות רכב שצמצמו את שכיחותן של עבירות מסוימות, ועוד). לפיכך, לא ניתן בהכרח להסיק באופן מובהק מהנתונים שלעיל איזו מדיניות, אם בכלל, השפיעה על שכיחות העבירה. בהקשר זה, יש לציין כי במהלך דיוני ועדת הכלכלה של הכנסת בעבר, הציג ראש אגף התנועה במשטרת ישראל נתונים לפיהם במקומות בהם תוגברו הנוכחות המשטרתית ומבצעי אכיפה **ניתן לזהות ירידה במספר תאונות הדרכים הקטלניות**.⁸¹

היחידה המשטרתית לאכיפת עבירות תנועה בכלי רכב כבדים

כלי רכב כבדים (להלן גם - רכב כבד) כוללים משאיות שמשקלן הכולל 3.5 טונות ואוטובוסים. נהג ברכב כבד נדרש למשנה זהירות ולגילוי אחריות בנסיעה בדרך בשל מאפייני הרכב והשימוש בו.⁸² בדוח מבקר המדינה בנושא כלי רכב כבדים הודגש כי על פי נתונים רב-שנתיים, מעורבותם של משאיות ואוטובוסים בתאונות דרכים בישראל, ובפרט בתאונות שיש בהן פצועים קשה או הרגים - גבוהה יחסית לסוגים אחרים של כלי רכב, ומצבה של ישראל בתחום זה חמור משל מרבית המדינות המפותחות. הטיפול בנושאים הנוגעים לבטיחותם של כלי רכב כבדים מצוי בתחומי אחריותם של כמה גופים ממשלתיים, ובראשם משרד התחבורה, אגף התנועה במשטרת ישראל והרלב"ד.⁸³

על פי נתוני הרלב"ד, בשנת 2022 נהרגו בתאונות במעורבות רכב כבד **30% מכלל ההרוגים באותה שנה** ונפצעו 15% מכלל הפצועים קשה. ביחס לנסועה שיעורי ההרוגים בתאונות במעורבות משאית כבדה (מעל 12 טון) **גבוהים פי 4 משיעורי ההרוגים במעורבות רכב פרטי**, ופי 2 משיעורי ההרוגים במעורבות משאית קלה (עד 12 טון).⁸⁴

באשר לנתוני שנת 2024 - על פי הרלב"ד בשליש הראשון של שנת 2024 (ינואר עד אפריל) התרחשו **8 תאונות קטלניות** במעורבות אוטובוסים לעומת 7 ו-10 בתקופה המקבילה בשנים 2022 ו-2023 בהתאמה; כמו כן, בשליש

⁸¹ ראו למשל: 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.

⁸² משרד מבקר המדינה, דוח שנתי 71א. בטיחות בדרכים של כלי רכב כבדים, 19 באוקטובר 2020.

⁸³ שם.

⁸⁴ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2022, כתיבה: גל סורקה ולאיה מולה. נובמבר 2023.

הראשון של שנת 2024 (ינואר- אפריל) התרחשו **32 תאונות קטלניות** במעורבות משאיות, לעומת 26 ו-49 בשנים 2023 ו-2022 בהתאמה. מכאן שמספר התאונות הקטלניות במעורבות אוטובוסים ומשאיות בשנת 2024 היה גבוה ב-21% ביחס לשנת 2023, ונמוך ב-32% ביחס לשנת 2022.⁸⁵ **על פי נתוני הלמ"ס בשנת 2023 שיעור מעורבותם של משאיות במשקל כולל של 16 טונות ומעלה בתאונות קטלניות (3.9%) גבוה פי 4.9 מחלקן במצבת כלי הרכב (0.8%).**⁸⁶ כמו כן, על פי נתוני הרלב"ד (נכון ליום 15 ביולי 2024) במחצית הראשונה של שנת 2024- **מספר ההרוגים בתאונות במעורבות אוטובוסים היה 11, ומספר ההרוגים בתאונות במעורבות משאיות היה 34 איש.**⁸⁷ המאפיינים הייחודיים של כלי הרכב הכבדים משפיעים על מעורבותם בתאונות קטלניות. כך, בין השאר, כלי רכב שאינם פרטיים כגון אוטובוסים, משאיות ומוניות, נמצאים בנסיעה במשך זמן ממושך יותר ביום, ועוברים מספר קילומטרים גבוה יותר בהשוואה לכלי רכב פרטיים ואופנועים, כך שהיקף הנסועה הגבוה יחסית, מעלה את הסיכון למעורבותם בתאונות. כמו כן, משקלם ועוצמת הפגיעה הנגרמת בעת התרחשות תאונות במעורבות כלי רכב כבדים, משפיע על חומרת התאונה וסיכוי ההיפגעות.⁸⁸

לנוכח מעורבותם הרבה של כלי רכב כבדים בתאונות קטלניות, **המליצה ועדת הכלכלה של הכנסת למשרד הבט"פ ואגף התנועה של משטרת ישראל, להקים יחידה משטרתית מיוחדת לאכיפה וטיפול בכלי רכב כבדים (משאיות ואוטובוסים).**⁸⁹

במהלך חודש פברואר 2017 הוקמה יחידה ייעודית לטיפול בכלי רכב כבדים, אשר מנתה 22 תקנים שהוקצו לה ע"י המשרד לביטחון הפנים. בשנת 2019 תוגברה היחידה ממקורות משטרת ישראל ומשרד האוצר, ומנתה **29 תקנים.**

מהמשטרה נמסר כי **בשנת 2023 נבדקו על ידי היחידה מעל 24,000 משאיות, בדגש על נושא תקינות הרכב.** כ-4,200 מתוכן נאסרו לשימוש לאחר שנמצאו בהם ליקויי בטיחות שונים, וכמעט כולן (99% מהן) נשלחו לביצוע מבחן רישוי (טסט) חוזר, כתנאי לקבלת היתר לנסוע בהן שוב. כמו כן, בשנת 2023 בוצעו פעולות שקילה לכ-66,000 משאיות, מתוכן 1,300 (כ-22%) נמצאו עם משקל חורג מהמותר. במסגרת פעילות היחידה הושבתו 715 כלי רכב כבדים ו-143 נהגים קיבלו פסילת רישיון.⁹⁰

הטכוגרף הדיגיטלי

טכוגרף (רשם נתוני נסיעה) הוא מכשיר המותקן ברכב ומטרתו לבצע ניטור ומעקב אחר היסטוריית פעילות הרכב והנהג, מהירות הנסיעה, הקפדה על שעות מנוחה ועצירה, ומשך הנהיגה ברכב. רישום ובדיקה של הנתונים הנצברים בטכוגרף אמורים לשמש קציני בטיחות, שוטרים, בתי משפט וגופים מוסמכים אחרים לצורך ביקורת ופיקוח על

⁸⁵ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נתוני תאונות דרכים ותוכניות מרכזיות לשנת 2024. הוגש לוועדה לביטחון לאומי של הכנסת. 19 במאי 2024.

⁸⁶ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [תאונות דרכים עם נפגעים- סיכום שנת 2023](#). 6 ביוני 2024.

⁸⁷ אתר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים- [תאונות דרכים בישראל- תמונת מצב יומית מתעדכנת](#). כניסה בתאריך 15 ביולי 2024.

⁸⁸ משרד מבקר המדינה, דוח שנתי 71א. [בטיחות בדרכים של כלי רכב כבדים](#). 19 באוקטובר 2020.

⁸⁹ להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, [מעקב אחר המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים- עדכון וחומר רקע לדיון](#). 8 בנובמבר 2020.

⁹⁰ נצ"מ עמיר ג'יבלי, ראש מחלקת מחקר ופיתוח באגף התנועה של משטרת ישראל. שיחה טלפונית. 9 ביולי 2024.

התנהלות הנהגים וקבלת דיווחים על חריגות. בנוסף, נתוני הטכוגרף יכולים לשמש לחקירות תאונות דרכים והסקת מסקנות. במדינות אירופה החלו להשתמש בטכוגרף דיגיטלי בכלי רכב כבדים כדי לשפר ולדייק את יכולת הניטור ולמנוע פעילות של זיוף נתונים על ידי הנהגים.

בדוח מבקר המדינה משנת 2020⁹¹ עלה כי בחלוף 15 שנה מהחלטת הממשלה משנת 2005, **לא הסתיימה ההסדרה המאפשרת את המעבר של מדינת ישראל לשימוש בטכוגרף דיגיטלי**. במשאיות ובאוטובוסים המיובאים לישראל כבר מותקן טכוגרף דיגיטלי, אולם בארץ הוא מוסר מהם ומוחלף בטכוגרף אנלוגי. בדוח צוין כי אימוץ הטכוגרף הדיגיטלי דורש היערכות מערכתית של גורמים רבים. בין היתר נדרשים שינויי חקיקה, אימוץ הדירקטיבה האירופית בנושא שעות עבודה ומנוחה וחתומה על אמנה בין-לאומית בנושא והקמת מערכים לניהול, להנפקה ולכיול של הכרטיסים החכמים, לתחזוקת המכשירים ולתמיכה במשתמשים, ולפיתוח תוכני הכשרה והסמכה למשתמשים.

ב-4 בינואר 2021 אישרה ועדת הכלכלה של הכנסת בראשות חה"כ יעקב מרגי את בקשת משרד התחבורה לתקן את תקנות התעבורה המסדירות את השימוש בטכוגרף דיגיטלי בכלי הרכב הכבדים בארץ. התקנות היו עתידות להיכנס לתוקפן רק לאחר **שישראל תצטרף לאמנה האירופית**, סביב חודש יולי 2021. עם פיזור הכנסת ה-23 ציין יו"ר הוועדה דאז כי יש צורך לקבוע לוחות זמנים לביצוע מעקב מסודר אחר הטמעת הטכוגרף הדיגיטלי בפועל והתקנתו ברכבים כבדים בישראל. בהקשר זה יש לציין כי במסגרת **דיון ועדת הכלכלה שנערך ב-30 בנובמבר 2021 בנושא: הבטיחות בדרכים בישראל – מי אחראי ובאילו תקציבים?** ציין אבנר פלור, סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה במשרד התחבורה, לעניין הטכוגרף הדיגיטלי כי ברבעון הראשון של שנת 2022 צפוי לצאת מכרז לאיתור חברה שתייצר את כרטיסי הטכוגרף הדיגיטליים, הצפוי להסתיים עד סוף שנת 2022. אולם מאז בפועל הנושא עוד לא קודם, וזאת, בין היתר בעקבות פיזור הממשלה ביוני 2022.

במרץ 2023 אישרה הממשלה טיוטת חוק לתיקון פקודת התעבורה הקובעת כי לשוטרי יש סמכות לדרוש, להפיק ולהעתיק את המידע שנצבר בטכוגרף הדיגיטלי ללא צורך בצו, וכן לעכב אדם או רכב לצורך כך. נכון לאוגוסט 2023 ניהל משרד התחבורה מנהל תהליך מרכזי לבחירת ספק למתן שירותי ייעוץ והפצה של כרטיסים חכמים ולהקמת מערך מחשוב לצורך תפעול מערך הטכוגרף הדיגיטלי, לאחר שביצע עבודת מטה עם גורמי ממשלה נוספים. מועד הגשת ההצעות היה ביוני 2023, והמערך היה אמור לפעול בתוך כ-20 חודשים לאחר מועד הוצאת ההזמנה לספק. נכון ליולי 2024, במכרז של משרד התחבורה נבחרה חברת NESS להוביל את פרויקט הטמעת הטכוגרף, והחלה בהיערכות להפקת הכרטיסים החכמים לנהגים. על פי הרלב"ד הצפי לתחילת השימוש הוא ברבעון הראשון של שנת 2025.⁹² בדוח מבקר המדינה צוין כי הטכוגרף הדיגיטלי צפוי להיכנס לשימוש בישראל רק בשנת 2025, **כ-20 שנה לאחר שהתקבלה החלטת הממשלה לאמצו בארץ, ובפיגור ניכר אחרי האיחוד האירופי**. עוד צוין בדוח כי בשנים אלו יכולת האכיפה בנוגע לשעות נהיגה ולמהירות נסיעה של כלי רכב כבדים היא **מוגבלת**, מאחר שנדרשת בדיקה פיזית של הנתונים הנרשמים על ידי הטכוגרף האנלוגי ברמה פרטנית, וכן מאחר וניתן לזייף בקלות את רישומיהם.⁹³

⁹¹ משרד מבקר המדינה, **דוח שנתי 71א** (2020), **בטיחות בדרכים של כלי רכב כבדים**. עמ' 1137 – 1143.

⁹² מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 ביולי 2024.

⁹³ משרד מבקר המדינה, **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**. הסדרת השימוש בטכוגרף דיגיטלי. 19 באוקטובר 2020.

2.3 טיפול במוקדי סיכון

לתשתיות הדרך יש חשיבות מרכזית בבלימת הקטל בדרכים שכן סביבה בטיחותית מסייעת להפחתת מספר התאונות הן בשל פישוט מטלת הנהיגה והן בשל צמצום ההיפגעות בתאונה. הטיפול בתשתיות הכבישים עשוי לתרום להפחתת מספרי התאונות והנפגעים הן בכבישים הבין-עירוניים והן ברחובות בערים וביישובים. במקרים שבהם הגורם האנושי כושל או שיש כשל בטיחותי בכלי הרכב, "תשתית סלחנית"⁹⁴ עשויה לסייע לצמצם את מספר הנפגעים ואת חומרת הפגיעה.⁹⁵

ועדת שיינין ציינה ב-2005 כי על פי ניסיון מצטבר בארץ ובעולם, ניתן להקטין במידה ניכרת את מספר התאונות ואת חומרתן באמצעות שיפורים הנדסיים בתשתיות במקומות עתירי תאונות או סיכון.⁹⁶

בדוח ועדת הכלכלה מ-2016 נכתב כי לתשתיות יש חשיבות מרכזית בבלימת הקטל בדרכים וכי למרות הפעילות הנרחבת בסלילת כבישים חדשים, התקציב שהוקצה לטיפול ממוקד בבטיחות בדרכים לא היה מספיק. עוד נכתב כי הוועדה רואה בטיפול במוקדי סיכון תנאי הכרחי להגברת הבטיחות בדרכים, והיא תבעה ממשרד התחבורה להבטיח טיפול ותחזוקה שוטפים של תשתיות הדרך ולפעול לזירוז ההליכים התכנוניים המעכבים את הטיפול בחלק ממוקדי הסיכון. עוד דרשה כי במסגרת תוכנית העבודה הרב-שנתית של נת"י לשנים 2017 - 2021 יטופלו כלל מוקדי הסיכון.⁹⁷

המונח "מוקדי סיכון" מתייחס לאתרים- מקטעים או צמתים, ששכיחות התאונות המתרחשות בהם גבוהה מזו הקיימת במקטעי דרך אחרים, ולכן הם מסומנים כאתרים שיש לתעדף את הטיפול בהם. על פי משרד התחבורה, בין התבחינים שנקבעו לקביעת מוקדי סיכון נמנים: צמתים או מקטעי דרך באורך 1 ק"מ בהם התרחשו לפחות 8 תאונות בשלוש השנים האחרונות, ו-2 תאונות או יותר בשנה האחרונה; מקטע דרך באורך 2 ק"מ ומעלה שאירעו בו 6 תאונות דרכים בממוצע לק"מ בשלוש השנים האחרונות ולפחות שתי תאונות בשנה האחרונה; ופרויקטים שנדרשים לפי דוח משטרתי או דוח ממונה בטיחות בעקבות תאונה קטלנית בשלוש השנים האחרונות. קיימים קריטריונים נוספים שחלקם מחושבים על בסיס מערכת ניהול בטיחות של חברת נתבי ישראל⁹⁸ (להלן: נת"י), המציגה נתוני שכיחות תאונות בפועל בהשוואה לתחזיות ניבוי ע"פ משתנים שונים. **מתודולוגיה זו נבחרה על ידי ועדה משותפת של חברת נתבי ישראל, משרד התחבורה, משטרת ישראל והרלב"ד.**⁹⁹

הוועדה מבצעת מדי שנה סריקה של רשת הכבישים הבין-עירונית בכדי לאתר מוקדי סיכון בטיחותיים.¹⁰⁰ נוסף כך, הוועדה בוחנת בכל שנה מחדש את הקריטריונים שעל פיהם נקבעים מוקדי הסיכון, ומבצעת בהם עדכונים ושיפורים נדרשים, זאת בשיתוף צוות מומחים מהטכניון, שאמון על פיתוח המתודולוגיה לבחינת מוקדים אלו. כך, ע"פ משרד התחבורה, בשנים האחרונות פותח מודל משלים לאיתור וטיפול במוקדי סיכון, שמבוסס על גישה **מניעתית פרו-אקטיבית** לפיה, ניתן לזהות מוקדים בעלי מאפייני תשתית

⁹⁴ המונח "תשתיות סלחניות" מתייחס לתשתיות דרך שמטרתן לצמצם את עוצמת הפגיעה, לדוגמה: מעקות סופגי אנרגיה ופסי הרעדה.

⁹⁵ משרד מבקר המדינה, דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים. 28 במאי 2024.

⁹⁶ החלטה מספר 3917 של הממשלה ה-30. תוכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים (דוח שיינין). 17 ביולי 2005.

⁹⁷ ועדת הכלכלה, בלימת הקטל בדרכים, דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חבר הכנסת איתן כבל, אוגוסט 2016.

⁹⁸ חברת נתבי ישראל (להלן: נת"י) היא זרוע הביצוע העיקרית של משרד התחבורה להקמה ולתחזוקה של כבישים בין-עירוניים. 98 חלק מהפעילות של נת"י לשיפור הבטיחות בדרכים מקבלת ביטוי בתחזוקת כבישים, סלילת כבישים, הרחבתם ושדרוגם. כמו כן, יש פעילות ייעודית נקודתית של החברה בנושא הבטיחות בדרכים, כמו טיפול במוקדי סיכון ובכשלים בצמתים והוספת תשתיות סלחניות (כמו פס מגן לרכב דו-גלגלי, שיפורים גאומטריים ומעברי חצייה להולכי רגל). אתר חברת נתבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות תחבורה. כניסה ביום 16 ביולי 2024.

⁹⁹ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אגף תכנון כלכלי- מתוך מצגת בנושא "תכנית אב להובלת מטענים ויצירת סל צעדים לחומש הקרוב".

מצגת מיום 23 בינואר 2019.

¹⁰⁰ בהקשר זה יש לציין כי קטעי דרך אשר עומדים בקריטריונים, אך לא התרחשו בהם 2 תאונות דרכים בשנה חולפת, מוגשים לוועדה הבין

משרדית לצורך בחינה מחודשת.

עם פוטנציאל גבוה יותר להתרחשות תאונות דרכים ולפעול לשיפורם, טרם התרחשות התאונות.¹⁰¹ יצוין כי אחת מהביקורות בדוח מבקר המדינה נגעה למתודולוגיה של זיהוי מוקדי סיכון. על פי הדוח, איתור מוקדי סיכון בכבישים הבין-עירוניים מתבסס על ריבוי תאונות בנקודות או בקטעי דרך קצרים. מסיבה זו, **כבישים שבהם מתרחש מספר רב של תאונות קטלניות אך התאונות מפוזרות לאורכם, אינם מטופלים במסגרת מוקדי סיכון.**¹⁰²

ע"פ משרד התחבורה, קיימת ירידה של בין 40% ל- 50% במוצע במספר תאונות הדרכים במוקדי סיכון בהם בוצעו פרויקטים ותיקוני תשתית.¹⁰³ חברת נת"י בדקה את האפקטיביות של 69 פרויקטים לטיפול במוקדי סיכון שבוצעו בשנים 2017 - 2019. לצורך כך היא בדקה את מספר התאונות שאירעו במוקדים לפני ואחרי הטיפול. על פי הבדיקה, **מספר התאונות הקטלניות ירד בכ-58%, מספר התאונות הקשות ירד בכ-46%, ומספר התאונות הקלות ירד בכ-43%.**¹⁰⁴

בהתאם להחלטות ועדת מוקדי סיכון, מגובשת תכנית עבודה לחברת נת"י לצורך תכנון וביצוע הסדרת מוקדי סיכון. סוגי התיקונים והטיפול במוקדי הסיכון הם מגוונים, וכוללים פרויקטים בסדרי גודל שונים, החל מהצבת רמזורים, הקמת מעגלי תנועה, הוספת מעקות הפרדה, הוספת תאורה, שדרוג קטע כביש והרחבתו, וכלה בשיפורים גאומטריים, הרחבת שול הדרך, הוספת מעברי חציה, חידוש צבע וכיוצא בזאת. זאת בנוסף לקטעי דרך ומוקדים בהם מתקיימות עבודות **אחזקה** שוטפות ע"י חברת נת"י.¹⁰⁵

התוכנית בה מתוקצבים פרויקטים ותיקוני תשתיות במוקדי סיכון בטווח תכנון של 5 שנים קרויה **תכנית החומש**, והיקפה התקציבי הכולל היה **אמור להיות כמיליארד ומאה חמישים מיליון שקלים לשנים 2017-2021 (כ-230 מיליון ₪ בכל שנה)**. עם זאת, בשנים 2019-2020, שבהן **לא אושר תקציב מדינה** ולא הועברו התקציבים הנדרשים לפרויקטים, ובפרט עבור תיקוני תשתית בתחומים עירוניים ובין-עירוניים, ובשל כך הוקפאו פרויקטים רבים. על פי משרד התחבורה, בשנים 2020-2022 התקבל תקצוב הרשאות חלקי עבור הטיפול במוקדי הסיכון, כפי שניתן לראות בתרשים הבא.¹⁰⁶

¹⁰¹ יחידת ההנדסה של הרלב"ד: **זיהוי מוקדי סיכון באופן פרו-אקטיבי: רקע מהספרות המקצועית והצעת מתודולוגיה לזיהוי מוקדי סיכון ברשת הדרכים הלא-עירוניות**. מרץ 2019. כניסה אחרונה ביום 14.11.19.

¹⁰² משרד מבקר המדינה, **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**. 28 במאי 2024.

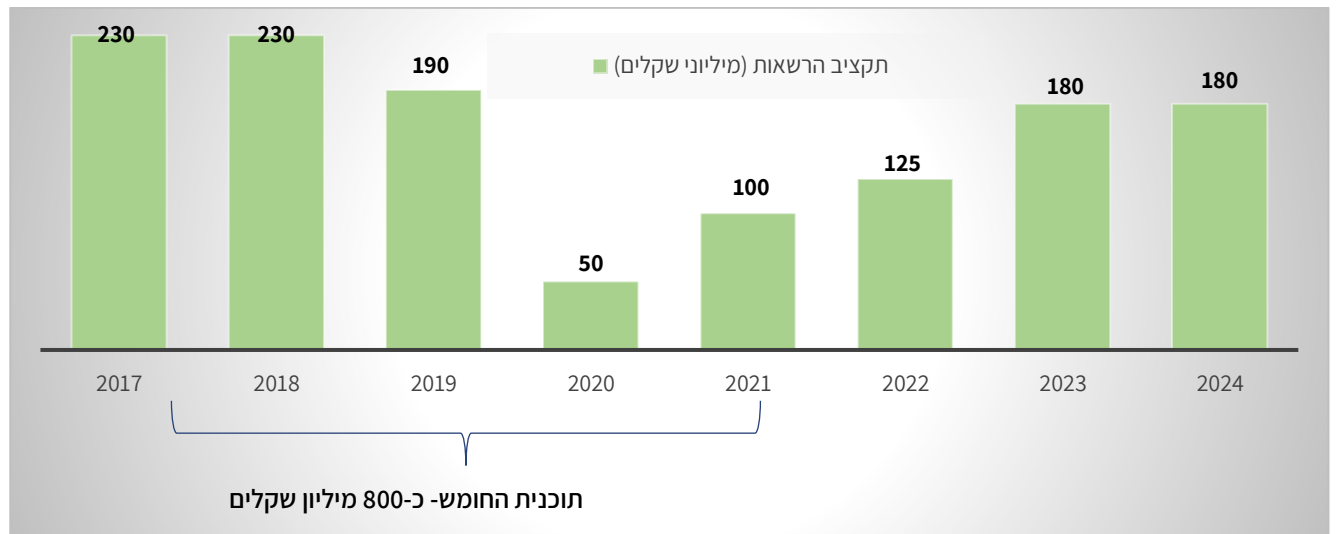
¹⁰³ ראיך סאלם, מנהל אגף תשתיות בין-עירוניות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שיחה טלפונית מיום 14.11.19.

¹⁰⁴ חברת נתיבי ישראל, מצגת שהוגשה לוועדה לענייני ביקורת המדינה של הכנסת לקראת דיון שהתקיים ב-31.5.23.

¹⁰⁵ חברת נתיבי ישראל, מצגת בנושא: "סטטוס מוקדי סיכון" - אוגוסט 2019. נשלח במסגרת מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 12 בספטמבר 2019.

¹⁰⁶ ראיך סאלם, מנהל אגף תשתיות בין-עירוניות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 18 בינואר 2023.

תרשים 9: תקציב הרשאות למוקדי סיכון (חברת נתיבי ישראל), 2017-2024¹⁰⁷



כפי שניתן לראות בתרשים לעיל, תקציב ההרשאה להתחייב שקיבלה נת"י במהלך התקופה של תוכנית החומש, היה **נמוך בכ- 28% מזה שנקבע בתוכנית (829 מיליון שקלים)**. זאת ועוד, תקציב ההרשאה להתחייב ירד יחסית לשנים שקדמו לתוכנית החומש: הסכום הממוצע של ההרשאה להתחייב שניתן בפועל לנת"י בתקופת תוכנית החומש (2017-2021) עמד על כ-166 מיליון שקלים בשנה, לעומת ממוצע של כ-246 מיליון שקל בשנים 2014-2016, ירידה של כ-33%. עוד ניתן לראות כי מאז שנת 2021 תקציב ההרשאה להתחייב עולה בהדרגה, ובשנתיים האחרונות עומד על 180 מיליון שקלים, אולם תקציב זה עדיין נמוך משמעותית מהסכומים שהוקצו במקור בתוכנית החומש ואף לפניה.

נציין כי על פי דוח מבקר המדינה על אף שנת"י אמורה לפעול על פי תוכנית רב-שנתית, שמהווה מתווה מוסדר לפעילותה ולתיעודף הפרויקטים שבאחריותה, **בפועל משנת 2021 פועלת נת"י ללא תוכנית חומש**. בהקשר זה יצוין כי לדברי משרד האוצר תוכנית החומש לשנים 2023-2027 אושרה ותוקצבה כבר במסגרת התקציב לשנת 2023 והיא כוללת פרויקטים שונים, זאת לאחר שבשנת 2021 אושר תקציב מדינה זמני, ובמהלך שנת 2022 ששימשה כ"שנת גישור"- חברת נת"י טיפלה בפרויקטים רבים קיימים שהצטברו מהשנתיים הקודמות¹⁰⁸

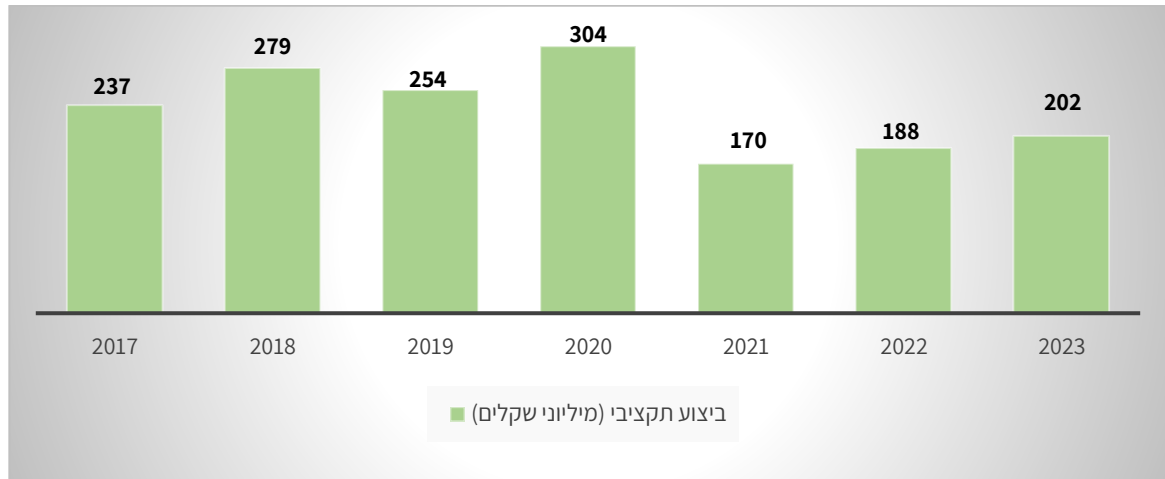
להלן יוצגו נתונים על תקציבי הביצוע של נת"י בטיפול במוקדי סיכון בשנים 2017-2023¹⁰⁹

¹⁰⁷ הנתונים עבור השנים 2015-2019 מתוך: חברת נתיבי ישראל, מצגת בנושא: "סטטוס מוקדי סיכון"- אוגוסט 2019. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 12 בספטמבר 2019; הנתונים עבור השנים 2020-2024 מתוך: נתיבי ישראל- החברה הלאומית לתשתיות תחבורה. מצגת בנושא סטטוס מוקדי סיכון- יולי 2024. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. התקבל בדוא"ל, 16 ביולי 2024.

¹⁰⁸ דניאל שוורץ, רפרנט תחבורה. אגף תקציבים, משרד האוצר. שיחת טלפון מיום 18 ביולי 2024.

¹⁰⁹ משרד מבקר המדינה, דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים. 28 במאי 2024.

תרשים 10: ביצוע תקציבי למוקדי סיכון (במיליוני שקלים), 2017-2023



על פי הנתונים שהוצגו בדוח המבקר, בתקופת תוכנית החומש (2017-2021), נת"י הוציאה לפועל פרויקטים של מוקדי סיכון בסכום כולל של כ-1.24 מיליארד ש"ח. מ-2017 ל-2019 ביצוע התקציב נע בין כ-240 לכ-280 מיליון ש"ח בשנה, ואילו בשנים 2021 - 2022 ירד הביצוע לכ-170 מיליון ש"ח וכ-190 מיליון ש"ח בהתאמה. תופעה זו הייתה פועל יוצא של צמצום בהרשאות להתחייב שניתנו לחברה החל משנת 2018, ובפרט בשנת 2020 כפי שצוין לעיל.

בכל הנוגע לתקציב תוכניות העבודה של נת"י לטיפול במוקדי סיכון לשנים 2023-2024:

על פי הנתונים שהועברו על ידי נת"י, סל מוקדי סיכון תוקצב בשנת 2023 בתקציב כולל של 180 מלש"ח כולל הרשאה להתחייב. בפועל בשנה זו נחתמו ואושרו לביצוע פרויקטים בתקציב מאושר של 166 מלש"ח במסגרת תוכנית העבודה השנתית. הביצוע התקציבי באותה השנה עמד על 202 מלש"ח (122% ביצוע).¹¹⁰ בשנת 2024 תוקצב סל מוקדי הסיכון ב-180 מיליון שקלים, כולל הרשאה להתחייב. בשנה זו אושרו לביצוע פרויקטים בתקציב מאושר של 209 מיליון שקלים במסגרת תוכנית העבודה השנתית, והביצוע התקציבי נכון למחצית שנת 2024 (ינואר-יולי) היה 73 מיליון שקלים¹¹¹ (70% ביצוע).¹¹²

¹¹⁰ על פי נת"י סכום הביצוע במזומן בשנת 2023 היה גבוה מהתקציב המאושר מאחר והוא כלל הקדמת תשלום בסך 36 מיליון שקלים ששולמו בחודש דצמבר 2022 על חשבון החודשים ינואר-מרץ 2023.

¹¹¹ הסכום שבוצע במזומן כולל הקדמת תשלום בסך 6.6 מיליון שקלים ששולמו בדצמבר 2023 על חשבון החודשים ינואר-מרץ 2024.

¹¹² נתיבי ישראל- החברה הלאומית לתשתיות תחבורה. מצגת בנושא סטטוס מוקדי סיכון- יולי 2024. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. התקבל בדוא"ל, 16 ביולי 2024.

להלן מוצגת רשימת מספר קטעי הדרך (שחלקם מהווים מוקדי סיכון), בהם הסתיימו תיקוני התשתיות מאז שנת 2017, תחילת תוכנית החומש (2017-2023 + מחצית שנת 2024):¹¹³

שנה	מספר קטעי הדרך בהם הסתיימו התיקונים
2017	18
2018	29
2019	11
2020	55
2021	40
2022	24
2023	27
2024	8

(ינואר עד יוני)

על פי הנתונים שנמסרו מחברת נת"י, בשנת 2022 בוצעו תיקוני תשתיות במוקדי הסיכון, בכ-24 צמתים וקטעי דרך ברחבי הארץ, ובשנת 2023 ב-27 מוקדים בהם הסתיימו עבודות התשתית. כמו כן, נכון למחצית שנת 2024 (חודשים ינואר עד יוני) בוצעו תיקוני תשתיות ב-8 מקטעי דרך. נזכיר כי במסגרת תיקוני התשתית נבחר קטע דרך מסוים בכביש בו מבוצעות עבודות ופרויקטים בסדרי גודל שונים- החל מתיקונים נקודתיים וכלה בפרויקטים רחבי היקף. כמו כן, ייתכן מצב בו יידרש תיקון נקודתי בלבד, או לחלופין ייתכן כי במקטע דרך מסוים יתבצעו כמה סוגי עבודות תשתית בו זמנית, ועל כן צפי העבודה בו יהיה ארוך יותר ביחס לזה שצפוי במקטעי דרך אחרים.

בנוסף, על פי הנתונים שנמסרו מנת"י, נכון לאמצע שנת 2024, ישנם 15 מוקדים בהם מתבצעות כיום עבודות שיפור תשתיות (4 מהם החלו בשנת 2022, 6 החלו בשנת 2023, ו-5 בשנת 2024).

2.4 נהגים צעירים

בשנת 2017 הגדירה הרלב"ד שבע קבוצות מובחנות שמצויות בסיכון מוגבר להיפגע בתאונות דרכים.¹¹⁴ קבוצה נוספת שמעורבותה בתאונות דרכים בשנים האחרונות גדלה מאוד היא קבוצת הנהגים הצעירים. נהג מוגדר כנהג חדש בשנתיים הראשונות לאחר קבלת רישיון הנהיגה, וזאת בלי קשר לגילו. נהג צעיר לעומת זאת הוא נהג שטרם מלאו לו 24 שנים. תקנות התעבורה מתייחסות גם לשילוב בין שני המושגים: נהג חדש צעיר- נהג חדש (שיש לו ותק נהיגה של פחות משנתיים) וטרם מלאו לו 24 שנים. על נהג חדש צעיר חלות תקנות מיוחדות ובהן חובת נוכחות של

¹¹³ הנתונים עבור השנים 2015-2019 מתוך: חברת נת"י ישראל, מצגת בנושא: "סטטוס מוקדי סיכון"- אוגוסט 2019. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 12 בספטמבר 2019; הנתונים עבור השנים 2020-2024 מתוך: נת"י ישראל- החברה הלאומית לתשתיות תחבורה. מצגת בנושא סטטוס מוקדי סיכון- יולי 2024. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת. התקבל בדוא"ל, 16 ביולי 2024.

¹¹⁴ הקבוצות שהוגדרו "בסיכון מוגבר" כללו: 1. החברה הערבית 2. הולכי רגל 3. ילדים בגילאי 0-14. 4. בני 65 ומעלה. 5. רוכבי אופנוע. 6. נפגעי תאונות במעורבות רכב כבד. 7. רוכבי אופניים (רגילים וחשמליים). הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. מגמות- עשור של בטיחות בדרכים בישראל, 2007-2017, נובמבר 2018, פרק 5- אוכלוסיות בסיכון מוגבר לפגיעה קטלנית בתאונות דרכים.

נהג מלווה במשך חצי שנה והגבלת מספר הנוסעים שבאפשרותו להסיע. על פי נתוני הרלב"ד, בעשור האחרון (2022-2012), כ-120 אלף נהגים חדשים קיבלו רישיון נהיגה מדי שנה בישראל, וכשני שלישי מתוכם הם נהגים צעירים בטווח הגילאים 17 עד 24. על פי נתוני עמותת "אור ירוק" נכון לשנת 2022 היו בישראל כ-746 אלף נהגים צעירים (עד גיל 24). 8% מהמורשים לנהוג בשנת 2023 היו **נהגים חדשים**, כלומר בעלי רישיון נהיגה שנתיים או פחות.

בספרות מושם דגש על מאפיינים פסיכו-חברתיים והתנהגותיים של נהגים צעירים אשר מייחדים אותם מיתר הנהגים ותורמים לסיכון המוגבר שלהם למעורבות בתאונות דרכים. בין היתר, ניתן לציין את **הגורמים הבאים: א. חוסר ניסיון בנהיגה** ויכולת פחותה לשלוט ברכב לצד קושי בזיהוי סכנות בכביש ותגובה להן **ב. השפעות שליליות של נוכחות נוסעים** מתבגרים נוספים ברכב **ג. היסח דעת בנהיגה ד. השפעות שליליות של צריכת אלכוהול על הנהיגה ה. נהיגה תחת השפעת עייפות ו. אקלים משפחתי**- בדגש על סגנון הנהיגה של ההורים ומידת מחויבותם לנושאי בטיחות בדרכים.

על פי דוח עמותת אור ירוק, **נכון לאמצע שנת 2024, מספר הנהגים הצעירים שנהרגו במחצית הראשונה של השנה הוא הגבוה ביותר בעשרים השנים האחרונות לפחות**, וזאת בהשוואה לתקופות מקבילות בשנים קודמות (חודשים ינואר עד יוני), כפי שניתן לראות בתרשים הבא.

תרשים 11: מספר נהגים צעירים שנהרגו בתאונות דרכים, ינואר – יוני, 2004-2024¹¹⁵



מהנתונים עולה כי במחצית הראשונה של שנת 2024 (עד לתאריך 9.7.24) נהרגו בתאונות דרכים **44 נהגים צעירים**- עלייה של 91% וכמעט פי 2 בהשוואה למספר ההרוגים בתקופה המקבילה בשנת 2023 (בה נהרגו 23 נהגים צעירים). כמו כן, ניתן לראות כי בעוד מספר ההרוגים הממוצע בתקופה המקבילה בשנים קודמות (חודשים ינואר-יוני), היה **22 נהגים צעירים שנהרגו**, בשנת 2024 מספר הנהגים הצעירים שנהרגו היה **כפול** ועמד על **44**. למעשה שנת 2024 היא השנה הראשונה מזה 20 שנה בה מספר ההרוגים הנהגים הצעירים בתאונות הוא למעלה מ-40.

¹¹⁵ עמותת אור ירוק, דוח עמותת אור ירוק, תמונת מצב הבטיחות בדרכים בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות. עיבוד לנתוני הלמ"ס, הרלב"ד ומשטרת ישראל. התקבל בדוא"ל בתאריך 10 ביולי 2024.

תחומי התערבות ותוכניות לצמצום היפגעותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים

גופים שונים שעוסקים בבטיחות בדרכים פועלים על מנת לבנות **תוכניות התערבות ומדיניות מותאמת** לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים. תחומי ההתערבות העיקריים הם: חינוך והסברה; מיקוד אכיפה; חקיקה; גולציה הנוגעת להליך קבלת רישיון נהיגה ולתקופת הזמן שאחריו, ופעילויות נוספות.¹¹⁶

חינוך והסברה

אגף זה"ב במשרד החינוך עוסק בפעילויות הדרכה והסברה לבטיחות בדרכים בקרב צעירים בבתי הספר בארץ. בכיתות י' מופעלת תוכנית "החינוך התעבורתי" שבסיומה נבחנים התלמידים במבחן תיאוריה עיוני.¹¹⁷ בשנת הלימודים תשפ"ג (2023) נבחנו כ-91 אלף תלמידים במבחן, ומתוכם כ-55% עברו אותו בהצלחה. בשנת 2024 צפויים להיבחן בתוכנית קרוב ל-100 אלף תלמידים. כאמור במרץ 2024 התקבלה החלטה לקצץ בתקציב השנתי שמועבר למשרד החינוך על ידי הרלב"ד לצורך יישום התוכנית. לדברי גורמים שונים- הקיצוץ בתקציב שמועבר למערך החינוך התעבורתי עלול להוביל **לפגיעה משמעותית** בביצוע התוכנית בשנים הבאות.¹¹⁸

תהליך לימודי נהיגה, הכשרה וחקיקה רלוונטית

לימודי הנהיגה בישראל נערכים באופן מדורג, הן במהלך הלימודים עצמם, והן לאחר הלימודים והמבחן המעשי. על נהגים חדשים צעירים חלות תקנות מיוחדות ובהן חובת נוכחות של נהג מלווה במשך חצי שנה והגבלת מספר הנוסעים שבאפשרותו להסיע.¹¹⁹ ערוץ הכשרה נוסף בו מחויבים נהגים צעירים הוא השתתפות בקורסי "ריענון נהיגה/נהיגה נכונה". בשנים 2022-2023 השתתפו בכל שנה בקורסים כ-89 אלף נהגים חדשים. זאת לעומת כ-110 אלף נהגים בשנת 2021.¹²⁰ בביקורת שערך מבקר המדינה בשנים 2022-2023 הועלו קשיים **ביישום התוכנית לרישיון נהיגה מדורג**, שבמסגרתה נהגים חדשים צעירים מחויבים לנסוע עם נהג מלווה, ובהם אי-מילוי מכסת שעות הליווי הנדרשת בפקודת התעבורה וחוסר מידע והדרכה להורים בנוגע לתוכני הליווי ומטרותיו. לצד התועלות של התוכנית חשוב לציין כי למעט הצהרת הנהג הצעיר והוריו, אין היום דרך לאכוף את מילוי החוק ולוודא כי נהג צעיר אכן קיבל את הליווי הנדרש. כל אלה מפחיתים את התועלות ואת האפקטיביות של תוכנית הליווי.¹²¹

בהתייחס לכך, על פי הרלב"ד, אחד הנושאים המרכזיים בהם עוסקת הרשות בשנת 2024 הוא **טיוב תהליכי הליווי שניתן לנהגים צעירים** בתקופת הזמן הסמוכה לקבלת רישיון הנהיגה. בהקשר זה יש לציין כי מחקרים שנערכו בארץ ובעולם בנושא הצביעו על התקופה בה ניתן ליווי לנהג הצעיר בסמוך לקבלת הרישיון **כתקופה משמעותית** שכוללת התערבות אפקטיבית במניעת התנהגות כביש מסוכנת ומעורבות בתאונות דרכים בקרב נהגים צעירים. כמו כן,

¹¹⁶ להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, **תוכניות לצמצום מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים**. מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 19 במאי 2021; אור ירוק- העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל: **היפגעות נהגים צעירים בתאונות דרכים**. אוגוסט 2023

¹¹⁷ אתר משרד החינוך: **חינוך תעבורתי**. כניסה בתאריך 6 בפברואר 2024; אתר משרד החינוך, אגף זה"ב: **חינוך תעבורתי לכתות י' בשנת הלימודים התשפ"ג**. כניסה בתאריך 6 ביולי 2024.

¹¹⁸ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות וארח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי- משרד החינוך. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת בדוא"ל, 27 בספטמבר 2023.

¹¹⁹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, **רישיון נהיגה מדורג (רנ"מ) בישראל- השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים**. כתיבה: ד"ר אסף שרון, אלכסנדר טרויצקי ועדי ברמניס. ינואר 2021.

¹²⁰ יוסי נזרי, מנהל רשות הרישוי במשרד התחבורה. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע בכנסת בדוא"ל, 04 בינואר 2024.

¹²¹ משרד מבקר המדינה, **דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים**. מגבלות על נהגים צעירים, עמ' 31. 28 במאי 2024.

מחקר שנערך על ידי חטיבת המחקר והמידע של הרלב"ד העלה כי בישראל בפועל שעות הליווי אינן מתבצעות במלואן וכי ההורים המלווים זקוקים להכוונה ולהדרכה מקצועית באשר לביצוע תהליך הליווי הן ברמה המקצועית והן ברמה הבין-אישית אל מול המתבגר/ הנהג הצעיר (בדומה למה שהוזכר בדוח המבקר).¹²² בכדי לטפל בקשיים אלו הפיקה הרלב"ד בשיתוף אנשי מקצוע תוכנית פודקאסט ייעודית להורים בשם "הורה נהיגה". התוכנית כוללת חמישה פרקי הדרכה לשיפור תהליך הליווי ומתן הכוונה להורים בתחומי בטיחות בדרכים והדרכת הורים. במקביל הופק מהלך הסברתי שעתיד להתפרסם במדיות השונות בספטמבר הקרוב וכולל סרטון הסברה על חשיבות הליווי.¹²³

חקיקה ומיקוד אכיפה

קיימות תקנות ייחודיות שעניינן הוא מיקוד אכיפה ו'ענישה ייחודית' לנהגים צעירים. כך למשל, על פי סעיף 12 לפקודת התעבורה אם נהג חדש עובר עבירות מסוימות, תוארך תקופת הזמן שבה ייחשב כ"נהג חדש" עד תשלום הקנס, או לחלופין עד לסיום ההליכים המשפטיים שננקטו נגדו.¹²⁴ על פי נתוני המשטרה, בשנת 2023 נהגים צעירים היו מעורבים ב-27% מסך התאונות הקטלניות, כאשר 87% מתאונות אלו מיוחסות לאחריות הנהג הצעיר. פעילות האכיפה של המשטרה מתבצעת במספר היבטים, כגון: ניתוח מאפייני תאונות בהן מעורבים נהגים צעירים, אכיפה ממוקדת, ופעילות חינוך והסברה. בשנת 2022 חולקו למעלה ממיליון ומאתיים דוחות לכלל הנהגים, מתוכם כ-15% מהדוחות (כ-178 אלף) לנהגים צעירים. בשנת 2023 חולקו כ-978 אלף דוחות סך הכול, מתוכם כ-150 אלף (15.5%) לנהגים צעירים. הסיבות הנפוצות בגינן חולקו דוחות לנהגים צעירים בשנים 2022-2023 הן: נהיגה במהירות העולה על המותר בחוק; "אי תקינות הרכב"; שימוש לא ראוי באמצעי זהירות, ואי נקיטת אמצעי זהירות בזמן נהיגה.¹²⁵

3. סוגיות לדין ולבחינה בעתיד

בעקבות הצגת נתוני ההיפגעות בתאונות במחצית שנת 2024, סוגיות עיקריות בתחומי בטיחות בדרכים, ופעילות הרלב"ד והגופים הרלוונטיים בשנתיים האחרונות, ראוי יהיה לדון בכמה סוגיות לבחינה עתידית:

- אחת הסוגיות המרכזיות הנקשרת לתחום הבטיחות בדרכים היא **ריבוי הגורמים האחראים** על התחום. מה שהופך את הטיפול בתופעה למורכב ומאתגר. הטיפול בנושאים הנוגעים לבטיחות בדרכים מצוי בתחומי אחריותם של גופים ממשלתיים רבים, שכל אחד מהם אחראי לתחום מסוים. דוח מבקר המדינה העלה כי **בהיעדר גורם מוביל והיעדר תוכנית אסטרטגית, נמצא כי אין תיאום בין הגופים השונים ופעילותם, והדבר מביא לפגיעה ביעילות הפעולות השונות הננקטות**. כאמור, הגוף המוגדר בחוק כגורם המתכלל בתחום הבטיחות בדרכים, שממונה על גיבוש תוכניות הפעולה והמעקב אחר יישומן, הוא **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים**. במסמכים

¹²² הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [רישיון נהיגה מדורג \(רנ"מ\) בישראל - השפעות השינוי בחוק על הבטיחות והערכת יישום התוכנית בקרב ההורים המלווים והנהגים הצעירים](#). כתיבה: ד"ר אסף שרון, אלכסנדר טרויצקי ועדי ברמניס. ינואר 2021.

¹²³ מירב רפאלי, ראש תחום מטה וקשרי ממשל, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 ביולי 2024.

¹²⁴ להרחבה ראו: [פקודת התעבורה. נהג חדש \(תיקון מספר 104\) תשע"ב-2012](#). סעיף 2ב12; [פקודת התעבורה](#), תוספת שלישית לסעיף 12א- נהג חדש.

¹²⁵ המשרד לביטחון לאומי, סנ"צ אילן גורן, ראש מדור מחקר ומידע באגף התנועה של משטרת ישראל, מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 15 בינואר 2024. יצוין

קודמים שפרסם מרכז המחקר והמידע של הכנסת בנושא בטיחות בדרכים ובמסגרת דיוני ועדת הכלכלה בשנים האחרונות הובאו טענות הרלב"ד בדבר חסמים המקשים על הרשות לשמש כגוף מתכלל, ובהן מחסור בסמכויות ואי-ודאות תקציבית. בשנים 2022-2023 חלו שינויים ארגוניים ברשות שכללו תחלופה של יו"ר ומנכ"ל, והתוכנית הלאומית שגובשה והוכנה על ידי הרשות טרם קודמה בממשלה, בין היתר בעקבות חילופי ממשלות שחלו בשנים האחרונות. נשאלת השאלה האם הרלב"ד אכן מקבלת את הכלים, הסמכויות והתקציבים המתאימים בכדי שתוכל לפעול כגוף מרכז ומתכלל, ולהוביל בפועל את כלל הפעולות הנדרשות לצורך שיפור הבטיחות בדרכים, ובהן קידום התוכנית הלאומית הרב שנתית, תוך פיקוח ובקרה על כלל הגופים הרלוונטיים הנוגעים לתחום? **יוזכר כי על אף שסוגיה זו נידונה בשורה ארוכה של דיוני ועדות כנסת, מסמכי מרכז המחקר והמידע של הכנסת ודוחות מבקר המדינה, רק ביולי יולי 2024, הכריז משרד התחבורה על הקמת צוות בראשות המשנה למנכ"ל המשרד, בכדי שיגבש החלטת ממשלה שתכלול את הכלים והסמכויות שהרלב"ד זקוקה להם לצורך מילוי תפקידה.**

- **כהמשך לכך עולה השאלה בדבר סטטוס קידום התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים. התוכנית הוצגה במתכונתה הראשונית כבר בנובמבר 2019 ואושרה בהחלטת ממשלה במרץ 2022, אך מאז לא תוקצבה ולא קודמה בפועל על ידי הממשלה כתוכנית כוללת או כתוכנית חומש מצומצמת. נזכיר כי במדינות אחרות בהן קודמו תוכניות לאומיות לקידום הבטיחות בדרכים נרשמה ירידה בפועל במספר התאונות והנפגעים. גם בדוח מבקר המדינה משנת 2024 הודגש כי מאז שנת 2005 לא אושרה ולא תוקצבה על ידי ממשלות ישראל תוכנית אסטרטגית רב-שנתית אשר כוללת יעדים ברורים, מנחה ומחייבת את כלל הגורמים הממשלתיים. בהקשר זה, ובהינתן שחצי עשור עבר מאז הגיבוש הראשוני של יעד הפחתת התאונות ב-50% עד 2030, ראוי לשאול האם הרלב"ד עדיין רואה ביעד זה יעד ריאלי? נזכיר, כי לדברי הרלב"ד בימים אלו הגישה הרשות הלאומית **טיטוט עדכון לתוכנית הלאומית הנשענת גם על המלצות דוח המבקר וכוללת טיפול בחסמים שונים הנוגעים לקידום תחום הבטיחות בדרכים**. בהתאם לכך ראוי לבחון האם ומתי מתוכנן אישורה של תוכנית מפורטת ומתוקצבת עד לשנת היעד 2030?**
- **כפי שהוצג במסמכים קודמים של מרכז המחקר והמידע של הכנסת והודגש בדוח מבקר המדינה – אף שמזה שנים סוגיית תאונות הדרכים נמצאת על סדר היום הציבורי, הנתונים מראים כי הפעולות השונות שנקטו ממשלות ישראל בעשור האחרון אינן מצליחות להשפיע באופן מובהק על היקף התופעה ואינן מצליחות להקטין את מספר ההרוגים והנפגעים בתאונות**. יתרה מזאת, ניכר כי במהלך המחצית הראשונה של שנת 2024- מספר התאונות הקטלניות וההרוגים בתאונות **גבוה משמעותית** ביחס לתקופה המקבילה בשנים קודמות, והדבר בא לידי ביטוי ביתר שאת גם בקרב קבוצות המצויות בסיכון מוגבר להיפגע בתאונות דרכים, ובהן: נהגים צעירים, הולכי רגל, ילדים ופעוטות, בני החברה הערבית, קשישים ומבוגרים בני 65 ומעלה, רוכבי אופנועים ונהגי רכב כבד. זאת ועוד, ועדת הכלכלה של הכנסת המליצה בשנת 2016 על **הקמת ועדת שרים לטיפול דחוף וכוללני בבלימת הקטל בדרכים**. במקום ועדה זאת הוקמה ועדת מנכ"לים, אולם היא התכנסה פעם אחת בלבד, בשנת 2016. כמו כן, שרי התחבורה לא העבירו משנת 2005 לממשלה ולוועדת הכלכלה של הכנסת דיווח על ביצוע התוכנית הרב-שנתית בידי הרלב"ד, וראשי הממשלה לא דיווחו על כך לכנסת, כנדרש בחוק הרלב"ד.

- אף שתקציבים רבים הוקצו בשנים האחרונות לטובת תחום הבטיחות בדרכים, סוגיית **המחסור בתקציב** למימוש פרויקטים מסוימים חזרה ועלתה בכמה הזדמנויות, ובהן דיוני ועדת הכלכלה בכנסת, מענה משרדי הממשלה השונים על פניית מרכז המחקר והמידע ועוד. סוגיה זו הודגשה בשנים 2019–2020, שבהן לא אושר תקציב מדינה ולא הועברו התקציבים הנדרשים לפרויקטים ותיקוני תשתית בין-עירוניים. כך למשל בכל הנוגע לתקצוב הטיפול במוקדי סיכון בין-עירוניים במסגרת תוכנית החומש לשנים 2017–2021: היקפה הכולל של תוכנית החומש כפי שאושר בהחלטת ממשלה הוא **1.15 מיליארד שקלים, כלומר כ-230 מל"ח בכל שנה**.¹²⁶ עם זאת, על פי משרד התחבורה, בשנים 2020–2022 התקבל תקצוב חלקי עבור הטיפול במוקדי הסיכון, כך שבפועל, תקציב ההרשאה להתחייב שקיבלה נת"י במהלך התקופה של תוכנית החומש, היה נמוך בכ-28% מזה שנקבע בתוכנית (829 מיליון שקלים).¹²⁷ **דוגמה נוספת היא ההקצאה התקציבית המיועדת לתגבור פעילות בטיחות בדרכים בחברה הערבית מתוקף החלטת ממשלה 550 בנושא, אשר לדברי הרלב"ד עוד לא התקבלה עבור השנים 2023–2024, וזאת על אף פניות שנעשו בעניין למשרד האוצר, והעלאת הנושא בדיוני הכנסת השונים.** בנוסף לכך, בשנת 2023 במקביל לפרוץ מלחמת "חרבות ברזל" בוצע קיצוץ רוחבי בתקציבי משרדי הממשלה השונים, וחלק מהתקציבים הוסטו לצורכי לחימה. הדבר הביא לצמצום ופגיעה בפעילות השוטפת של גופים שונים ובהם גם משרד החינוך, משרד התחבורה, הרלב"ד ואגף התנועה של המשטרה שלכתחילה נסמך על תקני כוח אדם מועטים יחסית. מכאן עולות שאלות בדבר **אופן תיעוד הפרויקטים וחלוקת התקציב בין הגופים**, ובדבר הכללתן של תוכניות להגברת הבטיחות בדרכים **בדיוני התקציב העתידיים לשנים הבאות.**
- בשנים האחרונות גופים רבים **לא מסרו דיווחים שוטפים לוועדת הכלכלה ולוועדת המשנה של הכנסת** על אודות יישום תוכניות העבודה שבתחומי אחריותם, וזאת חרף דרישות מצד הוועדה לקבל עדכונים על סטטוס תוכניות העבודה השונות. יצוין כי הרלב"ד עורכת מעקב אחר ביצוע תוכניות עבודה בחלק מהתחומים, אולם **לא ברור אם מדובר במנגנון מעקב כוללני ושוטף**. כך למשל בעניין התקציבים המועברים לרשויות המקומיות לצורך תיקון ליקויי תשתית בתחומיהן: במסמך קודם של מרכז המחקר והמידע של הכנסת עלה כי לאחר שהתקציבים מועברים לרשויות, **אין כל פיקוח על ניצול התקציב על ידי הרשויות המקומיות ועל ביצוע התיקונים בפועל**.¹²⁸ עוד עולה שאלה בדבר סטטוס הביצוע של כמה תוכניות שעליהן המליצה ועדת הכלכלה של הכנסת עוד בשנת 2016, ובהמשך נדונו גם בדיוני ועדת המשנה, וניכר כי גם בחלוף כשבע שנים מיום התכנסות הוועדה טרם הושגה בהן התקדמות משמעותית אף על פי שהוקמו צוותי עבודה לצורך קידום תוכניות אלו. כך למשל תוכנית, להקמת **מאגר נתונים מקוון לפסולי רישיון**, ואימוץ **תוכנית להפחתת העומס בבתי המשפט** באמצעות הקמת בית דין מינהלי לענייני תעבורה ואישורה הסופי על ידי הממשלה.

¹²⁶ החלטה 2779 של הממשלה ה-34, בטיחות בדרכים: עיקרי פעילות לשנים 2017–2018, 25 ביוני 2017.

¹²⁷ ראיך סאלם, מנהל אגף תשתיות בין-עירוניות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 18 בינואר 2023.

¹²⁸ אסנת אלגום מזרחי, מעקב אחר המלצות ועדת הכלכלה של הכנסת בנושא בלימת הקטל בדרכים-עדכון וחומר רקע לדיון, 8 בנובמבר 2020.