

ההתדרדרות בבטיחות בדרכים

בשנים 2013 – 2017

והדרך "לשינוי ההכרחי"

ד"ר יעקב שיינין

1 ביולי 2017

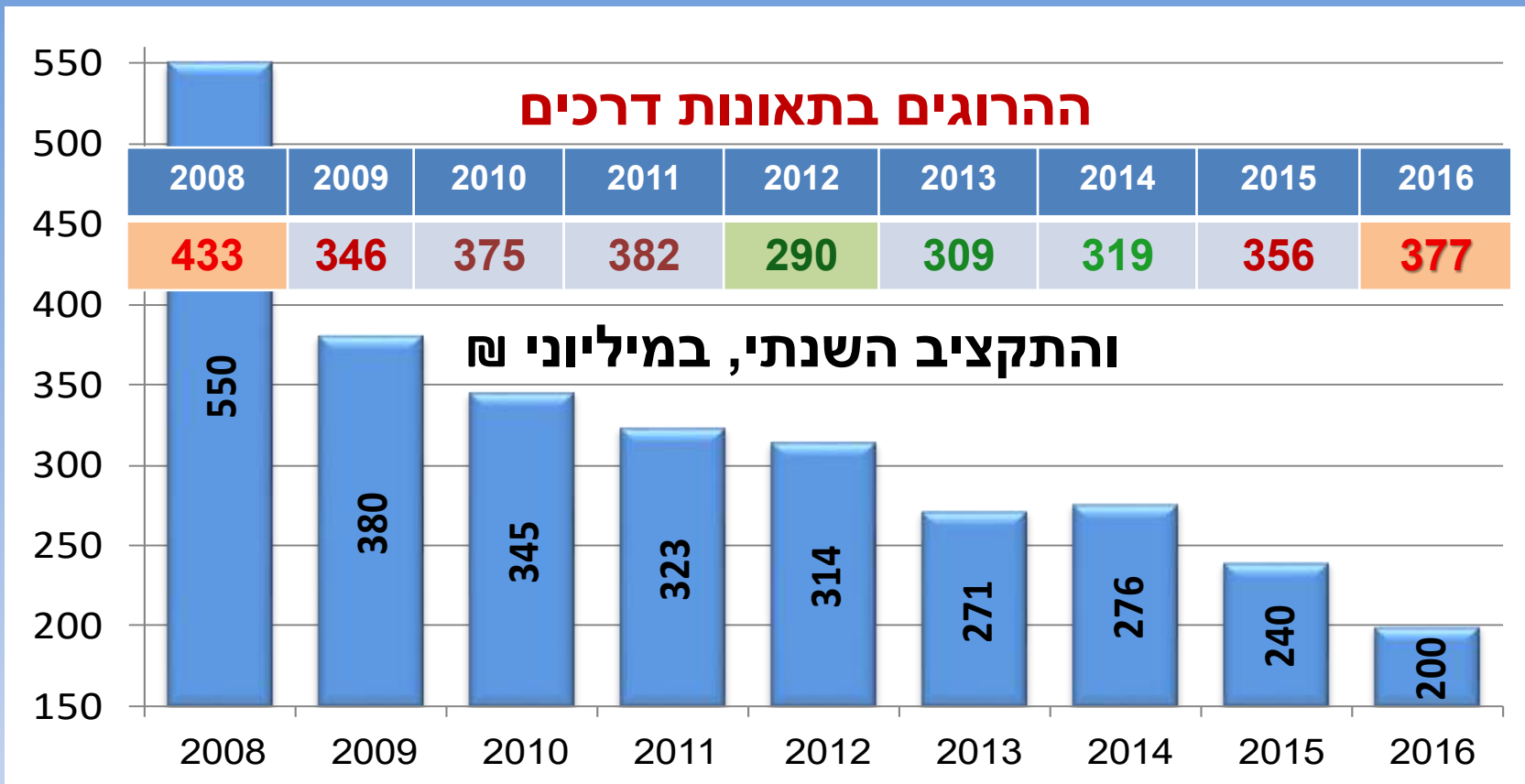
מודלים
כלכליים

ההרוגים בתאונות דרכים בישראל 2012 – 2017

השנה	מספר ההרוגים	הרוגים למיליארד ק"מ נסועה
2012	290	5.8
2013	309	6.0
2014	319	6.1
2015	356	6.5
2016	377	6.7
*2017	370	6.5

*אומדן על פי המגמות ונתוני החצי השנה הראשונה

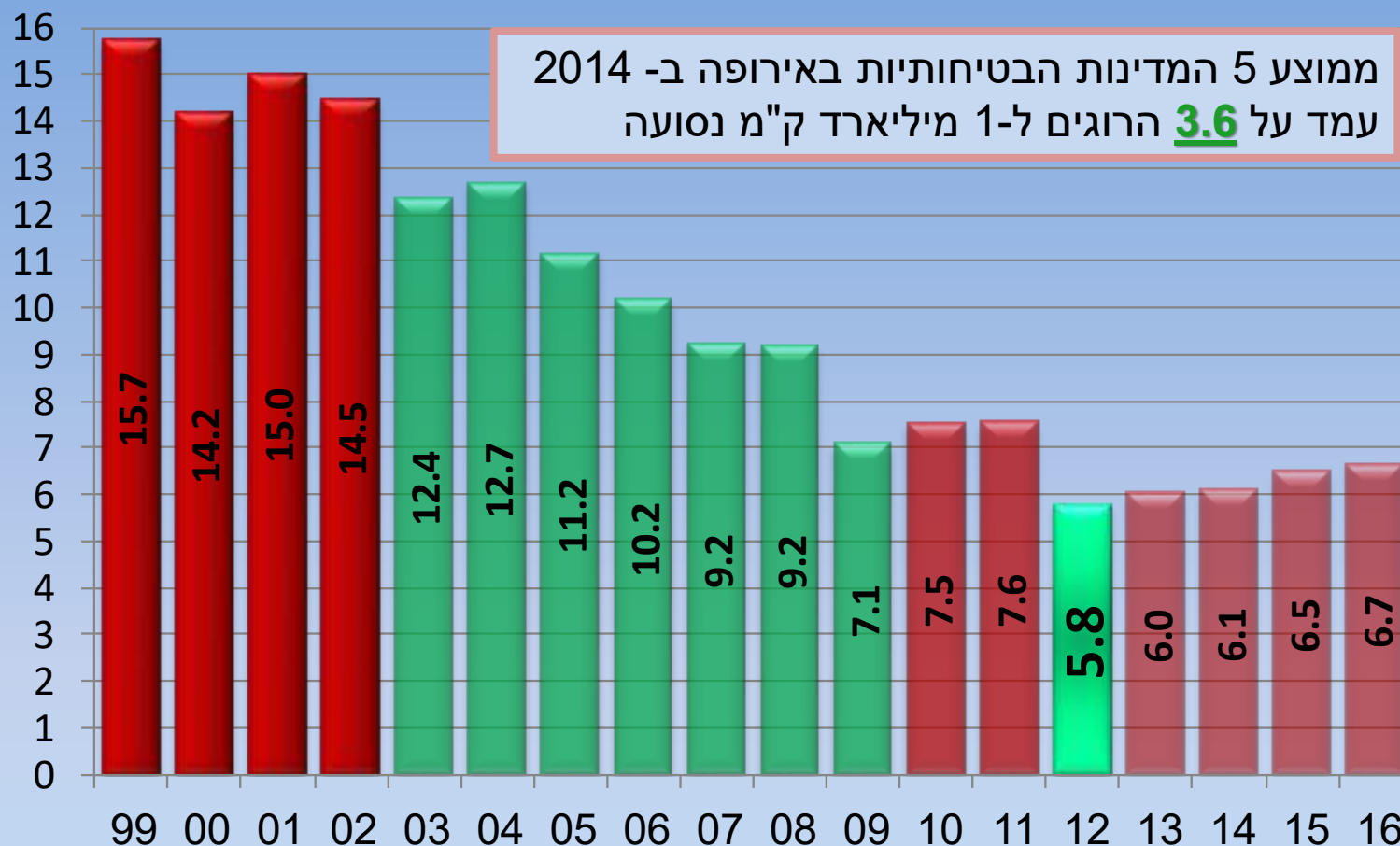
התקציב השנתי של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים



התקציב הנדרש לפי וועדת שיינין והמאושר, היה **550** מיליון ₪ במחירי 2005. התקציב הריאלי בשנת 2016 היה רק **33%** מהתקציב המקורי !!

מספר הרוגים בתאונות דרכים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה

(כולל תאונות בשטחי יהודה ושומרון בהן מעורבים ישראלים)



תוואי ההרוגים לק"מ נסועה במבנה הקיים

- הירידה הגדולה של מעל 50% בהרוגים לק"מ נסועה בישראל הייתה בין השנים 2000 ל-2009
- משנת 2009 ועד היום כמעט ואין כל ירידה. הירידה הזמנית שהייתה בשנים 2012 – 2014 נמחקה בשנתיים האחרונות.
- במדינות המפותחות מגמת הירידה, נמשכת !
- נראה שחוק **הרשות**, תקציב **הרשות ומבנה הרשות**, אינם מאפשרים לרדת מתחת ל- **6.5** הרוגים למיליארד ק"מ נסועה.
- הגידול השנתי הצפוי בנסועה בישראל הוא של כ- 2.5% לשנה לכן בתוואי הנוכחי המשמעות היא: גידול של כ 10 הרוגים לשנה.

תוואי ההרוגים ב- 5 המדינות הבטיחותיות

- 5 המדינות הבטיחותיות בדרכים באירופה לשנת 2014 הן: **אנגליה, נורבגיה, שבדיה, דנמרק ושווייץ.**
- אלו הן מדינות מפותחות (OECD), עם מעל 85 מיליון תושבים, ועם רמת מינוע גבוהה משמעותית מזו של ישראל (+80%)
- ממוצע ההרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה עמד אצלם בשנת 2014 על כ- **3.6**, זאת לעומת ממוצע של **6.7** בשנה האחרונה בישראל.
- כלומר, יחסית אליהם, מספר ההרוגים אצלנו גבוה בכ - **86%**.
- הערכות הן, שעד שנת 2026 ירד ממוצע ההרוגים ב-5 המדינות הבטיחותיות משמעותית, מתחת ל- **3.0** הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ.
- והיעד של חלק מהמדינות להגיע ל- "**אפס הרוגים**" בתוך 20 שנה.

"להגיע ליעד" – תכנית הבטיחות של ישראל אושרה ב 2013 ע"י שר התחבורה ומועצת הרשות

"היעד": להיות בין 5 המדינות הבטיחותיות באירופה (ובעולם),
על פי המדד המקובל בעולם: "מספר הרוגים לנסועה".

משמעות ההחלטה כיום:

לרדת בהדרגה מ- 6.7 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה, ל- 3.6.

אם נצליח לרדת הדרגתית, אפילו בתוך 10 שנים, לרמה
הנוכחית של המדינות הבטיחותיות, נציל במהלך העשור
הקרוב מעל 1,000 בני אדם ממוות!

היכולת להגיע לתוואי של 5 המדינות הבטיחותיות

היעד אינו שרירותי, ישראל יכולה להיות ברמת בטיחות הזוה לקיימת ב- 5 המדינות הבטיחותיות באירופה, וזאת מאחר ש:-

1. הכבישים והמחלפים האירופאיים לא טובים משלנו,
2. המכוניות שלנו בטיחותיות כשלהן,
3. תנאי האקלים שלהן גרועים מאוד בהשוואה אלינו (שלגים, סערות והרבה שעות חושך),
4. השיכרות שם נפוצה יותר והמרחקים שם גדולים הרבה יותר,
5. היכולות הטכניות של הנהג הישראלי לא נופלות משלהם,
6. אכיפה וענישה משפיעים לטובה על הרוב המכריע של הישראלים.

טבלת "ההצלה" של הרוגים, אם נגיע "ליעד" בהדרגה

הפחתה הדרגתית ל 3.6 הרוגים
למיליארד ק"מ נסועה

לפי 6.5 הרוגים
למיליארד ק"מ נסועה

הצלה מצטברת	הצלה שנתית	אומדן הרוגים	הרוגים לנסועה
13	13	361	6.3
48	35	348	5.9
106	58	335	5.5
186	80	323	5.2
288	102	311	4.9
411	123	300	4.6
556	145	289	4.3
722	166	279	4.1
910	188	268	3.8
1,119	209	259	3.6

אומדן הרוגים
374
384
393
403
413
423
434
445
456
467

תחזית הנסועה מיליארדי ק"מ לשנה	
56.2	2017
57.6	2018
59.0	2019
60.5	2020
62.0	2021
63.6	2022
65.1	2023
66.8	2024
68.4	2025
70.1	2026

מדוע המצב מתדרדר

1. הקימו רשות ללא כל סמכויות שלא תפריע
 2. הרשות הנוכחית מתפקדת "בכאילו"
 3. חשש ברשות שביקורת תביא לאיבוד מישרות
 4. אף אחד לא רוצה לקשור עצמו עם הרוגים
 5. זו היא מערכה רב תחומית קשה
- לכן רק סמכויות אכיפה, פיקוח ובקרה יעזרו

הבעיה - בטיחות בדרכים היא תחום רב משרדי

שבעה משרדי ממשלה שונים מטפלים בבטיחות בדרכים. כל אחד בחלק אחר ולכול משרד נקודת מבט שונה, והנקודות לא משתלבת.

➤ משרד התחבורה – תשתיות, רישוי כלי רכב ורישיונות נהיגה.

➤ המשרד לביטחון פנים – אכיפה באמצעות אגף התנועה של המשטרה.

➤ משרד החינוך – חינוך תעבורתי ומשמרות בבי"ס.

➤ משרד הפנים – מטות בטיחות של הרשויות המקומיות.

➤ משרד הבריאות – מערכי טראומה בבי"ח ומערכות הצלה.

➤ משרד המשפטים – ענישה באמצעות שופטי תעבורה.

➤ משרד האוצר - שולט בתקציבי המשרדים אולם לא מומחה בתחומים.

ליבת הפעילות של כל אחד מהמשרדים אינה הבטיחות בדרכים.

חוסר המעמד של הרשות, פגע באפקטיביות שלה

- לרשות אין מקורות כספיים אמתיים ואין סמכויות להשפיע על הבטיחות בדרכים ולכן היא לא הצליחה להקים "צוות עובדים לוחם" בעל מוניטין.
- **לרשות** אין מנהל חטיבת מחקר בעל מוניטין וסמכות ואין מדען ראשי.
- בחטיבת המחקר והמידע עצמה חסר צוות מקצועי בעל סמכות ומוניטין שעוסק, בחקירות לעומק של תאונות קטלניות (בתכנית היו 10 בשנה).
- אין **ברשות** קבוצה של חוקרים העוסקים בחקר תאונות הדרכים בישראל.
- אין **ברשות** ניטור שוטף ואין מאגר זמין ועדכני של כל כשלי הבטיחות.
- אין חינוך אפקטיבי לבטיחות בדרכים במערכת החינוך ובלעדיו לא תהיה בטיחות בדרכים בטווח הארוך (הדור הבא).

אפקטיביות נמוכה של משטרת התנועה (הנתונים נלקחו מהתקציב ומהתבטאויות בעיתונות)

- לאגף התנועה של המשטרה אין אמצעים לבצע אכיפה אפקטיבית.
- מספר ניידות התנועה ירד אל מתחת ל-100, לעומת מעל 300 שהיו ב-2010. גם מספר סיירי התנועה ירד ל-425 בהשוואה ל-600 שהיו.
- התקציב של משטרת ישראל הינו כ- **11 מיליארד ₪**, אולם רק כ-**6%**, כ-630 מיליון ₪, מוקצים לאגף התנועה.
- **הרשות** סיפקה 100 ניידות תנועה **למתנדבים** בתחנות המשטרה וכן מימנה בכ- 28 מיליון ₪ לשנה נושאים מיוחדים לפי שיקולי **הרשות**.
- כיום כל התקציב שנועד לאכיפה ברשות עבר למשטרה. כבר בשנת 2013 מסרה **הרשות**, מיוזמתה, 39 מיליון ₪ שנתיים, והשנה עוד 25 מיליון ₪ עוברים עתה ישירות מהאוצר לאגף התנועה של משטרה,

רשות הלאומית לבטיחות בדרכים

גוף סטטוטורי עצמאי שכל ייעודו הוא בטיחות בדרכים

- רק לרשות עצמאית ראייה כוללת ורב מערכתית של הבטיחות בדרכים.
- בכל המשרדים, הבטיחות בדרכים אינה ליבת הפעילות אלא תחום שולי.
- לכל משרד יש נטייה לנתב כספים מתחום הבטיחות לליבת פעילותו.
- אין אפשרות להעביר תקציבי בטיחות ממשרד למשרד לפי שיקולי תועלת.
- הסכום הנדרש להפעלת רשות אפקטיבית הוא של 660 מיליון ₪ לשנה והוא ישמש כתוספת תקציבית מעבר לתקציבי הבטיחות למשרדים עצמם!
- הרשות היא זו שצרכה לתעדף, כל שנה מחדש, את הקצאת כל המקורות הכספיים שעומדים לרשותה לפי הקריטריון של "עלות – תועלת".

יעוד תקציב

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

התקציב הנדרש הוא 660 מיליון ₪ לשנה שייועד ל 5 מטרות:

1. הפעלת חטיבת המחקר והמידע הלאומי על בטיחות בדרכים
2. מערך הבקרה על כל כשלי הבטיחות בדרכים בכל כבישי ישראל
3. הפעלת חטיבת ההסברה ותקציבי פרסום
4. תקציב לפעילויות בטיחותיות הכרחיות שלא נעשות ולא מתוקצבות מכל סיבה שהיא
5. מנהלת הרשות

העלות הכלכלית של תאונות הדרכים

- העלות הכלכלית של תאונות הדרכים בישראל הינה כ-10 מיליארד ₪ לשנה והיא עלות חסר, הערכה היא שהעלות המלאה הינה מעל 14 מיליארד ₪ לשנה.
- הפחתה של 40% בהרוגים תביא להערכתנו לירידה של כ-20% בנזקי תאונות דרכים.
- לכן הצלחת התכנית צפויה להביא לירידה של יותר מ-2 מיליארד ₪ לשנה, סכום שלהערכתנו צפוי לגדול בקצב של 2.5% לשנה.

החיסכון המצטבר בהרוגים וכסף בעשור

- עלות התוכנית היא כ- 5.9 מיליארדי ₪ ל 9 תשע השנים הבאות.
- פוטנציאל החיסכון המצטבר במהלך של 9 השנים הבאות הוא:
כ- 1,000 הרוגים, כ- 5,000 פצועים קשה, וכ- 70,000 פצועים קל.
- החיסכון הצפוי ל - 9 שנים מסתכם בכ- 25 מיליארד ₪. הרווח נטו הצפוי (חיסכון בניכוי עלות התכנית) עומד על כ- **19** מיליארד ₪.
- זוהי אחת ההשקעות בעלת התשואה הגבוהה ביותר במשק.
- בנוסף, "כבונוס" וללא תוספת עלות כלכלית, פחות שכול, סבל וצער.

לכן כלכלית, ובוודאי ערכית, חובה "להגיע ליעד"

חוק הרשות החדש

- אין לבזבז זמן ולהכין עוד תכנית. יש **תכנית לאומית לבטיחות בדרכים** שהוכנה על ידי צוות גדול של 14 מומחים ונתקבלה כבר ב-2005 ע"י הממשלה.
- התכנית עודכנה ב-2011 ואושרה ע"י שר התחבורה.
- הכנסת חוקקה בשנת 2006 חוק זמני (הוראת שעה) **חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** שיפוג בסוף 2017.
- חובה להעביר, כבר עכשיו, בחקיקה בכנסת, את **חוק הרשות הקבוע** שיקנה **לרשות** את המעמד, הסמכויות, התקציב, וכוח האדם המקצועי, מרכיבים שהושמטו מהחוק הזמני.

עיקרי התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים (וועדת שיינין) שקיבלה ממשלת ישראל בשנת 2005, אבל לא יושמה

1. **רשות סטטוטורית עצמאית** עם מועצה מקצועית הקובעת מדיניות לאומית.
2. **רשות עם צוות מקצועי בעל מוניטין**, ידע וניסיון ועם סמכויות בחוק.
3. **אכיפה באמצעות 450 ניידות תנועה ועוד 1,000 סטודנטים כשוטרי תנועה.**
4. **שופטי תעבורה - תוספת של 10 (בנוסף ל-40 שופטי תעבורה שבתקן).**
5. **תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים** כמקצוע חובה לבחינת בגרות חיצונית.
6. **ריסון מהירויות: פסי האטה, מעגלי תנועה, רמזורים להולכי רגל, מצלמות.**
7. **הסברה והדרכה ממוקדת לפי קבוצות סיכון של הולכי רגל ושל נהגים.**
8. **מיפוי מלא של כל כשלי בטיחות בכל הכבישים ומתן התראות בזמן אמת.**
9. **עריכת חקירות לעומק של תאונות קטלניות והסקת מסקנות אופרטיביות.**
10. **מרכז המידע הלאומי והמחקר היישומי של תאונות דרכים בישראל.**

מחוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת שעה) הושמטו רוב עיקרי התכנית הלאומית

- חוק הרשות הוא חוק זמני שיפוג ב-2017.
 - לרשות לא ניתנו כל סמכויות בחוק.
 - לרשות אין מעמד של אחראי על הבטיחות.
 - הרשות לא "באמת" גוף סטטוטורי עצמאי.
 - תקציב הרשות הריאלי קוצץ ב-70%, מ-660 מיליון ₪ ל-220 מיליון ₪,
 - הרשות משמשת בעיקר "צינור להעברת כספים" לגופים שלישיים.
 - לרשות אין מועצה המורכבת מ-10 נציגי ציבור בעלי ידע וניסיון בתחום.
- לכן יש לחזור מיד לתכנית המקורית ולא לחכות עוד שנתיים.**

קבוצות הסיכון

1. הולכי רגל
2. המגזר הערבי
3. משאיות ואוטובוסים
4. ימי גשם
5. אופנועים בעיקר כבדים
6. אופניים ואופניים חשמליים
7. נהגים צעירים

קבוצות הסיכון : הולכי רגל

- כ- 37% נהרגים בתחום העירוני, שם קל מאוד להפחית את ההרוגים
- כ- 30% מתוך ההרוגים, הם הולכי הרגל לעומת מתחת ל-20% במדינות המפותחות.
- כ- 40% מההרוגים הולכי הרגל הם יהודים מעל גיל 65 . כ-10% הם ילדים קטנים מהמגזר הערבי .

קבוצות הסיכון - נהגי המגזר הערבי

- מספר ההרוגים במגזר הערבי בשנת 2016 עמד על 123 נפש ומהווה 33% מכלל ההרוגים, בעוד שחלקם באוכלוסייה הוא 21% כלומר מספר הערבים שנהרגים הוא ב-57% גדול מחלקם באוכלוסייה.
- תופעה זו של מעל 33% הרוגים במגזר הערבי קיימת בכל העשור האחרון
- אילו היו מתנהגים כמו היהודים מספר ההרוגים במגזר הערבי היה יורד ב **60** נפש.
- הדרך להורדת הנפגעים במגזר הערבי היא העלאה משמעותית ומהירה באמצעי הבטיחות (בסדר החשיבות): אכיפה, חינוך, הסברה, ותשתיות.
- גם בהצלחה מלאה, סה"כ ההרוגים בישראל בשנת 2016 היה יורד ל **316** נפש. אבל גם בתוואי זה עדיין מספר ההרוגים לק"מ נסועה היה גבוה יותר ב- 50% מאשר בחמש המדינות הבטיחותיות.

קבוצת סיכון משאיות ואוטובוסים

כ"ן . 

קבוצות הסיכון: דו גלגלי אופנועים ואופניים

- קרוב ל- 15% מההרוגים הם רוכבי האופנועים כאשר חלקם בנסועה הוא 2% בלבד. הרוב המכריע בהרוגים מקרב האופנועים הכבדים.
- 10–15 רוכבי אופניים נהרגים בשנה. חשש שהמגמה תתגבר נוכח כניסת האופניים החשמלאים, העדר שבילי אופניים והעדר אכיפה.

קבוצת סיכון נהגים צעירים

- בשנת 2016 נהרגו 41 נהגים צעירים (עד גיל 24) המהווים 11% מכלל סך ההרוגים בתאונת דרכים.
- להערכתי שיעור הנהגים הצעירים מכלל הנהגים ההרוגים הינו מעל 25%.
- למרות שחלקם מקרב כלל הנהגים הוא כ-16% ולהערכתי חלקם בנסועה הוא נמוך מ 10%.
- מספר הנהגים בישראל כ 4 מיליון איש ומתוכם כ – 16% נהגים מתחת לגיל 24.

הגשם והתאונות

- בישראל בממוצע כ-45 ימי גשם בשנה.
- בהתאם למחקר ראשוני שלי ביום גשם ממוצע נהרגים כ 0.9 בני אדם כתוצאה מהגשם.
- סה"כ כ-40 בני אדם נהרגים בשנה מגשם
- להערכתני ניתן להקטין מאוד תופעה זו ע"י לימוד לנהיגה בגשם, הסברה,
- טיפול בכבישים למניעת שיטפונות (ניקוי ניקוזים).



הפוטנציאל להצלת חיי אדם - לפי קבוצות סיכון

סימולציה לשנת 2016

% הצלה	פוטנציאל ההצלה	הרוגים אם היינו ביעד	הרוגים ב-2016	
61%	63	40	103	הולכי רגל
52%	27	25	52	מגזר ערבי – נוסעים בכלי רכב *
17%	15	75	90	מגזר יהודי – נוסעים בכלי רכב *
28%	16	20	36	ימי גשם
51%	21	20	41	נהגים צעירים
53%	23	20	43	אופנועים
80%	8	2	10	אופניים
46%	173	202	375	סה"כ

* אומדן. ללא הולכי רגל, ללא ימי גשם, ללא נהגים צעירים, וללא דו גלגלי

5 דוגמאות לפעילות נדרשת של הרשות:

1. אספקת ניידות תנועה למשטרה, ומימון סטודנטים
2. מימון ופיקוח על מעברי חציה מרומזרים המיועדים להולכי רגל.
3. מימון מכוניות גרר לפינוי רכבים מקולקלים מכבישים מהירים.
4. הפצת מערכות הסברה למניעת שכיחת תינוקות במכונית.
5. לימוד תורת הנהיגה והבטיחות כמקצוע בגרות

5 דוגמאות לפעילות נדרשת של הרשות:

- אספקת ניידות תנועה למשטרה, ומימון סטודנטים כשוטרי תנועה .
 - מימון ופיקוח על מעברי חציה מהומזרים המיועדים להולכי רגל.
 - מימון מכוניות גרר לפינוי רכבים מקולקלים מכבישים מהירים.
 - הפצת מערכות הסברה למניעת שכיחת תינוקות במכונית.
 - מימון והשתתפות בתכנים ללימוד תורת הנהיגה והבטיחות כמקצוע בגרות ופטור לנבחנים ממבחן עיוני לקבלת רישיון נהיגה.
- הרשות צריכה להוביל פעילויות אלו, ללוות אותן במחקר, לדווח על התוצאות ולהסיק מסקנות.**

אכיפה באמצעות 450 ניידות בכבישי הארץ האמצעי היעיל ביותר לטווח הקצר



➤ הרשות מסרה בשנת 2014 למשטרה, 100 ניידות תנועה למתנדבים.

➤ הרשות הציעה בשנת 2014 למשטרה עוד 100 ניידות תנועה, עם מימון ל- 1000 סטודנטים כשוטרי תנועה זמניים, עם דלק ועם מדים ואוכל.

מעברי חצייה עם רמזור אוטומטי להולכי רגל הניסין האמריקאי - ירידה של כ-70% במספר הנפגעים



כדאי כלכלית להתקין עד כ- 20,000 רמזורים כאלו בישראל. הצפי - חסכון של כ- 45 הרוגים ואלפי פצועים לשנה, ומעל 1 מיליארד ₪. **הרשות** הייתה יכולה לקבוע את הקריטריונים ולממן לרשויות המקומיות התקנת מעברי חציה אלו.

פינוי מכונית עם תקלה מכביש בתוך 30 דקות
הגעת ניידת תנועה למכונית בתוך 10 דקות מעצירתה.



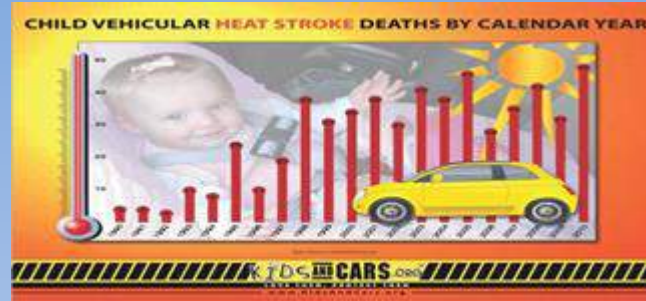
מועצת הרשות העבירה החלטה בשנת 2014 לניסוי בדרך של מתן שרותי גרירה למכוניות שנתקעות בכבישים המהירים.

מודלים
כלכליים

מניעת שכיחת תינוקות במכונית

➤ מתחילת השנה היו 5 מקרי מוות בשל שכיחת תינוקות במכונית.

➤ **הרשות** אכן מתריעה באמצעי התקשורת הפופולריים מפני שכיחה



➤ אולם נראה שהרוב המכריע של המקרים בישראל, השכיחה נעשית ע"י אנשים/נשים שלא נוהגים להסיע את התינוקות על בסיס קבוע.

➤ כמו כן נראה שחלק מהאנשים בעלי פוטנציאל גבוה יותר לשכיחה אינם מאזינים או צופים באמצעי התקשורת בהם **הרשות** מתריעה.

➤ לכן **הרשות** צריכה, בנוסף להתרעה הרגילה, לאפיין את הקבוצות המיוחדות ולהגיע אליהם **ישירות** עם אמצעי הסברה ספציפיים ולשמור איתם על קשר מתמשך וללוות זאת במחקר מתמשך.

לימוד תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים מקצוע בגרות בכתה יא'



הצלחה במבחן הבגרות תזכה בפטור ממבחן עיוני לקבלת רישיון נהיגה. אין במבחן הבגרות נטל נוסף על ילדי ישראל, שכן לא יהיה כפל מבחנים. העלות שנתית עומדת על כ-40 מיליון ₪, ומועצת הרשות הסכימה לממן אותה כבר ב-2014. זו הדרך היעילה ביותר לשינוי תרבות הנהיגה. חבל על כל יום שעובר.

נספחים

גילוי נאות

אני, יעקב שיינין, שימשתי בהתנדבות, לבקשתו של שר התחבורה והבטיחות בדרכים ובאישור ראש הממשלה, יו"ר מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים במשך שלוש שנים, קדנציה מלאה, שפקעה על פי החוק ב-12 באפריל 2015 - לפני כ-27 חודשים.

בשנת 2011 שמשתי, בהתנדבות, כיועץ שר התחבורה לבטיחות בדרכים ועדכנתי את התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים משנת 2005. בשנים 2004 – 2005 שמשתי כיו"ר הוועדה שהוקמה על ידי שר התחבורה וראש הממשלה להכנת תכנית לאומית לבטיחות בדרכים.

משנת 2015 אני עוסק כאדם פרטי גם במחקר וניתוח מגמות בבטיחות בדרכים בישראל באמצעות חברת מודליים כלכליים בע"מ שהינה חברת יעוץ כלכלי (בבעלותי המלאה) שעוסקת בתחזיות וניתוחים כלכליים על המשק הישראלי ומשקי מפתח בעולם.

כל המחקרים והניתוחים בנושא הבטיחות בדרכים נעשים "במודלים" כתרומה לקהילה ללא קבלת כל תמורה כספית. למען הסר ספק, אין אף גוף, פרטי, ממלכתי, או עמותה, שממנת ניתוחים אלו בין באופן ישיר ובין באופן עקיף. המטרה היחידה של פרסום זה כמו גם של האחרים בנושא, הינה הגברת הבטיחות בדרכים.

החשיבות בעצומה

מצגת זו הינה עיקרי המצב ומטרתה להביא לשינוי

בשנת 2004 נתבקשתי לעמוד בראש הוועדה הציבורית להכנת תכנית לאומית לבטיחות בדרכים עם צוות מומחים שכלל 14 חברים.

במהלך 14 שנים למדתי את הנושא השנים הרבות בהן אני פעיל בנושא הבטיחות בדרכים, הדו"חות הרבים שכתבתי, הפורומים הרבים בהם רואיינתי והרצתי, אין ספור תכניות הטלוויזיה והרדיו שבהן רואיינתי, כל אלו לא הצליחו להביא לשינוי בבטיחות.

מניסיוני האישי, ראש הממשלה, שר התחבורה, חברי הממשלה וכל חברי הכנסת כולם מסכימים שניתן לעשות את השינוי וכולם בעד השינוי.

אבל השינוי לא קורה. אף אחד לא רוצה להיות מזוהה עם הרוגים ומוות ושימדדו את הצלחתו. אף משרד ממשלתי לא רוצה שרשות חיצונית תתערב לו בנושא הבטיחות. לכן כל השנים ממסמסים את הרשות, הגעתי למסקנה שאם 1 מיליון איש ואשה יצהירו ויתחייבו שהם לא יצביעו למפלגה או רשימה של תחרוט את המלחמה בתאונות דרכים במצעה.

העבודות שעשיתי בנושא

המצגת כאן מסתמכת על: "התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים - יולי 2005", שהכינה הוועדה שבראשה עמדתי (וועדת שיינין), ושנתקבלה בממשלה על פי המלצתה חוקק חוק הרשות. על ניסיוני בתקופת היותי יו"ר הרשות, על מחקרתי בתחום הבטיחות בדרכים ועל ניסיוני הרב בכלכלת ישראל. מצגת זו מצטרפת לדו"ח האחרון שכתבתי והפצתי ב-31/12/15 "מצב הבטיחות בדרכים בשנת 2015" ולדו"ח לשנת 2014 שלי כיו"ר מועצת הרשות מיום 31 במרץ 2015. דו"חות אלו ודו"חות נוספים מצויים באתר מודלים כלכליים www.modelim.co.il.