

דין וחשבון שנתי 2014 על מצב הבטיחות בדרכים

מוגש לראש הממשלה ושר התחבורה והבטיחות בדרכים

מאת

ד"ר יעקב שיינין

31 במרץ 2015

31 במרץ 2015

לכבוד

מר בנימין נתניהו, ראש ממשלת ישראל
ח"כ ישראל כ"ץ, שר התחבורה, והבטיחות בדרכים

הנידון: מצב הבטיחות בדרכים בשנת 2014, ופעילות הרשות

נכבדי,

על פי חוק **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מועצת הרשות** מחויבת להגיש לכם דין וחשבון שנתי על מצב הבטיחות בדרכים בשנת 2014 ועל מצבה ופעילותה של **הרשות** וזאת עד ל-31 במרץ 2015.

ואולם **מועצת הרשות** כיום הינה גוף ללא מניין חוקי לכינוסה, וכוללת רק 7 חברים מתוך 15 בהרכב מלא. הרכב מלא של המועצה צריך לכלול 10 נציגי ציבור, אולם הוא מונה עתה רק 4 נציגי ציבור מהם 3 חברים וותיקים ופעילים ברשות שראייתם שונה לחלוטין מזו של 3 חברים שהם נציגי המשרדים. לאור מצב זה המועצה אינה מתכנסת ומעשית אין כיום לרשות מועצה.

כיוון שלא קיבלתי מהנהלת הרשות דו"ח על המגמות בבטיחות בדרכים לשנת 2014, וכיוון שאני עומד לסיים את כהונתי ב-12 באפריל 2015, אני מגיש לכם בזאת דו"ח שנתי שהוא אינו דו"ח מאושר ע"י מועצת הרשות אלא עמדתתי ועמדת שני חברי מועצה נוספים, נציגי ציבור הפעילים במועצה מעל 3 שנים. חברים אלו הם: עו"ד גלית אחיעזרא יו"ר וועדת הביקורת במועצה ויעקב אייכלר חבר וועדת הביקורת וחבר ועדת הכספים. יחד, אנו מהווים 3 נציגי הציבור הוותיקים והפעילים מתוך 4 נציגי ציבור במועצה. לכן יש לדעתי לראות בדו"ח זה את חוות דעתם של נציגי הציבור במועצה, ובמפורש זו לא דעת יחיד.

תמצית המנהלים מוצגת להלן בשני עמודים, עמוד **סיכום ומסקנות** ולאחריו עמוד **המלצות** על הנדרש לעשות לשינויי מצב הבטיחות בדרכים. אני מקווה שניתן יהיה ליישם זאת בהקדם.

תודה על האמון שנתתם בי,

ד"ר יעקב שיינין, יו"ר המועצה

תוכן העניינים

חלק א' – סיכום ומסקנות

1. מצב הבטיחות בדרכים בשנת 2014 - 2015
2. מצב הבטיחות בדרכים במאה ה-21
3. יעד הבטיחות והדרך להגעה ליעד
4. המלצות לפעולה.

חלק ב' – עיקרי הפעילות הנדרשת

חלק ג' - הדוגמא של חקירות לעומק

נספח – פעילותי בשלוש השנים האחרונות

א. סיכום המצב הכולל של הבטיחות בדרכים

נכון ל- 31 במרץ 2015, מצב הבטיחות בדרכים מדאיג ביותר. כבר מעל שנתיים נמשכת המגמה הקשה של עלייה במספר ההרוגים. במהלך 12 החודשים האחרונים, אפריל 2014 - מרץ 2015, נהרגו **345** בני אדם מהם **125** הולכי רגל. הטבלה להלן מציגה את סה"כ ההרוגים לפי שנים קלנדריות מהקמת **הרשות**.

הרוגים בתאונות דרכים מיום הקמת הרשות

2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	
320	309	290	382	375	346	433	415	סה"כ הרוגים
195	215	198	260	250	235	294	294	הרוגים בכלי רכב (כולל דו גלגלי)
125	94	92	122	125	133	139	121	הרוגים הולכי רגל

בשנת 2014 נהרגו **320** בני אדם כ-10% יותר מאשר בשנת 2012. ואולם כל הגידול בהרוגים בין 2012 ל 2014 היה גידול **בהרוגים הולכי הרגל**, מ 92 הרוגים ב 2012 ל-125 בשנת 2014, זהו גידול בלתי הגיוני של 36%.

ניתוח הנתונים מצביע בברור על התנהגות שונה בין שתי קבוצות, קבוצת נוסעי כלי הרכב (נהגים ונוסעים – כולל דו גלגלי) וקבוצת הולכי הרגל. בעוד שבקרב הקבוצה הראשונה הייתה ירידה מצטברת של 35% במספר ההרוגים ב-7 השנים האחרונות, בקרב הולכי הרגל לא הייתה כל ירידה. חמור יותר, כ-40% מכלל ההרוגים בתאונות דרכים הינם הולכי רגל, זהו שיעור הכפול מהמקובל במדינות המפותחות.

מעידוד הנתונים עולה בברור **שמהפכת הכבישים והמחלפים** יחד עם ההתקדמות הטכנולוגית בבטיחות כלי הרכב הם שחוללו את עיקר השינוי ואת הירידה במספר ההרוגים מקרב נוסעי כלי הרכב. קצב הירידה השנתי של ההרוגים מקרב נוסעי כלי הרכב בין השנים 2007 – 2014, עמד על 5.4%, זאת למרות הנסועה שגדלה בקצב של כ- 2% לשנה. אולם דבר לא קרה בתחום הולכי הרגל. מספר ההרוגים בקרב הולכי הרגל, בשנת 2014 היה אפילו גבוה מזה של 2007. לכן הבעיה הקשה של הבטיחות בדרכים הינה בקרב הולכי הרגל וקבוצות הסיכון הם: תינוקות במגזר הערבי, מבוגרים מעל גיל 65 במגזר היהודי ונהגים העוצרים בשולי הכבישים המהירים.

כלומר הכספים שנותבו לתחום הולכי הרגל והתשתיות העירוניות לא סיפקו את התמורה הבטיחותית. במשך כל 7 השנים שבה פעילה **הרשות**, היא הזרימה מעל מיליארד ₪ לרשויות המקומיות בצורות שונות, אבל ללא כל הצלחה להוריד את ההרוגים מקרב הולכי הרגל. גם הכספים שנותבו למשרד החינוך לשיעורי "זהירות בדרכים" פספסו כנראה את יעדם. כיוון שאין כל מחויבות לתלמידי התיכון לתחום זה (ראו הצעתי להפוך את תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים למקצוע בגרות שיפטור ממבחן עינוי לקבלת רישיון נהיגה). הכספים שנתנה **הרשות** למשטרת התנועה, בסה"כ החליפו את הכספים שמשטרת ישראל הייתה מקצה למשטרת התנועה בלא שמשטרת התנועה קיבלה תוספת משמעותית (להוציא 100 ניידות למתנדבים שהרשות סיפקה בשנת 2014).

ככלל ניתן לקבוע **שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** הינה גוף שמשמש "**צינור**" להעברת כספים לגופים שלישיים עם תקציב של 240 מיליון ₪ (שקוצץ ריאלית בכ-65%) ושרובו המכריע מנותב לגופים שלישיים ללא כל יכולת השפעה עליהם. **התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים** שאושרה ביולי 2005 על ידי ממשלת ישראל, **נונה** לחלוטין "בחוק הרשות" ועוד יותר מכך בפרקטיקה "בשטח".

מנגד, במדד הבטיחות בדרכים האובייקטיבי, של מספר הרוגים לק"מ נסועה, ישראל להערכת כיס (2014) רק במקום 12 בעולם. זאת ללא כל סיבה אובייקטיבית שישראל לא תהיה בין חמשת המקומות הראשונים בעולם. מזג האוויר אצלנו נוח יותר, ללא שלגים וסופות, התשתיות טובות כמו באירופה, המכוניות חדשות ובטוחות כמו באירופה, המרחקים קצרים, והרוב הינו שטח מישורי. הישראלי הממוצע לא נחות טכנולוגית מהאירופאי, עם הרגלי נהיגה ללא אלכוהול טובים משמעותית מאירופאי וניתן להפכו גם למושמע לחוקים.

ב. עקרי מצב הבטיחות לשנת 2014

התנודתיות החדה בהרוגים בתאונות הדרכים בשנים האחרונות אכן מקשות מאוד לקבל תמונת מצב מנוטרלת תנודתיות. שנת 2012 הייתה חריגה מאוד כלפי מטה (ירידה ל 290 הרוגים) עקב שלושה חודשים חריגים ואנו כתבנו זאת בדו"ח של שנת 2013 ואמרנו זאת במפורש במסיבת העיתונים ב-31 בדצמבר 2012. בשנת 2011 היו 382 הרוגים והיא הייתה חריגה כלפי מעלה ולכן ניתוח המגמה צריך להיעשות על פני תקופה של מספר שנים. אנו משתמשים בתיאור המגמה בהתאם לממוצע נע של 24 חודש.

תמצית הנתונים על הרוגים* בתאונות דרכים לשנים 2007 - 2014

2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	
320	309	290	382	375	346	433	415	סה"כ הרוגים
315	300	336	379	360	390	424		ממוצע נע על פני 24 חודש
39%	30%	32%	32%	33%	38%	32%	29%	שיעור ההרוגים הולכי הרגל
6.1	6.0	5.8	7.6	7.5	7.1	9.2	9.2	הרוגים ל 1 מיליארד ק"מ נסועה

* כולל תאונות שישראלים מעורבים בהם בשטחי יהודה ושומרון. כולל פצועים בתאונות דרכים שנפטרו עד 30 יום מהתאונה.

שיעור הולכי הרגל מקרב ההרוגים בתאונות דרכים נמצא בשיא של כ-39%, שהוא כפול מהמקובל במדינות המפותחות. תמורה גם העובדה שמספר ההרוגים בקרב הולכי הרגל חזר אל מעל לרמה של 2007, שנת הפעלה ראשונה של **הרשות**, בעוד שמספר ההרוגים בכלי הרכב עצמם ירדו בכ-34%. כאמור הטבלה מראה בברור את ההבדל בין ההירידה בהרוגים מקרב נוסעי כל הרכב לבין המצב הקיים בקרב הרוגים הולכי הרגל. בעוד שמתרחשת ירידה סבירה ומתמשכת בהרוגים מקרב הנוסעים בכלי הרכב עצמם. הירידה המתמשכת בכל העשור האחרון ובמיוחד ב-3 השנים האחרונות, מראה כי מהפכת התשתיות בכבישים ובמחלפים נוחלת הצלחה גדולה. זו הייתה כנראה השקעה כדאית ביותר, גם כלכלית, שנעשתה (ונעשת) בישראל במהלך ה-20 השנים האחרונות. בנוסף, השיפור הטכנולוגי המשמעותי בבטיחות כלי הרכב עצמם ובאביזרי הבטיחות המותקנים בהם, תורמים תרומה מכרעת לירידה בחומרת הנפגעים וירידה חדה בהרוגים.

הנתונים לשנת 2014 מראים על ירידה בהרוגים בקרב רוכבי הדו-גלגלי ונהגים צעירים:

- ירידה של כ-23% בהרוגים מבין רוכבי הדו גלגלי הממונע וחזרה לרמה של 2012 (אבל עדיין נהרגים 37).
- ירידה של כ-21% בהרוגים מבין רוכבי האופניים והשנה יהיו מספר ההרוגים הנמוך ביותר ב 6 השנים האחרונות, למרות העלייה הדרמטית בפופולריות של רכיבה על אופניים (אולם עדיין יש 11 הרוגים).
- ירידה של 15% בהרוגים מקרב הנהגים הצעירים (אך עדיין 33 הרוגים) ואנו מקווים שהרישיון המדורג שהפעלתו החלה בשנת 2014, יביא לירידה גדולה הרבה יותר במספר ההרוגים בשנים הקרובות.
- נמשכת מגמת הירידה בהרוגים כתוצאה משימוש באלכוהול. השנה כ-2% בלבד מההרוגים הם תוצאה של השפעת אלכוהול. להשוואה, בארה"ב כ-30% מההרוגים הם תוצאה של השפעת אלכוהול.

ב. סיכום מצב הבטיחות בדרכים במאה ה-21 (1999 – 2014)

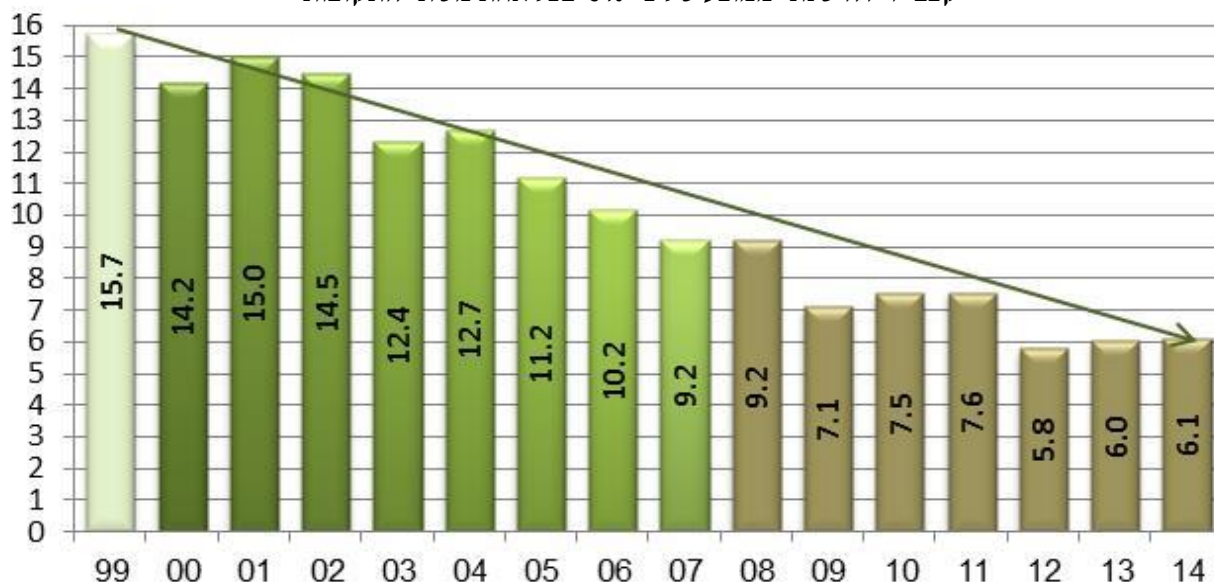
הבטיחות בדרכים השתפרה מאוד מאז תחילת המאה ה-21 והינה כאמור תוצאה של מהפכת התשתיות וטכנולוגיית הבטיחות בכלי הרכב. זוהי תופעה אשר קיימת בכל המדינות המפותחות אם כי בישראל התשתיות נבנו באיחור ניכר (ולכן השפעתן מאוחרת יחסית). משנת 1999 ועד סוף 2014, מספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל ירד מ-549 איש ל-320 איש. זאת למרות שבתקופה זו גדלה מצבת כלי הרכב בישראל בכ-65%, ובמדידה מדויקת יותר, הנסועה בק"מ גדלה בכ-50%. יש לזכור שבין ישראל רמת המינוע (כלי רכב לתושב מעל גיל 15+) היא עדיין רק כ-60% מהמקובל באיחוד האירופאי, ולכן צפוי, להערכתנו, גידול נוסף של כ-50% במצבת כלי הרכב עד לשנת 2030. התקווה היא שהנסועה תגדל רק בכ-25%, אבל הדבר מותנה בפיתוחה של מערכת הסעת המונים מודרנית ויעילה.

במונחים המקובלים של מדד הבטיחות בדרכים, שבו מודדים הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה, הירידה הייתה מכ-15.7 הרוגים בסוף המאה ה-20 (שנת 1999) לכ-6.1 הרוגים בשנת 2014. זוהי ירידה בשיעור מצטבר של כ-60%, או קצב של כ-6% בשנה, שמתרחשת אצלנו ב-15 השנים האחרונות. אולם גם במדינות המובילות בעולם (נורבגיה, אנגליה, אירלנד, שבדיה, והולנד, לדוגמא) מתרחש שיפור, ומספר ההרוגים שם נע היום בין 3.5 לבין 4.2, לכל 1 מיליארד ק"מ נסועה. כלומר, ישראל חייבת לרדת בין 30% ל-40% נוספים במספר ההרוגים, כדי להימנות עם חמש המדינות המובילות בעולם בבטיחות בדרכים.

הרוגים בתאונות דרכים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה - המאה ה-21

2000-2007 השנים שלפני פעילות הרשות, 2008 – 2014 שנות פעילות הרשות

קצב ירידה שנתי ממוצע של כ-6% בכל אחת משתי התקופות



המצב של קיפאון בשנתיים האחרונות מדאיג מאוד. קצב הירידה הממוצע בהרוגים לנסועה, בין 1999 לבין 2007, לפני הקמת הרשות, עמד על 6.5% לשנה, ובין 2007 לבין 2014 עומד על 5.7%. לכן, מהנתונים לא נראה ש**לרשות** השפעה על קצב הירידה במאה ה-21. להערכתנו בנוסף למהפכת התשתיות וטכנולוגיית הבטיחות בכלי הרכב, למודעות הציבורית בכל אמצעי התקשורת ובכנסת, הייתה השפעה משמעותית על התייחסות רצינית יותר לאמצעי זהירות. אבל עתה ברור ששכל זה אינו מספיק ונדרש גוף מקצועי אפקטיבי שינתב את

המאמצים להמשך הירידה בהרוגים לכיוון חמש המדינות הבטיחותיות בעולם עד שנת 2020. המשמעות היא ירידה אל מתחת ל 200 הרוגים בשנת 2020. הפער הוא גדול מאוד (בין 340 ל-200) אבל ניתן לסגרו.

ג. היעד לשנת 2020 - להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם

היעד שאימצה **מועצת הרשות** ואומץ גם על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים, שהוצג לממשלת ישראל ולראש הממשלה, הוא שישראל תהיה בין 5 המדינות הבטוחות **משנת 2020** ותתמיד בכך לאורך זמן. כלומר כל שיפור שיעשה ע"י חמש המדינות הבטוחות יהיה חייב להיעשות מידיה גם בישראל – זהו "יעד דינמי".

בחמש המדינות הבטיחותיות בעולם, אנגליה, אירלנד, שבדיה, הולנד ונורבגיה, מספר ההרוגים הממוצע ל-1 מיליארד ק"מ נסועה הוא כ-4, לעומת כ-6 אצלנו. כלומר, כדי להדמות למדינות הבטוחות היינו צריכים לרדת השנה בכ- 33% במספר ההרוגים, לפחות מ-215 הרוגים (כ-100 הרוגים פחות מאשר בפועל). הערכות הן שבשנת 2020 הממוצע של חמש המדינות הבטיחות יעמוד על כ-3.5 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה, ואז האתגר שלנו יהיה עוד גדול יותר.

בכל הבדיקות והמחקרים בהם עיינתי, לא מצאתי כל מניעה אובייקטיבית לאי הימצאותה של ישראל בין חמש המדינות המובילות בעולם. נהפוך הוא, כל התנאים האובייקטיביים מראים שלישאל יש דווקא יתרון יחסי מובהק בכל הפרמטרים הרלוונטיים: **(א)** המכוניות בתקינה האירופאית המחמירה, וגילן הממוצע צעיר יחסית; **(ב)** הכבישים החדשים הרבים הדו-נתיביים, מעקות הבטיחות והמחלפים, כולם נבנים ברמה אירופאית גבוהה; **(ג)** האקלים שלנו נוח משמעותית בהשוואה לאירופה (מיעוט ימי גשם, ריבוי שעות אור ושמש בחורף, העדר סופות שלגים וקרח וכו'); **(ד)** ארצנו מישורית יותר והמרחקים בה הם קצרים הרבה יותר; **(ה)** הישראלים אינטליגנטיים ומיומנים טכנית לא פחות מהאוכלוסייה באירופה, וחשוב מכל - ניתן גם אצלנו להשפיע על ההתנהגות הנהגים באופן שאינו נופל מהמקובל באירופה - שימוש נרחב בחגורות בטיחות ומיעוט נהיגה בהשפעת אלכוהול (בהשוואה לאירופה), הם דוגמאות אופייניות לכך.

כולם מסכימים "לאמץ" את היעד, אבל לא כולם מבינים את המשמעות שלו. לפיכך הטבלה שלהלן מסכמת את הפרמטרים הרלוונטיים לעמידה ביעד ואני מקווה שהיא ממחישה את המשמעויות.

היעד לשנת 2020 – להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם

שיעור שינוי שנתי ממוצע	תחזית ויעד 2020	2014	
+1.7%	9.1	8.2	תחזית אוכלוסיית מדינת ישראל – במיליונים
+3.0%	3.5	2.95	תחזית למצבת כלי הרכב, במיליונים
+1.6%	57.5	52.3	תחזית לנסועה במיליארדי ק"מ
-7.4%	200	318	סה"כ הרוגים בתאונות דרכים – יעד ל- 2020
-3.1%	160	193	הרוגים בתוך כלי הרכב (כולל דו גלגלי) – יעד ל- 2020
-17.3%	40	125	הרוגים הולכי רגל בתאונות דרכים – יעד ל- 2020
	20%	40%	שיעור ההרוגים הולכי הרגל מכלל ההרוגים- יעד ל-2020
-8.8%	3.5	6.1	סה"כ הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה – יעד ל-2020

עיון בטבלת היעד לעיל מראה וממחיש את אשר נדרש להשיג. ברור, שעיקר הקושי הוא לרדת בהרוגים מקרב הולכי הרגל. כאן נדרשת ירידה שנתית ממוצעת של 17% מהרמה של 2014 (אבל רק של 13% אילו היינו ברמה של 2013). יעד זה ניתן להשגה והוא גם כלכלי (על בסיס החיסכון בעלויות של תאונות הדרכים), אך נדרש לעשות את הפעולות הנכונות ולהיות אפקטיביים, בתנאי שיועמדו לשם כך התקציבים הנדרשים.

א. התנאים ההכרחיים להשגת היעד

אני מודע לכך, שהמשימה "להגיע ליעד" עד שנת 2020 הינה אתגרית ביותר והתהליך קשה יותר ככל שמתקרבים ליעד. אולם ישראל היא מדינה מובילה בעולם בדאגה לחיי תושביה, מוסכם על כולנו גם הציווי "ונשמרתם לנפשותיכם". לכן, ההגעה ליעד הינה גם משימה כלכלית. המשמעות היא שבשנת 2020 מספר ההרוגים בתאונות דרכים יפחת בכ-37% לעומת המצב כיום. גם אם שיעור הנזקים הכלכליים יפחת רק ב-20% (הערכה פסימית מאוד) החיסכון הכלכלי צפוי להיות מעל 2 מיליארד ₪ לשנה (מעבר לירידה בשכר, בצער ובסבל). לפיכך, ההשקעה השנתית הנדרשת **לרשות לאומית לבטיחות בדרכים**, בסך של 660 מיליון ₪, הינה כדאית ביותר, בתנאי כמובן שתהיה אפקטיבית.

כאמור לעיל, **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** במתכונתה הנוכחית אינה אפקטיבית, אך ניתן להפוך את הרשות לגוף עצמאי, עם אנשי מקצוע וסמכות מקצועית מוכחת, עם מועצה ציבורית חזקה של אנשי ציבור מקצועיים ומנוסים (ניהול, כלכלה, הנדסה, טכנולוגיה ופסיכולוגיה) ועם תקציב של 660 מיליון ₪. במצב זה **הרשות** לא תצטרך להיות "צינור להזרמת כספים", אלא תפעל לפי קריטריונים של תפוקות, תבחן אפקטיביות של ההשקעה בבטיחות באמצעות מחקרים נלווים ותעסוק בהקצאות דינמיות לבטיחות לפי חישובי "עלות – תועלת".

בידי **הרשות** יש כיום תכנית לאומית מעודכנת וסדורה, שנבנתה על בסיס התכנית המקורית משנת 2005 ("יועדת שיינין") ועודכנה בשנת 2011. תכנית זו עברה את אישור **מועצת הרשות** ואת בחינתו ואישורו של השר הממונה (ח"כ ישראל כ"ץ) והיא מוכנה ומחכה **ברשות** ליישום מלא.

רשות אפקטיבית חייבת לשלוט באופן מלא בתקציבה ובשימוש בו בכל השלבים של בחירת הספקים ומדידת התפוקות. יש הכרח **שהרשות** תהיה שותפה מלאה בתכניות ותקבע יעדים. הדבר נכון: בתכניות של משטרת התנועה **שהרשות** מממנת, בתקציבים למשרד החינוך ללימוד תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים, בפעילויות בטיחות ותשתיות בכל 250 הרשויות המקומיות ובכל יחסי **הרשות** עם כל שאר הגופים השלישיים **שהרשות** תומכת ומממנת. רק כאשר **הרשות** תהיה שותפה מלאה בכל התכניות, תקבע מדדי תפוקות ותבחן אותן באופן שוטף, ורק כאשר **הרשות** תהיה זו שתחליט באופן מקצועי ועצמאי, באמצעות **מועצת הרשות**, על ההקצאות הכספים לתחומים השונים, ולפי שיקולי בטיחות בלבד, רק אז היא תוכל להיות אפקטיבית.

לכן חובה לבצע עתה את השינוי היסודי בכל התנהלות **הרשות** ולהפכה "מצינור להזרמת כספים" לגוף מקצועי, בעל מוניטין וסמכות מקצועית, שמבין, מעודכן ומעדכן "בזמן אמת" במערכות הכבישים העירוניים והבינעירוניים, בכשלי הבטיחות בכל הארץ ובהתנהגות הנהגים והולכי הרגל. כיום אין **ברשות** את המידע המלא ואת ההבנה המלאה במרכיבי הבטיחות ההכרחיים. יש הרבה שטחיות, החלטות שרירותיות, ושימוש "בחומרים" ובסיסמאות לא רלוונטיים. רק כאשר **הרשות** תהפוך לגוף המקצועי בעל המוניטין כדוגמת חטיבת המחקר בבנק ישראל, ניתן יהיה לנפות את התפל והלא רלוונטי ולהתמקד בעיקר.

"להגיע ליעד" – המשמעות והדרך

המטרה: להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם עד שנת 2020. **המשמעות:** ירידה אל מתחת ל-200 הרוגים בשנת 2020. **הקצב:** ירידה שנתית של כ-7.5% בהרוגים (או כ-9% בהרוגים לק"מ נסועה).
ההתמקדות: הורדה דרסטית של ההרוגים מקרב הולכי הרגל, מ-125 לשנה אל מתחת ל-40.

רק בעזרת **רשות לאומית לבטיחות בדרכים** שתהיה גוף עצמאי, בעל מוניטין, עם אנשי מקצוע ומנהלים מקצועיים, עם שקיפות מלאה, עם מועצה ציבורית עצמאית, ועם תקציב של 660 מיליון ₪, **נוכל ונצליח!**

ג. המלצות לפעולה

המלצות להלן הם תוצאה ישירה של הניסיון המצטבר במהלך כל 8 שנות פעילות **הרשות** ולאור מסקנות והמלצות וועדת פרופ' בלשה משנת 2011 שמשמעותן הפרקטית הייתה לסגור את הרשות, לאור דעתם של הרוב המכריע של כתבי התחבורה, ולאור ניסיוני ב-3 השנים האחרונות בהם אני משמש (לבקשת של התחבורה) יו"ר הרשות, ולאור העובדה שהייתי יו"ר הוועדה להכנת התכנית הלאומית בשנת 2005 שהמליצה על הקמת הרשות.

1. יש לסגור מידיית את הרשות הנוכחית ולפתוח מחדש רשות על פי המלצות התכנית הלאומית המקורית. כלומר להקים מחדש רשות סטטוטורית עצמאית מקצועית. בטרמינולוגיה המקצועית, לבצע מידיית את מודל "**סגירה פתיחה**" המוכר.
 2. במבנה הקיים של הרשות הכישלון מוכתב מראש, והרשות אינה יכולה להצליח. המצב הקיים הינו בזבוז מקורות כספיים ללא כל אפקטיביות לטובת הבטיחות בדרכים ואין כל אפשרות מעשית לשנות במתווה הקיים ובצוות הקיים.
 3. התקציב המועבר לרשות עומד השנה על 240 מיליון ₪ לעומת תקציב מקורי של 660 מיליון ₪ (550 מיליון ₪ במחירי 2005). הקיצוץ המתמשך בתקציב נעשה עקב חוסר האפקטיביות של הרשות. אבל
 4. המצאות הרשות במשרד התחבורה **מונעת** את ההצלחה. הרשות הינה גוף המבקר את משרד התחבורה ולכן לא יתכן שהוא יהיה כפוף לפקידים המבוקרים על ידו. השר ישראל כ"ץ רצה בהצלחת הרשות ולכן בעיה זו אינה בעיה שתלויה בשר אלא בעיה שתלויה **במשרד עצמו**.
 5. חובה לבחור מועצת רשות שתהיה מורכבת **כולה** מ-15 אנשי ציבור בכירים ובעלי ניסיון בניהול וכלכלה ברמה הלאומית שיוכלו לנתב את הרשות לאפיקים אפקטיביים על פי ניסיונם המצטבר.
 6. בראש הרשות יש להעמיד מנכ"ל בעל ניסיון בגופים דומים, ולצדו צוות מקצועי של 20 אנשי מקצוע בתחום ההנדסה והתחבורה, 10 כלכלנים ואנשי הסברה כ-30 אנשים
 7. מתוך הניסיון הרב שנצטבר, עולה בברור התובנה שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים חייבת להיות ממוקמת במשרד ראש הממשלה ולא בשום משרד אחר וזאת כיוון שהיא נוגעת ל-4 משרדים במקביל: תחבורה, ביטחון פנים (משטרה), בריאות, וחינוך. כיוון שמדובר חיי אדם שנהרגים כל שנה חשיבותה למשרד ראש הממשלה אינה נחותה מחשיבות המועצה לביטחון לאומי.
 8. ליו"ר המועצה אין כל סמכות ואחריות מלבד לכנס את המועצה ולעלות נושאים לסדר היום. זאת בניגוד מוחלט ליו"ר בחירת יו"ר חמישי למערכת הקיים כמובן שלא לא יפתור את הבעיה חסר האפקטיביות אם כי יתכן שיביא לשקט ולהמשך חלוקת כספים לגופים שלישיים ללא הפרעה.
 - 9.
- היעד הדינמי שנקבע הינו להיות בין 5 המגינות הבטוחות בעולם עד שנת 2020 וזאת על פי המדד האובייקטיבי של מספר הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה. כיום ידראל נמצאת ברמה של 6.2 הרוגים לכל 1 מיליארד ק"מ

הסיבות לכישלון הרשות

לדעתי המקצועית הרשות בהרכבה ובמבנה הנוכחי כשלה. אוסף גדול של סיבות גרמו כישלון זה.

שר התחבורה בשנת 2004 הקים וועדה ציבורית שבראשה עמד יעקב שיינין להכנת תכנית לאומית לבטיחות בדרכים ("וועדת שיינין"). וועדה זו כללה 14 אנשי מקצוע מתחומי: הבטיחות בדרכים, הכלכלה, הנדסת התחבורה, חינוך, רפואה וממשל. ביולי 2005 פרסמה הוועדה את התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים ואת המלצתה להקים רשות עצמאית סטטוטורית לבטיחות בדרכים ולהפרידה ממשרד התחבורה.

תכנית זו הצגה לממשלת ישראל (בראשות אריאל שרון ז"ל) ביולי 2005 והיא קיבלה החלטה ברוב של 19 שרים וללא מתנגדים לאמץ את התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים בהתאם לדו"ח וועדת שיינין, כמקשה אחת ולהעבירה לחקיקה.

בסוף 2006 הושלמה החקיקה להקמת רשות סטטוטורית שתקרה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. הרשות החלה לפעול בתחילת 2007 עם תקציב שנתי של 550 מיליון ₪

בהתאם לחוק, לרשות מונתה מועצת הרשות אשר בהרכבה המלא כוללת 15 חברים מתוכם 10 נציגי ציבור ו-5 נציגי המשרדים הממשלתיים היכולים לייצג את משרדיהם. השר האחראי על הרשות הינו שר התחבורה והבטיחות בדרכים אבל הרשות נפרדת לחלוטין ממשרד התחבורה ואינה כפופה אלא מקבילה למשרד התחבורה.

הרעיון היה ברור וחד משמעי אבל "היישום בשטח" היה אחר לחלוטין ובמהלך של 4 שנים סורסה הרשות לחלוטין.

נקודות מרכזיות

1. הרשות הסטטוטורית הוקמה ללא התלהבות יתרה של משרדי האוצר, המשפטים
2. משרד התחבורה נאלץ לשתף פעולה אבל הוא המשרד שנפגע ישירות כיוון שהמשמעות הייתה של הפיכת מחלקה פנימית במשרת לרשות סטטוטורית עצמאית.
3. התוצאה הייתה שחוק הרשו כירסכם בעקרונות הרשות והפך אותה לגוף יעוץ פאסיבי
4. מיום הקמתה השתלטו עלייה פקידי משרד התחבורה ו דו"ח מבקר המדינה לשנת 2011 מציג זאת בצורה מפורשת
5. בתקופה הראשונה היו ברשות 100 עובדים שהיו באבטלה גדולה ויצרו מערכת התנהגותית
6. במשך השנים פרשו עובדים רבים וקידום העובדים נעשה בעיקר במכרזים פנימיים
7. כיום מונים ברשות 55 עובדים
8. משרד התחבורה לקח לרשות כל שנה 120 מיליון ₪ לתשתיות עירוניות המשטרה לקחה לרשות מעל 65 מיליון ₪ לשנה
9. נציגי המשרדים לחצו על קבלת הסכומים

- 10.** העבות הכספיים נעשו ללא קרטריונים אמתיים של בטיחות בדרכים ללא מדדים
11. כל מני גופים ועמותות כמו "פורם פעולה" ראו ברשות מקור כספי שאם עדיין לא מומש ימוש

לפיכך אין שום סיכוי שניתן יהיה להפוך את הרשות למה שהייתה צרכה להי

ברשות הנוכחית התחלפו 5 מנכ"לים אף אחד מהם לא היה איש בטיחות בדרכים, מהנדס תחבורה, או אפילו כלכלן מקצועי בעל ניסיון. התוצאה כל אחד מהמנהלים הוליד את הרשות לדרך משלו מבלי שאיפלו ידעו את הנושא.

דווקא 4 יו"ר היו ברמה מקצועית גבוהה יותר והם לא יצלחו

עכשיו צריך להיכנס לתפקיד יו"ר חמישי ש ורוב הסיכויים הם שהוא יהיה (תהיה) אדם חלש

לכן חובה להפסיק את פעילות הרשות הנוכחית מידית ובמקביל להקים רשות לאומית חדשה עם צוות חדש בדיוק כפי שנעה עתה ברשות השידור.

12. א. מבוא

מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הרשות) מחויבת להגיש דו"ח שנתי על מצב הבטיחות בדרכים ופעילות הרשות לשנת 2014 עד ל 31 במרץ 2015. אולם כיום אין למועצת הרשות מנין חוקי (קוורום) ובהרכב חברי המועצה הנוכחי אין הסכמה בין רוב נציגי הציבור במועצה לבין שלושת נציגי המשרדים.. אבל נוכח המצב הקשה בבטיחות בדרכים בשנת 2014 ונוכח מצבה התפעולי הקשה של הרשות, כתבתי דו"ח זה כפי שאני רואה זאת כדי להתריע "בזמן אמת" ולאפשר תיקון מהיר של המצב. שני נציגי הציבור הנוספים במועצה, עו"ד גלית אחיעזרא ומר יעקב אייכלר, עברו על הדו"ח והם מצרפים את תמיכתם בו. יחד אנו מהווים רוב של נציגי הציבור במועצה.

ואולם **מועצת הרשות** כיום הינה ללא מניין חוקי. גרוע מכך, במועצה רק 4 נציגי ציבור מהם 3 וותיקים ופעילים ברשות שחלוקים מהותית על 3 נציגי המשרדים. לאור מצב, הדו"ח שאני מגיש לכם בזאת מציג את עמדתי ואת עמדת שני חברי מועצה נציגי ציבור נוספים הפעילים במועצה מעל 3 שנים. חברים אלו: עו"ד גלית אחיעזרא יו"ר וועדת ביקורת במועצה ויעקב אייכלר חבר וועדת ביקורת וועדת כספים. יחדיו אנו מהווים 3 נציגי הציבור מתוך 4 נציגי ציבור ולכן יש לדעתי לראות בדו"ח זה גם את חוות הדעת של נציגי הציבור במועצה.

הסיכום כאן מראה את המגמה של השנתיים האחרונות כמו גם את המגמה ארוכת הטווח. בשנתיים האחרונות ישנה עצירה במגמת ירידה בהרוגים, ואולם המגמה מתחילת המאה ה-21, הינה של ירידה בהרוגים בקצב שנתי ממוצע של כ- 6% לק"מ נסועה. ישראל אכן עשתה שינוי משמעותי ביותר, אך גם המדינות האחרות עשו. לפיכך נשארה עדיין כברת דרך ארוכה מאוד שישאל צריכה לעבור כדי להימנות עם המדינות הבטוחות בעולם. בשנת 2014 ישראל ממוקמת, להערכתי, במקום ה-12 בעולם בבטיחות בדרכים, והיא נדרשת לרדת בכ-33% נוספים בהרוגים כדי להיות בין 5 המדינות הבטוחות בעולם על פי המדד המקובל של מספר הרוגים לק"מ נסועה.

האסון של נפגעי תאונות דרכים הוא של כולנו. בשנת 2014 שכלנו 319 בני אדם, ובמהלך 12 החודשים האחרונים עד לתאריך 31 במרץ 2015 נהרגו מעל 330 בני אדם. לא את כולם יכולנו למנוע, אבל אנו חייבים לעשות ולהיות יעילים ואפקטיביים הרבה יותר במאבקנו בתאונות הדרכים. זאת לדעת, שהמלחמה בתאונות דרכים הינה גם כדאית על בסיס כלכלי. העלות הכלכלית של תאונות דרכים הינה מעל 10 מיליארדי ₪ לשנה וזאת נוסף על השכול, הצער והסבל, שאין להם שיעור.

לצורך המלחמה בתאונות דרכים הוקמה בשנת 2007 הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים עם תקציב שנתי של 550 מיליון ₪ (במחירים של היום - כ- 660 מיליון ₪). אולם הקשיים המנהליים בהקמת הרשות כגוף עצמאי היו גדולים מאוד. הרבה גורמים במשרדי הממשלה לא רצו את הרשות כגוף עצמאי ודינמי ועשו רבות כדי לנטרלה. התוצאה, הרשות הופעלה כגוף חלש ולא אפקטיבי, שעסק בהעברת כספים לגופים שלישיים. במקביל, תקציב הרשות קוצץ כל שנה בצורה קיצונית, כך שחולשתו הלכה והעמיקה. התקציב שהממשלה היוצאת אישרה לרשות לשנת 2015 עומד על 35% בלבד מהתקציב הריאלי המקורי ואין בו הלימה בין מצבת העובדים (כ-60 עובדים) לבין התקציב לפעילות שוטפת עצמאית, המסתכמת בפחות מ-60 מיליון ₪ (160 מיליון ₪ הינם העברות כספים לגופים שלישיים ו-20 מיליון ₪ משמשים להחזקת העובדים והמנהלה).

התוצאה - **רשות** אשר עדיין משמשת "צינור" להעברת כספים בתחום הבטיחות בדרכים, ללא אנשי מקצוע בעלי מוניטין, ללא שליטה, בקרה וידע על היעילות השימוש בכסף לטובת הבטיחות בדרכים. במילים אחרות, אין עדיין מדדי תפוקות על האפקטיביות של כל שקל הוצאה לטובת הבטיחות.

מועצת הרשות כיום מונה רק 7 חברים מתוך 15 חברים בהרכב מלא של המועצה. על פי החוק למועצת הרשות אין כיום מנין חוקי לכינוסה (קוורום). חמור מכך, ישנם כיום רק 4 נציגי ציבור מתוך 10 נציגי ציבור שצרכים להיות במועצה בהרכב מלא. שצרכים להיות) מנסה לפעול נחרצות לשינוי יסודי של המבנה ותפעול **הרשות** אבל עדיין היא אינה חשופה לכל הנתונים והעברות הכספים ובמבנה **הרשות** הקיים היא אינה יכולה ליישם את המדיניות שהיא התוותה. נדרש לכן שינוי מבנה יסודי שיביא את **הרשות** להיות גוף מקצועי, בעל מוניטין, עצמאי, עם תקציב ראוי ופעילות אפקטיבית בתחום הבטיחות בדרכים.

למועצת הרשות אין יכולות פיקוח אמתי ומערכות הבקרה הקיימות אינן עומדות בסטנדרטים הנדרשים

חלק א' סיכום

ג. עקרי מצב הבטיחות לשנת 2014

מצב הבטיחות בדרכים אינו משתפר בשנתיים האחרונות. חמור מכך, מכת הרוגים מקרב הולכי הרגל נעשתה בלתי מתקבלת על הדעת בשנת 2014, ואין להמשיך במסלול "עסקים כרגיל". בשנת 2014 נהרגו 125 הולכי רגל, 31 הולכי רגל יותר מאשר בשנת 2013 (שיעור גידול של 33%). שיעור הולכי הרגל מקרב ההרוגים בתאונות דרכים נמצא בשיא של כ-39%, שהוא כפול מהמקובל במדינות המפותחות. חמורה גם העובדה שמספר ההרוגים בקרב הולכי הרגל חזר אל מעל לרמה של 2007, שנת הפעלה ראשונה של **הדשות**, בעוד שמספר ההרוגים בכלי הרכב עצמם ירדו בכ-34%.

תמצית הנתונים על הרוגים* בתאונות דרכים לשנים 2007 - 2014

2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	
320	309	290	382	375	346	433	415	סה"כ הרוגים
195	215	198	260	250	235	294	294	הרוגים בכלי רכב (כולל דו גלגלי)
125	94	92	122	125	133	139	121	סה"כ הרוגים הולכי רגל
39%	30%	32%	32%	33%	38%	32%	29%	שיעור ההרוגים הולכי הרגל
6.1	6.0	5.8	7.6	7.5	7.1	9.2	9.2	הרוגים ל 1 מיליארד ק"מ נסועה

* כולל תאונות שישראלים מעורבים בהם בשטחי יהודה ושומרון. כולל פצועים בתאונות דרכים שנפטרו עד 30 יום מהתאונה.

הגידול החד במספר ההרוגים מקרב הולכי הרגל שהתרחש בשנת 2014 מנוגד למגמת הירידה שהייתה בשנת 2012 ושנשארה גם בשנת 2013. אולם על פי נתוני 12 החודשים האחרונים (אפריל 2014 – מרץ 2015) נראה שהשנים 2012 – 2013 הן החריגות. על פי המגמה עתה יש חשש גדול שהתופעה של ריבוי הרוגים מקרב הולכי הרגל עלולה להתבסס כיוון שבתחום זה מצויה הזנחה יחסית. יש לציין שגם בשנים "הטובות", 2012 – 2013, עדיין מעל 30% מההרוגים היו הולכי רגל, זאת לעומת ממוצע של כ-14% בלבד בארה"ב וכ-20% בקרב כלל המדינות המפותחות.

מנגד, מתרחשת ירידה סבירה ומתמשכת בהרוגים מקרב הנוסעים בכלי הרכב עצמם. הירידה המתמשכת בכל העשור האחרון ובמיוחד ב-3 השנים האחרונות, מראה כי מהפכת התשתיות בכבישים ובמחלפים נוחלת הצלחה גדולה. זו הייתה כנראה השקעה כדאית ביותר, גם כלכלית, שנעשתה (ונעשת) בישראל במהלך ה-20 השנים האחרונות. בנוסף, השיפור הטכנולוגי המשמעותי בבטיחות כלי הרכב עצמם ובאביזרי הבטיחות המתקנים בהם, תורמים תרומה מכרעת לירידה בחומרת הנפגעים וירידה חדה בהרוגים.

הנתונים לשנת 2014 מראים על ירידה בהרוגים בקרב רוכבי הדו-גלגלי ונהגים צעירים:

➤ ירידה של כ-23% בהרוגים מבין רוכבי הדו גלגלי הממונע וחזרה לרמה של 2012 (אבל עדיין נהרגים 37).

- ירידה של כ-21% בהרוגים מבין רוכבי האופניים והשנה יהיו מספר ההרוגים הנמוך ביותר ב 6 השנים האחרונות, למרות העלייה הדרמטית בפופולריות של רכיבה על אופניים (אולם עדיין יש 11 הרוגים).
- ירידה של 15% בהרוגים מקרב הנהגים הצעירים (אך עדיין 33 הרוגים) ואנו מקווים שהרישיון המדורג שהפעלתו החלה בשנת 2014, יביא לירידה גדולה הרבה יותר במספר ההרוגים בשנים הקרובות.
- נמשכת מגמת הירידה בהרוגים כתוצאה משימוש באלכוהול. השנה כ-2% בלבד מההרוגים הם תוצאה של השפעת אלכוהול. להשוואה, בארה"ב כ-30% מההרוגים הם תוצאה של השפעת אלכוהול.

ב. היעד לשנת 2020 - להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם

היעד שאימצה **מועצת הרשות** ואומץ גם על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים, שהוצג לממשלת ישראל ולראש הממשלה, הוא שישראל תהיה בין 5 המדינות הבטוחות משנת 2020 ותתמיד בכך לאורך זמן. כלומר כל שיפור שיעשה ע"י חמש המדינות הבטוחות יהיה חייב להיעשות מידית גם בישראל – זהו "יעד דינמי".

בחמש המדינות הבטיחותיות בעולם, אנגליה, אירלנד, שבדיה, הולנד ונורבגיה, מספר ההרוגים הממוצע ל-1 מיליארד ק"מ נסועה הוא כ-4, לעומת כ-6 אצלנו. כלומר, כדי להדמות למדינות הבטוחות היינו צריכים לרדת השנה בכ-33% במספר ההרוגים, לפחות מ-215 הרוגים (כ-100 הרוגים פחות מאשר בפועל). הערכות הן שבשנת 2020 הממוצע של חמש המדינות הבטיחות יעמוד על כ-3.5 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה, ואז האתגר שלנו יהיה עוד גדול יותר.

בכל הבדיקות והמחקרים בהם עיינתי, לא מצאתי כל מניעה אובייקטיבית לאי הימצאותה של ישראל בין חמש המדינות המובילות בעולם. נהפוך הוא, כל התנאים האובייקטיביים מראים שלישאל יש דווקא יתרון יחסי מובהק בכל הפרמטרים הרלוונטיים: (א) המכוניות בתקינה האירופאית המחמירה, וגילן הממוצע צעיר יחסית; (ב) הכבישים החדשים הרבים הדו-נתביים, מעקות הבטיחות והמחלפים, כולם נבנים ברמה אירופאית גבוהה; (ג) האקלים שלנו נוח משמעותית בהשוואה לאירופה (מיעוט ימי גשם, ריבוי שעות אור ושמש בחורף, העדר סופות שלגים וקרח וכו'); (ד) ארצנו מישורית יותר והמרחקים בה הם קצרים הרבה יותר; (ה) הישראלים אינטליגנטים ומיומנים טכנית לא פחות מהאוכלוסייה באירופה, וחשוב מכל - ניתן גם אצלנו להשפיע על ההתנהגות הנהגים באופן שאינו נופל מהמקובל באירופה - שימוש נרחב בחגורות בטיחות ומיעוט נהיגה בהשפעת אלכוהול (בהשוואה לאירופה), הם דוגמאות אופייניות לכך.

כולם מסכימים "לאמץ" את היעד, אבל לא כולם מבינים את המשמעות שלו. לפיכך הטבלה שלהלן מסכמת את הפרמטרים הרלוונטיים לעמידה ביעד ואני מקווה שהיא ממחישה את המשמעויות.

היעד לשנת 2020 – להיות בין חמשת המדינות הבטוחות בעולם

שיעור שינוי שנתי ממוצע	תחזית ויעד 2020	2014	
+1.7%	9.1	8.2	תחזית אוכלוסיית מדינת ישראל – במיליונים
+3.0%	3.5	2.95	תחזית למצבת כלי הרכב, במיליונים
+1.6%	57.5	52.3	תחזית לנסועה במיליארדי ק"מ
-7.4%	200	318	סה"כ הרוגים בתאונות דרכים – יעד ל- 2020
-3.1%	160	193	הרוגים בתוך כלי הרכב (כולל דו גלגלי) – יעד ל- 2020

125	40	-17.3%	הרוגים הולכי רגל בתאונות דרכים – יעד ל- 2020
40%	20%		שיעור ההרוגים הולכי הרגל מכלל ההרוגים- יעד ל-2020
6.1	3.5	-8.8%	סה"כ הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה – יעד ל-2020

עיון בטבלת היעד לעיל מראה וממחיש את אשר נדרש להשיג. ברור, שעיקר הקושי הוא לרדת בהרוגים מקרב הולכי הרגל. כאן נדרשת ירידה שנתית ממוצעת של 17% מהרמה של 2014 (אבל רק של 13% אילו היינו ברמה של 2013). יעד זה ניתן להשגה והוא גם כלכלי (על בסיס החיסכון בעלויות של תאונות הדרכים), אך נדרש לעשות את הפעולות הנכונות ולהיות אפקטיביים, בתנאי שיועמדו לשם כך התקציבים הנדרשים.

ג. התנאים ההכרחיים להשגת היעד

אני מודע לכך, שהמשימה "להגיע ליעד" עד שנת 2020 הינה אתגרית ביותר והתהליך קשה יותר ככל שמתקרבים ליעד. אולם ישראל היא מדינה מובילה בעולם בדאגה לחיי תושביה, מוסכם על כולנו גם הציווי "ונשמרתם לנפשותיכם". לכן, ההגעה ליעד הינה גם משימה כלכלית. המשמעות היא שבשנת 2020 מספר ההרוגים בתאונות דרכים יפחת בכ-37% לעומת המצב כיום. גם אם שיעור הנזקים הכלכליים יפחת רק ב-20% (הערכה פסימית מאוד) החיסכון הכלכלי צפוי להיות מעל 2 מיליארד ₪ לשנה (מעבר לירידה בשכר, בצער ובסבל). לפיכך, ההשקעה השנתית הנדרשת **לרשות לאומית לבטיחות בדרכים**, בסך של 660 מיליון ₪, הינה כדאית ביותר, בתנאי כמובן שתהיה אפקטיבית.

כאמור לעיל, **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** במתכונתה הנוכחית אינה אפקטיבית, אך ניתן להפוך את הרשות לגוף עצמאי, עם אנשי מקצוע וסמכות מקצועית מוכחת, עם מועצה ציבורית חזקה של אנשי ציבור מקצועיים ומנוסים (ניהול, כלכלה, הנדסה, טכנולוגיה ופסיכולוגיה) ועם תקציב של 660 מיליון ₪. במצב זה **הרשות** לא תצטרך להיות "צינור להזרמת כספים", אלא תפעל לפי קריטריונים של תפוקות, תבחן אפקטיביות של ההשקעה בבטיחות באמצעות מחקרים נלווים ותעסוק בהקצאות דינמיות לבטיחות לפי חישובי "עלות – תועלת".

בידי **הרשות** יש כיום תכנית לאומית מעודכנת וסדורה, שנבנתה על בסיס התכנית המקורית משנת 2005 ("יועדת שיינין") ועודכנה בשנת 2011. תכנית זו עברה את אישור **מועצת הרשות** ואת בחינתו ואישורו של השר הממונה (ח"כ ישראל כ"ץ) והיא מוכנה ומחכה **ברשות** ליישום מלא.

רשות אפקטיבית חייבת לשלוט באופן מלא בתקציבה ובשימוש בו בכל השלבים של בחירת הספקים ומדידת התפוקות. יש הכרח **שהרשות** תהיה שותפה מלאה בתכניות ותקבע יעדים. הדבר נכון: בתכניות של משטרת התנועה **שהרשות** מממנת, בתקציבים למשרד החינוך ללימוד תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים, בפעילויות בטיחות ותשתיות בכל 250 הרשויות המקומיות ובכל יחסי **הרשות** עם כל שאר הגופים השלישיים **שהרשות** תומכת ומממנת. רק כאשר **הרשות** תהיה שותפה מלאה בכל התכניות, תקבע מדדי תפוקות ותבחן אותן באופן שוטף, ורק כאשר **הרשות** תהיה זו שתחליט באופן מקצועי ועצמאי, באמצעות **מועצת הרשות**, על ההקצאות הכספיים לתחומים השונים, ולפי שיקולי בטיחות בלבד, רק אז היא תוכל להיות אפקטיבית.

לכן חובה לבצע עתה את השינוי היסודי בכל התנהלות **הרשות** ולהפכה "מצינור להזרמת כספים" לגוף מקצועי, בעל מוניטין וסמכות מקצועית, שמבין, מעודכן ומעדכן "בזמן אמת" במערכות הכבישים העירוניים והבינעירוניים, בכשלי הבטיחות בכל הארץ ובהתנהגות הנהגים והולכי הרגל. כיום אין **ברשות** את המידע

המלא ואת ההבנה המלאה במרכיבי הבטיחות ההכרחיים. יש הרבה שטחיות, החלטות שרירותיות, ושימוש "בחומרים" ובסיסמאות לא רלוונטיים. רק כאשר **הדשות** תהפוך לגוף המקצועי בעל המוניטין כדוגמת חטיבת המחקר בבנק ישראל, ניתן יהיה לנפות את התפל והלא רלוונטי ולהתמקד בעיקר.

"להגיע ליעד" – המשמעות והדרך

המטרה: להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם עד שנת 2020. **המשמעות:** ירידה אל מתחת ל-200 הרוגים בשנת 2020. **הקצב:** ירידה שנתית של כ- 7.5% בהרוגים (או כ-9% בהרוגים לק"מ נסועה).
ההתמקדות: הורדה דרסטית של ההרוגים מקרב הולכי הרגל, מ-125 לשנה אל מתחת ל-40.

רק בעזרת **רשות לאומית לבטיחות בדרכים** שתהיה גוף עצמאי, בעל מוניטין, עם אנשי מקצוע ומנהלים מקצועיים, עם שקיפות מלאה, עם מועצה ציבורית עצמאית, ועם תקציב של 660 מיליון ₪, **נוכל ונצליח !**



חלק ב' -

מחקר - 10
מבצעים - 20
הסברה - 5
מנהלה וכספים - 10

א. סיכום

מצב הבטיחות בדרכים בישראל נמצא בראייה ארוכת טווח במגמת שיפור מתמשכת, אולם המצב עדיין טעון שיפור משמעותי כדי להגיע לסטנדרטים של חמש המדינות המובילות בעולם בבטיחות בדרכים. עדיין נהרגים אצלנו מעל 300 איש בשנה ונפצעים קשה מעל 1,700 איש. במצב הבטיחות הנוכחי (נכון לנתוני 2014), כ- 3 מכל 1,000 אנשים צפויים למות בתאונות דרכים ויותר מ- 15 אנשים צפויים להיפצע קשה במהלך חייהם. העלות הישירה של נזקי תאונות דרכים בישראל (חובה ורכוש), הינה להערכתנו, כ-10 מיליארדי שקלים לשנה.

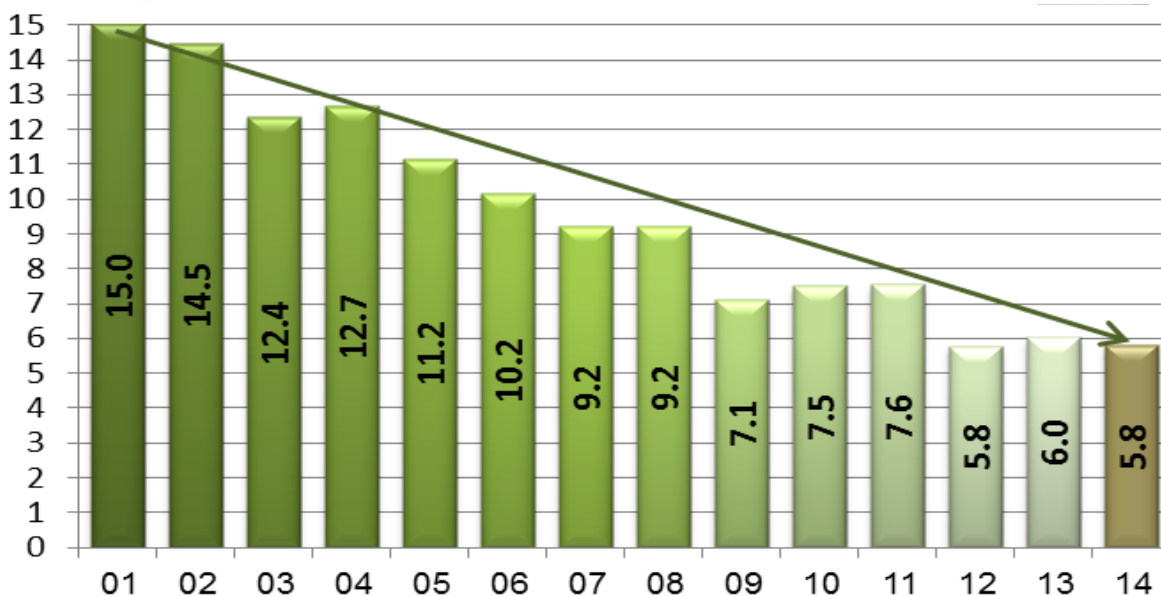
המשך השיפור אינו עוד תהליך פשוט ועל כן אין להמשיך בתוואי של "עסקים כרגיל". למרות הרצון העז, אין הוכחה סטטיסטית שלקיומה של **הרשות**, במצבה הנוכחי ובתקציבה הנוכחי (277 מיליון ₪), יש השפעה משמעותית על מצב הבטיחות בדרכים. חזרה לתקציב המקורי של 550 מיליון שקל בשנה לבטיחות דרכים והפיכתה של **הרשות** לגוף אפקטיבי צפויה, לדעתנו, להביא לשינוי מהותי. ככלכלן מאקרו, העוסק שנים רבות בכלכלת תחבורה ובבטיחות בדרכים, אני טוען שאין מדובר בבעיה של "סדרי עדיפות לאומית" בחלוקת תקציב המדינה, כיוון שיש כדאיות כלכלית מובהקת לתוספת השקעה בהורדת תאונות דרכים גם בהיבט הכלכלי הצר (ולפני מתן משקל לשכול, לסבל ולצער – גורמים שאין להם שיעור). עקרונית, קיומה של רשות לאומית עצמאית ואפקטיבית לבטיחות בדרכים, הינה הכרחית, לדעתנו, להשגת היעד שנקבע להגעה לרמת הבטיחות בחמש המדינות המובילות בעולם. ואולם כיוון ש **הרשות** הנוכחית אינה גוף אפקטיבי מיום הקמתה, יש לבצע בה שינוי יסודי שיהפכה לאפקטיבית.

ב. הבטיחות בדרכים במאה ה-21

הבטיחות בדרכים השתפרה מאוד מאז תחילת המאה ה-21 (2001), אולם כך היה בכל המדינות המפותחות. משנת 2001 ועד סוף 2014, מספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל ירד מ- 565 איש ל-305 איש (אומדן לשנה הנוכחית). זאת למרות שבתקופה זו גדלה מצבת כלי הרכב בישראל בכ- 55%, ובמדידה מדויקת יותר, הנסועה בק"מ גדלה בכ- 40%. יש לזכור שבישראל רמת המינוע (כלי רכב לתושב מעל 15+) היא עדיין רק כ- 60% מהמקובל באירופאי, ולכן צפוי, להערכתנו, גידול נוסף של כ- 50% במצבת כלי הרכב עד לשנת 2030. התקווה היא שהנסועה תגדל רק בכ- 25%, והדבר מותנה בקיומה של מערכת הסעת המונים מודרנית.

במונחים המקובלים של מדד הבטיחות בדרכים, שבו מודדים **הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה**, הירידה היא מכ- 15 הרוגים בשנת 2001, לכ- 5.8 הרוגים בשנת 2014. זוהי ירידה בשיעור מצטבר של כ- 60%, או של כ- 7% בשנה, שמתרחשת אצלנו ב- 13 השנים האחרונות. אולם גם במדינות המובילות בעולם (נורבגיה, אנגליה, אירלנד ושבדיה, לדוגמה) מתרחש שיפור, ומספר ההרוגים שם נע היום בין 3.5 לבין 4.2, ל-1 מיליארד ק"מ נסועה. כלומר, ישראל הייתה צריכה לרדת בין 30% ל- 40% נוספים במספר ההרוגים, כדי להימנות על המדינות המובילות כיום בעולם בבטיחות בדרכים.

הרוגים בתאונות דרכים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה



בכל הבדיקות והמחקרים בהם עיינתי, לא מצאתי כל מניעה אובייקטיבית לכך שישראל תהיה בין המדינות המובילות בעולם. נהפוך הוא, כל התנאים מראים שלישאל יש דווקא יתרון יחסי: המכוניות בתקינה האירופאית המחמירה, הכבישים החדשים הרבים נבנים ברמה אירופאית, האקלים נוח משמעותית אצלנו, ארצנו מישורית יותר, המרחקים קצרים הרבה יותר, האנשים לא פחות אינטליגנטים, לא פחות מיומנים, טכנית, מהאוכלוסייה באירופה, וחשוב מכך - ניתן גם אצלנו להשפיע על ההתנהגות הנהגים באופן שאינו נופל מהמקובל באירופה – חגורות בטיחות ואלכוהול, לדוגמא. אולם המשימה "להגיע ליעד" של **מועצת הרשות** - כלומר להיות בין חמש המדינות המובילות בעולם עד שנת 2020, הינה משימה קשה לביצוע והתהליך כנראה הופך לקשה יותר ויותר ככל שמתקרבים ליעד.

להערכת, ישראל נמצאת בסוף שנת 2014 במקום ה-11 בעולם מבחינת בטיחות בדרכים, כפי שנמדד במספר הרוגים ל 1 מיליארד ק"מ נסועה. זהו מקום לא רע יחסית בראייה סטטיסטית השוואתית (היינו במקום 20 בשנת 2004), אולם בהחלט מקום לא מספק, במיוחד כאשר מדובר בחיי אדם ובהינתן ש-11 מדינות בעולם טובות מאתנו ללא כל סיבה אובייקטיבית.

המצב הנוכחי (אוקטובר 2014) הוא, שיש סימנים באופק לעצירה במגמת הירידה בהרוגים לנסועה, ואסור להשלים עם כך. חובה עלינו לטפל בכך מיד. אנחנו יכולים לעשות זאת, ולהערכת, יש לכך בסיס כלכלי.

ג. הבטיחות בשנים 2013 - 2014

שנת 2013 הייתה השנה בה עלה מספר ההרוגים בתאונות דרכים, מ-290 בשנת 2012 ל-308 נפש. זו עלייה משמעותית של 6% והיא הפוכה מהמגמה הנדרשת. אולם חובה לזכור שבשנת 2012 הייתה ירידה דרמטית של כ-25% במספר הרוגים יחסית לשנת 2011. לכן אם נבחן את השינוי בין שנת 2011 לשנת 2013 (שנתיים) נראה עדיין ירידה מצטברת של מעל 18%, כלומר קצב ירידה שנתי ממוצע של כ-10%, שזה קצב ירידה שנחשב לקצב סביר.

נכון, שהעובדה שמספר ההרוגים ירד בצורה כה דרסטית בשנת 2012 היה מקור לסיפוק בזמנו, אולם כיוון שאנו למודי ניסיון, **הדגשתי** במפורש עוד בסוף שנת 2012, שבמדינה קטנה כשלנו, הסטייה הסטטיסטית ("האקראית"), פעלה בשנת 2012 באופן חריג ביותר לטובתנו, ובשנת 2013 היא צפויה לחזור למגמה. לצערנו היא אכן חזרה!

הבעיה היא שהנתונים החלקיים שיש כבר לגבי שנת 2014 (10 חודשים מתוך 12) מצביעים על מצב שבו מספר ההרוגים עומד להישאר השנה ברמה של שנת 2013. החשש הוא שקיפאון במשך שנתיים רצופות מצביע על בלימה של מגמת הירידה בהרוגים. החשש המקנן בנו הוא שאולי הגענו לתחום שבו כל ירידה נוספת הופכת לקשה הרבה יותר ועל כן דורשת מאמצים רבים יותר. ניתוח הנתונים לשנת 2014 מראה גם על שינוי דרמטי בסוגי התאונות וההרוגים (ראו להלן). לכן הגעתי למסקנה, שנתוני מגמה של השנתיים האחרונות מחייבים אותנו "להניף דגל אדום".

ד. כשל הבטיחות הקשה ביותר - הולכי הרגל

מנתוני שנת 2013 עולה, כי כ-30% מכלל ההרוגים הם הולכי רגל. זהו שיעור גבוה מאוד בכל קנה מידה בינלאומי. אולם חמור מכך, בשנת 2014 נראה ששיעור ההרוגים של הולכי הרגל עולה דרמטית, לסדר גודל של כ-40%, מצב שהוא בלתי נסבל. הגידול בהרוגים מתרחש בקרב ילדים קטנים בישוים הערביים, בקרב קשישים יהודים במתחם העירוני, ועתה גם בקרב נהגים רגילים שעוצרים בשולי הכבישים המהירים. גם במספרים מוחלטים מסתמן גידול של כ-40% בהרוגים הולכי רגל בשנת 2014 בהשוואה לשנת 2013. על פי האומדן לשנת 2014, מספר ההרוגים מקרב הולכי הרגל עלול להגיע לכ-120 הרוגים, זאת לעומת 92 בשנת 2013. עלייה זו של כ-28 הרוגים הולכי רגל היא בסדר גודל דומה מאוד לירידה הצפויה בהרוגים מקרב כל נהגי ונוסעי כלי הרכב למיניהם בשנת 2014. נראה שמספר ההרוגים בקרב הולכי הרגל השנה חזר לשנת 2007.

יש כאן שינוי מגמה דרסטי: המשך ירידה מואצת בהרוגים מקרב כלי הרכב (שהיא מצב חיובי!) ועליה חדה בהרוגים מקרב הולכי הרגל. אנו מתקשים להבין בשלב זה את כל הסיבות לגידול המשמעותי בהרוגים בקרב הולכי הרגל, אולם החשש הוא שהגידול נובע מחצייה שלא במעברי חצייה מוסדרים וברורים (צבע, תאורה, רמזורים ופסי הרעדה) וזה מכשול לנהגים ולהולכי הרגל. יש גם למנוע עמידה בשולי הכבישים המהירים. כאן המקום לציין, **שמועצת הרשות** חששה ממגמה זו עוד בשנת 2013 והחליטה על אספקה (בליסינג) של 100 ניידות תנועה למתנדבים במרחב העירוני (כל 100 הניידות, שהיו למשטרה למתנדבים, נגרטו וחלק גדול מהמתנדבים נשלחו לבתיים). זאת בנוסף לאספקת 25 ניידות לרשויות המקומיות לפיקוח על הולכי הרגל שבתחומן. **המועצה** דרשה שכל הניידות תהינה מצוידות ב-GPS **שהרשות** תוכל לראות בזמן אמת את פעילותן ולהשתתף באופן פעיל בקביעת מסלולי הסיורים. נראה שהדבר עומד להתחיל להתבצע **ברשות**.

בנוסף, **מועצת הרשות** החליטה על אספקת 25 ניידות למרחב הבינעירוני שתהיינה מאוישות בסטודנטים. העלות השנתית של 25 ניידות, יחד עם השכר לסטודנטים, מוערכת בכ 15 מיליון שקל והיא ממומנת מתקציב **הרשות**. התכנון הוא לספק עוד 50 ניידות בשנת 2015, במטרה להרחיב את הנוכחות המשטרתית בכבישים הבינעירוניים, כך שכל רכב שיתקע בכביש המהיר וייעצר בשוליים, ידווח מידית למוקד 100, ותוך 10 דקות ניידת משטרה תעמוד מאחוריו עם אורות מהבהבים, להבטחתו, ותדאג לחילוץו.

במקביל יש להיכנס לישוים הערביים עם מתנדבים מקומיים ולעסוק בעיקר בהסברה והדרכה, כדי להוריד למינימום את מספר ההרוגים מקרב ילדים מתחת לגיל 14, אשר רובם, נכון להיום, בני המגזר הערבי. נראה שב-9 החודשים הראשונים של 2014 נהרגו כ-20 ילדים מתחת לגיל 14 כהולכי רגל.

המטרה חייבת להיות להקטין את שיעור ההרוגים מקרב הולכי הרגל, מתוך כלל ההרוגים בתאונות דרכים, לכ-20% בלבד. המשמעות היא שגם במספר ההרוגים הנוכחי מכלל כלי הרכב (הערכה של כ-185 הרוגים, נהגים ונוסעים, לשנת 2014), ניתן לרדת בכ-70 הרוגים מקרב הולכי הרגל (ל-50 הרוגים, במקום כ-120 הרוגים הצפויים השנה). להערכתנו, ניתן להשיג מטרה זו בתוך שנים מעטות ובעלויות נמוכות יחסית בהשוואה להפחתת תאונות של כלי הרכב עצמם.

ה. כשלי הבטיחות האחרים

תשתיות הכבישים בישראל אכן עוברות מהפכה והן כבר מתקדמות לרמה הבינלאומית של המפותחות במדינות אירופה, אולם יש עדיין מספר לא מבוטל של כבישים בינעירוניים מרכזיים בהם אין עדיין הפרדה מפלסית, אין שני נתיבים לכיוון, והם מחכים לתורם לשדרוג. מקובל על רוב המומחים בתחום שאפשר להשיג ירידה משמעותית בתאונות דרכים ובהרוגים ע"י הפיכת קטעי דרך לדו מסלוליים, עם גדר הפרדה מפלסית. כלכלית, כדאי עתה להאיץ השקעות שכאלו, כיוון שדחיית ההשקעות במצב של האבטלה הנוכחית והריבית הקרובה לאפס בעולם ובישראל, גורמת לעלות נזקי תאונות דרכים גבוהה יותר מעלויות הריבית והקדמת השדרוג.

לאחרונה התעוררה בעיה חמורה של שימוש אינטנסיבי באופניים חשמליים ע"י ילדים בערים. אומנם הוצאו תקנות חדשות בנושא, אך אין אכיפה, וילדים קטנים רוכבים ומרכיבים חברים בצורה לא בטיחותית, המעלה חשש שהם יהרגו או ייפצעו. העדרה של אכיפת התקנות לרכיבה על אופנים חשמליים ומיעוט שבילי האופנים מחייבים את הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים להתריע, אולם במקביל גם לעודד, לתמוך ולהקים מרכזי הדרכה ברשויות המקומיות לילדים בגיל 14 לרכיבה על אופנים חשמליים. קיבלנו הסכמה עקרונית מראש עיר מרכזית לבצע הדרכות במתקני העיר.

יש עדיין ליקויים בכל הקשור לנהגים מקצועיים ולהפעלתם. התאונות הקטלניות של המשאיות הכבדות, גם בתקנון לק"מ נסועה, הן רבות יותר ממכוניות פרטיות זאת כיוון שמשאית כבדה פגיעתה קטלנית הרבה יותר ממכונית נוסעים. עדיין לא נכנס לתוקף הטכוגרף הדיגיטלי, למרות שהוא קיים באירופה ומחויב להיות בשימוש מלא בכל המשאיות. הטכוגרף הדיגיטלי מקליט את כל ההתנהגות בנסיעה: מהירויות, צורת נהיגה, שעות נהיגה של הנהג וכו'. בכך יש מעקב מלא אחרי נהגים מקצועיים וניתן להשתמש בו כאמצעי אכיפה אפקטיבי ביותר. נזכור שהגידול במשאיות צפוי להיות דומה לקצב הגידול בתוצר - מעל 3% לשנה ועל כן אין להתעלם מנושא זה.

ישנה בעיה עקרונית עם מצלמות מהירות נקודתיות (בטכנולוגיה ישנה, בת 20 שנה ויותר) שהותקנו בישראל בעיקר בתחום העירוני ובמקומות שאינם רלוונטיים (בצומת עם רמזור). אני בדעה, שריסון מהירות אפקטיבי בתוך מרכזי הערים ובשכונות מגורים רצוי שיעשה ככל שניתן, באמצעות פסי הרעדה תקינים ומעגלי תנועה, בדומה למה שעושות בפועל הרשויות המקומיות העשירות בישראל. לגבי מצלמות בתחום הבינעירוני, ממחקרים בנושא עולה, שבעשור האחרון פותחו מצלמות מהירות לקטעי דרך (Point to Point) של עד 70 ק"מ, המחשבות את המהירות הממוצעת לאורך הקטע כולו ולא מהירות נקודתית, מקרית, המתקבלת ממצלמה שמיקומה המדויק ידוע לכולם. מצלמות אלו פועלות בהצלחה גדולה באוסטרליה, אוסטרליה, איטליה ובמדינות אחרות והיא מייצגת שיטה הוגנת יותר לנהגים. והעיקר - היא היחידה שיעילה בעולם של WAZE, בו הכול גלוי וידוע לנהגים.

ו. דילמת תקציב הרשות והאפקטיביות

בשנת 2013 תקציב הרשות קוצץ ל- 271 מיליון שקל, המהווים כ-40% בלבד במונחים ריאליים מהתקציב המקורי של הרשות, עליו החליטה ממשלת ישראל עוד בשנת 2005. מתוך תקציב מוגבל זה, כ-120 מיליון שקל מופנים ישירות לשיפור תשתיות עירוניות ע"י משרד התחבורה, 10 מיליון שקלים מופנים ישירות לתגבור שופטי תעבורה, 18 מיליון מועברים ישירות למשרד החינוך ועוד 26 מיליון שקלים מועברים למשטרה. כך, התקציב האפקטיבי העומד לרשות היה 97 מיליון שקל בלבד. זהו תקציב זניח, שאינו עונה על הצרכים. חמור

יותר, אין בו כל הלימה ל-60 העובדים המועסקים **ברשות**. עלות אחזקת המנהלה בשנת 2013 עמדה על 22 מיליון שקלים, והתקווה שנגוזה הייתה שתופעת הקיצוץ היא זמנית, ושבשנת 2014 תהיה חזרה לתקציב בסדר גודל של 550 מיליון שקל, במקביל להתייעלות **הרשות** והפיכתה לאפקטיבית יותר. אולם התקציב לשנת 2014 אף ירד ואושר רק לקראת יוני 2014. התקציב שאושר בממשלה לשנת 2015 עומד להיות מקוצץ ל-240 מיליון שקלים.

לאנשי המקצוע ברור שבמצב זה **הרשות** אינה יכולה להיות יעילה. המלכוד הקיים כל שנות קיומה של **הרשות** מחריף, ונדרש, כאן ועכשיו, פתרון מערכתי. אין כל אפשרות להמשיך במתווה של "עסקים כרגיל" ויש הכרח לטפל מיד בבעיה. הבעיות התקציביות ידועות, וכיוון **שהרשות** אינה אפקטיבית הן לדעת משרד האוצר והן לדעתי, אין לפסול את ההיגיון שלא להגדיל את התקציב עד שתובטח האפקטיביות שלו.

ברשות אין היום כמעט אף איש מקצוע ברמה המקובלת "כסמכות". לחטיבת המחקר והמידע אין מנהל חטיבה כבר כמעט שנה; חטיבת המבצעים עוד לא מתפקדת ועדיין לא נבחר מנהל החטיבה ולא הופעל אגף שליטה ובקרה (שיהיה אחראי על מיפוי בזמן אמת של כל כשלי הבטיחות בכבישים העירוניים והבינעירוניים). השינויים הנדרשים נעשים באיטיות רבה ועל כן האפקטיביות נמוכה (ראו להלן סעיף ז).

כאן המקום להדגיש, שאין הוכחה סטטיסטית כי קיומה של **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** אכן האיצה את מגמת הירידה בהרוגים. שיעור הירידה בהרוגים לק"מ נסועה היה דומה בין שנת 2001 ל 2007 - התקופה שלפני הקמת **הרשות** - לבין התקופה שלאחר הקמת **הרשות**, 2008-2014. בשתי התקופות קצב הירידה הממוצע היה כ-7% לשנה. סטטיסטית לא נראה גם שיש קשר בין הקיצוץ בתקציב **הרשות** לבין השינוי במספר ההרוגים. בשנת 2008 עמד תקציב הרשות על 550 מיליון שקל והיו 9.2 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה ואילו בשנת 2014 התקציב עמד על 277 מיליון שקל בלבד, והיו 5.8 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה. כלומר במהלך 6 שנים של קיצוץ דרמטי בתקציב **הרשות** הייתה ירידה מצטברת של 37% בהרוגים לק"מ נסועה, קצב שנתי של כ-7% הדומה לזה שלפני הקמת הרשות.

אולם העובדה **שהרשות** הנוכחית לא הוכיחה עצמה אפקטיבית מבחינה סטטיסטית אינה, כמובן, הוכחה **שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** מיותרת. קיומה של **רשות** אפקטיבית, המשלבת ומפעילה 7 גורמים שונים המטפלים בבטיחות בדרכים (משטרה, רשויות מקומיות, אכיפה, חילוץ והצלה, נתיבי ישראל, משרד החינוך, משרד הבריאות), בראיה כוללת כאילו היו גוף אחד, היא הכרח להעלאת הבטיחות בדרכים לרמה של חמש המדינות הבטוחות. זו הייתה דעתם של 15 חברי הוועדה "להכנת התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים", שבדקו את הנושא עוד בשנת 2005, והגיעו למסקנה שאין תחליף לגוף סטטוטורי האחראי רק לנושא הבטיחות בדרכים, שיקצה ויתאם בין 7 גופים שונים, שלכול אחד מהם יש בנפרד אינטרסים אחרים. לאחר מעל שנתיים ימים בהם אני מכהן כיו"ר מועצת הרשות, אין לי כל ספק שללא רשות לאומית לבטיחות בדרכים, שתהיה גוף מקצועי, עצמאי, אפקטיבי עם תקציב שנתי מינימלי של 550 מיליון שקל, לא תצליח ישראל להגיע ליעד - כלומר להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם, בעתיד הנראה לעין.

ז. תכניות העבודה של הרשות

לרשות יש תכנית לאומית מפורטת מעודכנת ומקובלת על הגופים המקצועיים בישראל. התכנית המקורית אושרה בממשלה עוד בשנת 2005 (כאמור הוכנה ע"י וועדה ציבורית של 15 אנשי מקצוע במשך שנתיים ימים כמעט). היא עודכנה על ידי החתום מטה בשנת 2011, לבקשת שר התחבורה ובטיחות בדרכים, ואושרה על ידו בסוף 2011. היא גם אושרה ע"י מועצת הרשות בראשית 2012, פורסמה ברבים והוצגה בפני ממשלת ישראל בשנת 2013. בתכנית המעודכנת הוצבה כאמור המטרה האתגרית ביותר, להיות בין חמש המדינות המובילות

בעולם בבטיחות בדרכים על פי המדד המקובל של מספר הרוגים הנמוך ביותר ל-1 מיליארד ק"מ נסועה, וזאת עד לשנת 2020. שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים אימץ יעד זה והוא כיום היעד המקובל. כל התכניות נבנות במטרה "להגיע ליעד".

בשנת 2012 הוצג המבנה האירגוני שהופך את **הרשות** להיות גוף יעיל יותר ומרוכז יותר, בעל 3 חטיבות בלבד: חטיבת ההסברה והחינוך, חטיבת המחקר והמידע הלאומי וחטיבת המבצעים. נערכו גם תכניות עבודה מפורטות לשנים קדימה. אולם עד היום המבנה האירגוני לא פועל במלואו. במקביל, החליטה **המועצה** להרחיב את מרכז המידע והמחקר של **הרשות** ולקלוט חוקרים כך שיהיה מוביל בארץ במחקרים יישומיים בנושאי הבטיחות בדרכים ויצבור את הידע המקצועי (ולא יעסוק רק במיקור חוץ של מחקרים). זוהי גם הכוונה של החוק - שהרשות תהיה מרכז המידע הלאומי לבטיחות בדרכים. כל זמן שה**רשות** לא תהיה גוף מקצועי בעל מוניטין, מעמדה יהיה שולי, אם בכלל.

בכל התכניות החדשות של **הרשות** (משנת 2014) נכללת כבר הדרישה ללוות פעילויות במחקרים, באופן שוטף, לפני ואחרי הפעלת תכניות ספציפיות ולבחון את האפקטיביות של התכניות תוך שאיפה לבחון את כדאיותן במונחי עלות - תועלת. רק על פי עקרון זה, יש לבחור בתמהיל הפעולות של **הרשות**. **הרשות** חייבת להפסיק להיות "צינור" להעברת כספים לגופים חיצוניים וליישם את הליווי המחקרי תמיד.

בשנתיים האחרונות בוצעו פעולות רבות לחיסכון וניסיונות להעלאת האפקטיביות של **הרשות** תוך פישוט המבנה האירגוני. נעשה צמצום חסר תקדים של 20% מכוח האדם; נסגרו כל שלושת הסניפים (המיוותרים) ברחבי הארץ של מנהלי המרחבים, ונדרש מהם להשתלב בעשייה באמצעות מטה **הרשות** בירושלים; הסתיימה קליטת חוקרים לתוך **הרשות** לעבודות יישומיות ולצבירת ידע על המתרחש בישראל; מתגבשות הדרישות למדדים ותפוקות לקבלת כספים; נעשים מאמצים מרובים להכנסת "תורת הבטיחות והנהיגה" כמקצוע חובה לבגרות; הוחל בהכנת ניירות עמדה מקצועיים לכל הנושאים הרלוונטיים, הוכנה תכנית אסטרטגית עם המשטרה ועוד. אך כדי שה**רשות** תהיה אפקטיבית, נדרש להשלים את כל התכנית, וזה כאמור מתנהל באיטיות רבה.

ח. מועצת הרשות

מועצת הרשות (גוף הצריך לשמש כעין דירקטוריון של חברה ממשלתית) היא הגוף המיועד על פי החוק, להתוות את המדיניות של הרשות הן לטווח הקצר והן לטווח הארוך, לפקח על פעילות **הרשות** ולקבוע את התקציב ויעדיו. על פי חוק הרשות, המועצה צריכה למנות 15 חברים, מהם 10 נציגי ציבור ו-5 נציגי משרד הממשלה. את חברי המועצה ממנה הממשלה ואת היו"ר המועצה ממנה שר התחבורה והבטיחות בדרכים באישור ראש הממשלה. בפועל המועצה מנתה במחצית השנייה של 2013 רק 6 חברים, מתוכם נציג משרד התחבורה, ורק 5 נציגי ציבור. גם היום יש במועצה רק 8 חברים, מהם רק 5 נציגי ציבור (במקום 10). כאשר המועצה מאוישת בכ-50% בלבד, היא אינה יכולה לתפקד כמועצה מלאה. הנטל הרובץ על חברי מועצה גדול למדי והעומסים מקשים מאוד לעקוב ולבקר את פעולות **הרשות** בזמן אמת.

בנוסף, הבעיה היסודית של **מועצת רשות**, עוד מיום הקמתה, היא שאינה שותפה מלאה ואיננה מודעת לכל המהלכים שנעשים ב**רשות** וחלק מהמהלכים אף הוסתרו ממנה. ביצוע חלקים מהחלטות **המועצה** נדחות והמועצה אינה מדווחת בזמן אמת. מצב שכזה הינו מנוגד לחלוטין למעמדו של דירקטוריון ויו"ר הדירקטוריון בחברה ממשלתית, והוא אינו מאפשר עבודה תקינה של **מועצת הרשות**.

ט. השינוי המוצע ברשות

עיון בכל 8 שנות פעילות **הרשות** מצביע על בעיית "הביצה והתרנגולת" במלוא חריפותה: האם הקיצוצים בתקציב הם שגרמו לחוסר האפקטיביות, או שחוסר האפקטיביות של **הרשות** הביאה לקיצוצים. נכון לעכשיו, השאלה הרלוונטית היא, האם ניתן להפוך את **הרשות** לגוף עצמאי ואפקטיבי, בעל סמכות מקצועית, התורם לבטיחות בדרכים ומקטין את מספר ההרוגים. התשובה לדעתי ברורה: ניתן וחובה לעשות זאת. אך השתלשלות המאורעות, מערכות הקשרים והדינמיקה **ברשות** עצמה במהלך 8 שנות קיומה היא בעייתית ביותר. זה בעיקרון גם דעתה של וועדה בראשות פרופ' דורון בלאשה, שמינה שר התחבורה בשנת 2011 לבדיקת תפקודה של **הרשות**. בנוסף, דעה שלילית מוצגת בדו"ח מבקר המדינה לשנת 2011 שחלקים ממנו עדיין לא תוקנו. יש לזכור שסביבת העבודה של **הרשות** הינה בעייתית גם עקב התלות המובנת הקיימת במשרד התחבורה.

לסיום, יש לבצע מידית את השינוי המהותי במבנה **הרשות** ובצוות המנהלים שלה. לאחר **שמועצת הרשות** תאשר את ביצוע השינויים ותיווכח **שהרשות** אכן הפכה לגוף אפקטיבי ומקצועי, אני מקווה שהממשלה תשקול שנית ותשתכנע להעמיד **למועצת הרשות** את התקציב הנדרש בסך 550 מיליון שקל במחירי 2005 (שווה ערך לכ- 660 מיליון שקל במחירי 2015), כדי להקצתו בצורה אופטימלית לפעילויות בטיחות **ברשות** על פי התכנית הלאומית המעודכנת שאושרה. החתום מטה, ורוב חברי המועצה הביעו נכונותם להוביל מהלך שכזה ולסיימו בתוך שלושה חודשים מהיום. **המועצה** כבר הכינה תכנית מפורטת לתקציב של 400 מיליון שקל לשנת 2015 ותקציב של 550 מיליון ₪ לשנת 2016.

כל 8 חברי מועצת הרשות אישרו את הדו"ח, כולל הקדמה זו, ושליחתו אליכם בהתאם לחוק הרשות.

בכבוד רב

ד"ר יעקב שיינין

יו"ר מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

גילוי נאות

אני, יעקב שיינין, משמש יו"ר מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מחודש מאי 2012 וכהונתי תושלם באפריל 2015. הסכמתי לשמש יו"ר **הרשות** לבקשתו של שר התחבורה והבטיחות בדרכים ח"כ ישראל כ"ץ. ראש הממשלה ושר התחבורה חתמו על המינוי שאושר ע"י ממשלת ישראל. אני עושה תפקיד זה בהתנדבות, ללא כל תמורה כספית ומקדיש לכך בממוצע כ-3 שעות ליום – "כתרומה לקהילה".

בשנים 2004 – 2005 שמשתי יו"ר הוועדה הציבורית שמונתה ע"י שר התחבורה "להכנת תכנית לאומית לבטיחות בדרכים". התכנית הוגשה לשר התחבורה דאז, ח"כ מאיר שטרית ולראש הממשלה אריאל שרון ז"ל, ביולי 2005. התכנית כללה הקמת רשות סטטוטורית עצמאית בתקציב שנתי של 550 מיליון ₪ לשנה וקביעת יעדים לירידה בהרוגים מ-500 איש בשנת 2004 אל מתחת ל-360 בשנת 2010 ואל מתחת ל-300 נפש בשנת 2015. הצגתי את התכנית בפני ממשלת ישראל שקיבלה אותה כמקשה אחת, והעבירה זאת לחקיקה בכנסת.

בשלהי 2006 נתקבל חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוראת שעה), 2006 לתקופה של 5 שנים. חוק זה הוארך, בשנת 2013 עד לשנת 2017, גם בהמלצתי. למרות הקשיים הרבים נראה שישראל עומדת ביעדים שהתכנית הציבה עוד לפני עשור ושנחשבו בזמנו לאתגריים ביותר. אני רואה עצמי מחויב לנושא הבטיחות בדרכים בכלל ול**רשות הלאומית לבטיחות בדרכים** בפרט.

נקודות מרכזיות

1. הגענו ליעדי הביניים, אבל זהו החלק הקל. התשתיות והמודעות כנראה עשו את רוב העבודה.
2. עכשיו אנו בפני נקודת מפנה. נראה שמגמת הירידה נעצרה.
3. עלייה גדולה של 40% בהרוגים הולכי הרגל – מספרים מוחלטים כ-30 איש.
4. במקביל ירידה של 30 הרוגים בתאונות דרכים בתוך כלי הרכב נהגים ונוסעים
5. ישראל הגיעה למצב של 40% מקרב ההרוגים הם הולכי רגל. בעולם מקובל כ-20%
6. האומדן עתה הוא 185 הרוגים בתוך כל הרכב וכ-120 הרוגים הולכי רגל סה"כ כ-305 הרוגים
7. על פי הממוצעים בעולם גם אם נרד ל 50 הרוגים הולכי רגל יהיו כ-235 הרוגים בתאונות דרכים והולכי הרגל יהוו כ 20%. נראה שניתן להציל כ-70 הולכי רגל.
8. אם היינו מצליחים היום, היינו עומדים עכשיו ברמה של 4.5 הרוגים ל 1 מיליארד ק"מ נסועה
9. הטיפול בהולכי רגל מורכב מאוד ורב מערכתי אבל יחסית זול
10. כאן צריך לבוא לידי ביטוי תפקידה המרכזי של הרשות
11. והרשות לא אפקטיבית ולא בנויה לכך- צריך שינוי רדיקלי ברשות.
12. במצב הרשות היום בו התקציב קוצץ ל35% מהתקציב המקורי – אין סיכוי
13. אין הלימה בין 60 עובדי הרשות לבין התקציב הזניח שניתן לרשות.
14. כיוון שהאפקטיביות של הרשות נמוכה מאוד, הצעתי קודם להפוך את הרשות לאפקטיבית ולאחר מכן להגדיל את תקציבה
15. אני מודע לבעיית הגרעון בתקציב המדינה. ואני משוכנע שבכל מקום שלא יעיל יש לקצץ.
16. הרשות עד עתה אינה אקטיבית ואינה יעילה ולכן יש הגיון בלקצץ את תקציבה.
17. אבל כיוון שאני חושב יחד עם רוב חברי המועצה שנוכל לשנות את הרשות כך שתהיה יעילה ואפקטיבית אני מבקש מהממשלה שאם נוכיח לשביעות רצון הממונה על התקציבי שאנו יעילים ואפקטיבים שנקבל מכספי הרזרבות עוד 160 מיליון ₪ כך שהתקציב לשנת 2015 יסתכם ב-400 מיליון ₪.

יום ב' ה-29 בספטמבר 2014

לכבוד

ח"כ ישראל כ"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

מכובדי,

אני מצרף לעיוןך נייר עמדה שלי, המסכם את מצבה הנוכחי של הרשות, במיוחד לאור הקיצוץ הדרמטי והמיותר בתקציב לשנת 2015 שעליו החליט מנכ"ל משרדך. מכאיב מאוד שהדבר נעשה מבלי לשתף כלל את מועצת הרשות ואת היו"ר בתהליך. התקציב שאושר אינו מאפשר קיום של **רשות לאומית לבטיחות בדרכים**, אפקטיבית.

כדי לסכם עבורך את דעתי המקצועית, אומר זאת בקיצור: אכן יש עדיין בעיה עם האפקטיביות הנמוכה של **הרשות**, שצריך ואפשר לפתור אותה עד סוף השנה. ואולם, במקביל, חובה להכין תקציב מינימאלי של 400 מיליון ₪ לשנת 2015 (כפי שהמועצה הגישה לך בסוף יולי), כדי לאפשר פעילות ראויה, במידה שתוכח האפקטיביות. מנגד, אם משרד התחבורה החליט שאינו מעוניין **ברשות** עצמאית תחת שר התחבורה, והוא רוצה להחזירה להיות "מחלקה" במשרד התחבורה כפי שהייתה עד 2006, חבל מאוד, כיוון שזו תהיה טעות קרדינלית (אתה הרי הראית לכולם שקשיים לא צריכים "להרפות ידיים"). אולם אם כך הדבר, לעניות דעתי, זו צריכה להיות החלטת ממשלה ברורה, אשר מבטלת את החלטתה שהתקבלה, ללא מתנגדים, מיולי 2005, להקים את **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים**.

אם לדעתך יש נקודות בנייר העמדה שלי שאינן מייצגות את המציאות, אנא הודיעני בהקדם כדי שאוכל להתייחס לכך. מובן שאני מוכן להיפגש אתך בכל עת ובכל מקום, כדי לדון, במצב **הרשות**, בתקציב לשנת 2015 ובנייר העמדה שלי.

ארבעה מבין חמשת נציגי ציבור במועצה תומכים באופן מלא בנייר עמדה זה והם המהווים רוב מכלל חברי מועצת הרשות. נציגת ציבור אחת תומכת בעקרונות הכתובים בנייר העמדה, אבל לדעתה יש לאפשר לאי האפקטיביות של הרשות להמשך עוד תקופה לא מוגדרת מראש.

בכבוד רב

ד"ר יעקב שיינין

יו"ר מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

נ.ב.

כיוון שאני נוסע לאו"ם, למפגש השנתי של פרויקט התחזיות הכלכליות העולמיות (Project Link) שבו אנו מייצגים את התחזית הכלכלית של ישראל (אנו שותפים בפרויקט זה כבר 30 שנים), לא אהיה זמין לפגישה בין ה-14 באוקטובר לבין ה-25 באוקטובר. השבוע הזה, בין כסה לעשור, נוח מאוד.

נייר עמדה לגבי השלמת הפיכת "הרשות" לאפקטיבית

ד"ר יעקב שיינין, יו"ר הרשות, 28 בספטמבר 2014

א. כללי

ההסכם שנחתם בין מנכ"ל משרד התחבורה, מר עוזי יצחקי לבין סגן הממונה על התקציבים באוצר, מר אודי אדירי, לפני כשבועיים, ולפיו תקציב **הרשות** לשנת 2015 יקוצץ בעוד 25 מיליון ₪, בנוסף לקיצוצים הרוחביים וזאת ללא שיתוף **הרשות** בדיונים, הינו מעשה שלא יעשה והוא אינו קשור כלל לקיצוץ בתקציב המדינה. חוות דעתי, הן כיו"ר **מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** והן כיו"ר הוועדה "**להכנת התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים**" משנת 2005, מוצגת בצורה מפורשת בסעיף ה' להלן. נייר עמדה זה מציג את המצב המיוחד שנוצר **ברשות** ואת הפתרון ההכרחי.

ב. התקציב השנתי והאפקטיביות

ראשית, התקציב שיועד ל**רשות** לשנת 2015 הינו תקציב מגוּחַך, המסתכם בסך של פחות מ-240 מיליון ₪. ברור לכול הנוגעים בדבר, שתקציב כזה לא מאפשר קיום של **רשות לאומית לבטיחות בדרכים** אפקטיבית. תקציב בהיקף כזה מהווה כ-35% בלבד, במונחים ריאליים, מהתקציב שאושר עם הקמת **הרשות** בשנת 2007 שעמד על 550 מיליון ₪.

התרשים המצורף כנספח לנייר זה מראה בבהירות את עוצמת הקיצוצים המתמשכים בתקציב **הרשות** משנת 2008. יתכן שבעיית "הביצה והתרנגולת" מתחדדת כאן במלוא חריפותה: האם הקיצוצים בתקציב הם שגרמו לחוסר האפקטיביות, או שחוסר האפקטיביות של **הרשות** הביאה לקיצוצים. נכון לעכשיו זו אינה השאלה הרלוונטית. הדבר היחיד הרלוונטי עתה הוא האם ניתן להפוך את **הרשות** לגוף אפקטיבי התורם לבטיחות בדרכים ומקטין את מספר ההרוגים. התשובה היא ברורה ורועמת, ניתן! אך השתלשלות המאורעות שהיו **ברשות** במהלך 7 שנות קיומה הייתה בעייתית ביותר. נכון לעכשיו, אני הוא היו"ר הרביעי! והמנכ"ל הנוכחי הוא המנכ"ל החמישי! אין ארגון נורמלי שזו התחלופה אצלו - כל 9 חודשים בקירוב, מתחלף אחד משני ראשי הארגון. **הרשות** פעלה באופן גרוע ביותר, ולא אפקטיבי. היא העבירה כספים לגופים שלישיים ללא מדידת תפוקות וקריטריונים. זה בעיקרון דעתה של וועדה בראשות פרופ' דורון בלאשה, שמינה שר התחבורה בשנת 2011, ודעה שלילית גם מוצגת בדו"ח מבקר המדינה לשנת 2011.

ג. תקופת כהונתי כיו"ר: מיוני 2012

בעקבות זאת, שר התחבורה והבטיחות בדרכים, ח"כ ישראל כ"ץ ביקש ממני בשנת 2011 להיות יועצו לבטיחות בדרכים. הסכמתי, ובהתנדבות. במהלך אותה שנה ביקש ממני השר כ"ץ לעדכן את התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים משנת 2005 שבראשה עמדתי. הסכמתי, ובהתנדבות. מסרתי את התכנית המעודכנת לשר לקראת סוף 2011, ולאחר קריאתה ומספר ישיבות משותפות, אישר השר את התכנית המעודכנת וביקש ממני להיות יו"ר **הרשות** כדי ליישם אותה. הסכמתי להיות יו"ר הרשות כדי להוציא לפועל את הקמתה של **רשות** אפקטיבית. אני עושה זאת בהתנדבות וללא קבלת כל תמורה. ראש הממשלה ושר התחבורה חתמו על המינוי שלי, באפריל 2012.

מיד עם כניסתי מצאתי **רשות** פאסיבית, המשמשת "צינור להעברת כספים" לגופים שלישיים, ללא השפעה על תפוקות וללא כל מדדים לאפקטיביות הפעילויות. מצאתי את **מועצת הרשות** ממודרת חלקית ולא מקבלת מידע אמין ושוטף על מצב **הרשות**. כל זה היה ידוע לכול. התחלתי לפעול בעוצמה במשך שעות, כל יום, כיוון שאני רואה בהזדמנות שניתנה לי לנסות ולהציל עשרות אנשים, שליחות. אם אצליח, יהיה זה שכרי הגדול. אני שמח שאני יכול להרשות לעצמי להקדיש לעניין מספר שעות בכל יום, ולנצל את כל הידע, הניסיון והמוניטין שרכשתי במהלך 40 שנה ככלכלן ובעל חברה יעוץ ידועה בתחומי המאקרו והמיקרו כלכלה, כדי לבנות את **הרשות** כגוף אפקטיבי לטובת הבטיחות בדרכים.

בשנתיים בהם אני מכהן, בוצעו ביוזמתי ובדחיפתי כ-66% מהתוכנית שאושרה והכוללת: צמצום של 20% מכוח האדם, סגירת כל שלושת הסניפים (המיותרים) ברחבי הארץ, רכישת 100 ניידות משטרה לבטיחות העירונית, התחלה של הכנסת חוקרים לתוך **הרשות** לצבירת הידע, דרישה למדדים ותפוקות לקבלת כספים, ניסיון להכנסת

מבחן "בתורת הבטיחות" לבגרות, פישוט המבנה הארגוני ל-3 חטיבות בלבד, תחילת הכנת ניירות עמדה מקצועיות לכל הנושאים הרלוונטיים, ועוד. אך כדי שהרשות תהיה אפקטיבית, נדרש להשלים מעל 90% מהתכנית, וזה עוד לא קרה.

ד. תפקיד המנהלים ברשות

לאחר עזיבת המנכ"ל הקודם בתחילת אפריל השנה, פעלה הרשות עם מנכ"ל בפועל (מנהל הכספים של הרשות) במשך 4 חודשים. רק בתחילת אוגוסט השנה נכנס לתפקידו המנכ"ל החדש, שנבחר מבין 2 מועמדים שוועדת האיתור של המועצה הגישה לשר כ"ץ (במרץ 2014). ואולם ברשות יש 11 מנהלים ברמות של מנהלי אגפים ומעלה, וזאת מכלל 55 עובדים. מתוך 3 החטיבות במבנה הארגוני שאושר, החליטה המועצה לצאת למכרז חיצוני למנהלי שתי חטיבות, כלומר 2 חטיבות מופעלות כיום באפקטיביות נמוכה ביותר וגם בחטיבה השלישית ישנה בעייתיות לא קטנה.

כנראה שכל השינויים התכופים שנעשו במהלך 7 השנים הביאו "לעייפות גדולה" בקרב מנהלי האגפים שמכהנים כבר הרבה שנים. אבל נכון להיום, יש יו"ר פעיל, יש מועצה אפקטיבית וטובה שהשר המליץ על כל חבריה, יש מנכ"ל שנבחר לאחרונה ע"י המועצה והשר, יש להערכתי, גם כחמישה מנהלים, מבין 11 המנהלים, שלהם עדיין "אנרגיות חיוביות". כלומר קיים להערכתי גרעין שעקרונית ניתן להפוך את הרשות לגוף אפקטיבי ופעיל עד לסוף שנת 2014.

עם זאת, כדי להביא ליישום המלא של התכנית שאושרה וידועה לכל המנהלים, הכרחי שכל 12 המנהלים ברשות ייקחו אחריות ישירה לסיום כל השינויים וליישום מלא של כל התכנית וזאת עד לסוף 2014. אני כיו"ר לקחתי אחריות, נציגי הציבור במועצה לקחו אחריות, ביקשתי מחויבות של 11 המנהלים והם כתבו יחד, תשובה מתחמקת, שרוב חברי המועצה החליטו לגביה שהיא שלילית! אנו עדיין מחכים לתשובה חיובית, ברורה ומחייבת של כל ה-11 המנהלים. בלעדי המחויבות האישית של כל המנהלים להיות חלק, ברור לי שלא נצליח להפוך את הרשות לגוף אפקטיבי.

ה. סיכום ומסקנות

שני תנאים נדרשים לתפקודה של הרשות כגוף אפקטיבי ויעיל על פי התכנית הלאומית משנת 2005, חוק הרשות הלאומית משנת 2006 והתכנית המעודכנת שאושרה ע"י השר ומועצת הרשות בשנת 2012. בהתאם לכך,

(1) על כל המנהלים ברשות לקחת אחריות ישירה, ולפעול ככל יכולתם כדי להשלים את כל השינויים הנדרשים על פי התכנית שאושרה עוד בשנת 2012, כדי שתהפוך את הרשות לגוף אפקטיבי לפני תום 2014.

(2) על משרד התחבורה ומשרד האוצר להעמיד לרשות תקציב של 400 מיליון ₪ לשנת 2015 לפי התכנית שמועצת הרשות הגישה לשר בסוף יולי 2014, ועדיין זה יהיה רק 60% מהתקציב הריאלי של 2008.

לדעתי המקצועית, תנאי (2) אכן צריך לבוא לאחר השלמתו המלאה של תנאי (1). כלומר רק אם יתקיים תנאי (1) ועוד בשנת 2014, יש להעמיד את התקציב המינימלי הנדרש לקיומה של הרשות כגוף אפקטיבי. התקציב ל-2015 שמועצת הרשות הגישה לשר התחבורה והבטיחות בדרכים עומד על 400 מיליון ₪ והפירוט שלו מופיע בנספח המצורף לנייר עמדה זה. עומדת לנו ההזדמנות להציל חיים של עשרות אנשים בשנה תמורת תוספת של תקציבית של 160 מיליון ₪. ההחזר הכלכלי הפוטנציאלי (נזק בלבד), להערכתי מתקרב לפי 10.

ואולם במצב הקיים, וללא לקיחת אחריות מלאה של כל 11 המנהלים ברשות אי אפשר לקיים רשות אפקטיבית. על כן יש להחליף את כל המנהלים שאינם מוכנים לקחת אחריות ישירה. אם לא ניתן להחליפם, יש להחזיר את נושא הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לממשלת ישראל כדי להחליט מחדש על מעמדה, מיקומה ותפקידיה. זאת כיוון שהחלטת הממשלה מ-2005 להקים את הרשות על פי המלצות הוועדה שבראשה עמדת ("וועדת שיינין"), לא מתקיימות.

אני כיו"ר וכל נציגי הציבור במועצת הרשות מקווים שהתנאים אכן יתקיימו והרשות סוף סוף תוכל לצאת לדרך חדשה. מתוך כל מה ששמעתי במהלך התקופה של השנתיים האחרונות, זהו אכן הרצון המשותף של ראש הממשלה, שר התחבורה ובטיחות בדרכים, כל חברי ממשלת ישראל, ועדת הכלכלה של הכנסת, ולהערכתי חברי הכנסת כולם, וכמובן כלל תושבי ישראל.

המועצה ואני כיו"ר בדעה שניתן להפוך את הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, לגוף אפקטיבי מתחילת 2015.

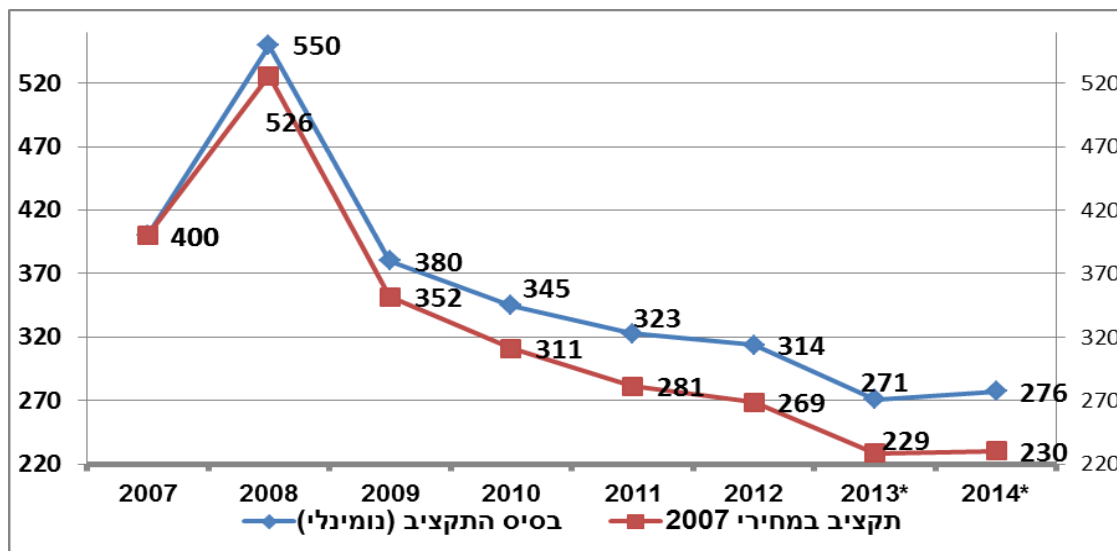
נספח: מספר עובדות יסוד על פעילותה של הרשות

ידוע שהמלחמה בתאונות דרכים מתסכלת ביותר. בשלוש השנים האחרונות נהרגים מדי שנה כ- 300 בני אדם ועשרות אלפים נפצעים. זהו אומנם שיפור משמעותי מהמצב הקטסטרופאלי שהיה לפני 10 שנים, שבהם נהרגו כ- 500 בני אדם כאשר כמות הרכבים בישראל הייתה רק כ- 70% ממספרם כיום. כלומר במונחים של הרוגים לק"מ נסועה, אכן יש ירידה מרשימה של כ-50% בהשוואה לשנת 2004. אבל זו המגמה הכלל עולמית של ירידה בהרוגים בעקבות תשתיות טובות ובטוחות יותר, כלי רכב בטיחותיים יותר ומודעות גדולה יותר של ציבור הנהגים. להערכתי, המשך הירידה עתה היא משימה קשה הרבה יותר, וכדי להגיע למצב הקיים במדינות הבטוחות, נדרשת ירידה נוספת של עוד כ-50%! היעד הרשמי של הרשות: "להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם עד שנת 2020". יעד זה קיבלה על עצמה מועצת הרשות ושר התחבורה והבטיחות בדרכים.

מתוך העבודות שעשיתי בנושא, התברר שאין סיבה שלא נהיה בין חמש המדינות הבטיחותיות בעולם בקריטריון של "הרוגים לק"מ נסועה", היום ישראל נמצאת במקום ה-11. המכונות שלנו חדשות יחסית, עומדות בתקינה האירופאית, התשתיות שלנו היום כבר במצב שאינו נופל מאירופה, האקלים שלנו נוח הרבה יותר, תוואי השטח שלנו ברובו מישורי, המרחקים קצרים יותר, והנהג הישראלי אינו פחות אינטליגנטי. אבל כדי להיות במקום החמישי, מספר הרוגים צריך לרדת אל מתחת ל-200 נפש לשנה. עדיין זה מספר זועתי, אבל הוא נמוך ב-33% מהמצב הנוכחי וזאת כאשר הנסועה צפויה לעלות בכ-20%.

ללא רשות לאומית אפקטיבית וללא תקציב מתאים לא נגיע ליעד! הדבר בנפשנו הוא

ההתדרדרות בתקציב הרשות, במיליוני ₪



סכום של 39 מיליון ₪ מהקיצוץ שהיה בשנת 2013 (מ-314 ל-271 מיליון ₪) היה וויתור "קוסמטי" של הרשות על העברה של סכום זה למימון שוטרי הקבע של אגף התנועה. הרשות טענה שאינה מוכנה להיות יותר "צינור להעברת כספים".

עקב חוסר הסכמה בין המנכ"ל הקודם לבין **מועצת הרשות**, תקציב הרשות לשנת 2014 הוכן והוגש ע"י **מועצת הרשות** רק ב-5 בינואר 2014, אבל הוא אושר ע"י השרים רק בחודש יוני 2014.

לידיעה: הרשות השתמשה בכל תקציבה, אם כי חלק מכך זו התחייבות חוזית לתשלום עתידי (לדוגמא ניידות תנועה בליסינג). הטענה לאי ניצול התקציב הינה טענה שקרית וזדונית (או שמא היא מצביעה על בורות).

הצעת תקציב שהגישה מועצת הרשות לשנים 2015 – 2016

הוגש לשר התחבורה והבטיחות בדרכים ב-31 ליולי 2014

(באלפי ₪, מחירים שוטפים)

2017	2016	2015	
30,000	25,000	15,000	חטיבת הסברה וחינוך
50,000	40,000	34,000	חטיבת המבצעים
20,000	15,000	7,000	חטיבת המידע והמחקר
40,000	30,000	0	משרד החינוך תכנית ללימודי בגרות
120,000	60,000	30,000	משטרה
15,000	10,000	10,000	חילוץ והצלה
10,000	8,000	3,500	משרד התחבורה – שוטף
10,000	10,000	10,000	שופטים
30,000	25,000	20,000	מנהלה
25,000	17,000	6,924	רזרבה
350,000	250,000	156,270	סכום כולל ללא תשתיות עירוניות
200,000	150,000	120,000	תשתיות עירוניות
550,000	400,000	240,000	סה"כ תקציב כולל נדרש

לדעת **מועצת הרשות** הסכומים הנדרשים לרשות לשנים 2015 – 2016 הם הסכומים המופעים בטבלה לעיל וזאת כדי שהרשות תוכל להיות אפקטיבית ותוכל להגיע ליעד "להיות בין חמש המדינות המובילות בעולם בבטיחות בדרכים". להזכיר שהתקציב המקורי של החלטת

הממשלה משנת 2005, עמד על 550 מיליון ₪ שמשמעותו היום במונחי כוח קנייה מעל 660 מיליון ₪. כלומר התקציב המינימלי הנדרש כאן לשנת 2015 הינו 60% בלבד מהסכום המקורי הריאלי.

ואולם כאמור, יש להתנות מתן תקציב זה בכך **שהרשות** תשלם את כל השינויים הנדרשים על פי התכנית שאושרה במועצה וע"י השר, עוד בשנת 2014. לדעת מועצת הרשות ניתן לבצע זאת בתנאי שכל מנהלי האגפים ברשות ירתמו למשימה וייקחו אחריות ישירה להשלמת המשימה. אבל מרגע שתושלם המשימה והרשות תהפוך לאפקטיבית חייב להיות לה תקציב לשנת 2015 בסך 400 מיליון ₪, שיאושר בכנסת יחד עם כל סעיפי התקציב לשנת 2015 !!

המשמעות האמתית של הקיצוץ בתקציב הרשות לשנת 2015

כאשר התקציב מקוצץ ל 240 מיליון ₪, אין כל אפשרות להחזיק את הרשות הלאומית כגוף אפקטיבי. הטבלה להלן מראה חלוקת סך התקציב לסעיפים. לכל גורם הבקיא בתחום ברור שהסכומים הניתנים לגופים השלישיים בטבלה להלן קטנים מדי. אחזקת מנהלת הרשות במקרה זה מיותרת לחלוטין כיוון שאינה תורמת לבטיחות ורק עוסקת באחזקה עצמית. במצב המגוחך של התקציב המוצע, ועם חוסר האפקטיביות של מנהלי הרשות הנוכחיים, חובה להקצות ישירות את כל המקורות לגופים השלישיים ולסגור לאלתר את מנהלת הרשות. אין כל דרך להצדיק את קיומה של הרשות במצב הנוכחי ועל כן חובה לסגור את הרשות ולא לאפשר בזבז כספי ציבור. יותר מכך, חובה עלינו למנוע מהציבור את האשליה הקטלנית שיש גוף ממלכתי המטפל בבטיחות בדרכים. לצערי הרב הגוף שיועד לכך אינו אפקטיבי והוא גורם לאשליה שניתן לרדת במספר התאונות וההרוגים, ולדעת המקצועית זה לא המקרה.

מובן שאילו הייתה הרשות אפקטיבית כפי שיכולה הייתה להיות, עם תקציב של 400 מיליון ₪ כמוצג בעמודים לעיל, היה הדבר תורם לבטיחות בדרכים בצורה משמעותית באופן שיצדיק את ההוצאה על אחזקת מנהלת רשות ובעיקר שיצדיק את הציפיות להורדת התאונות וההרוגים באופן משמעותי.

החלוקה האופטימלית של התקציב המגוחך המוצע בסך 240 מיליון ₪, לשנת 2015

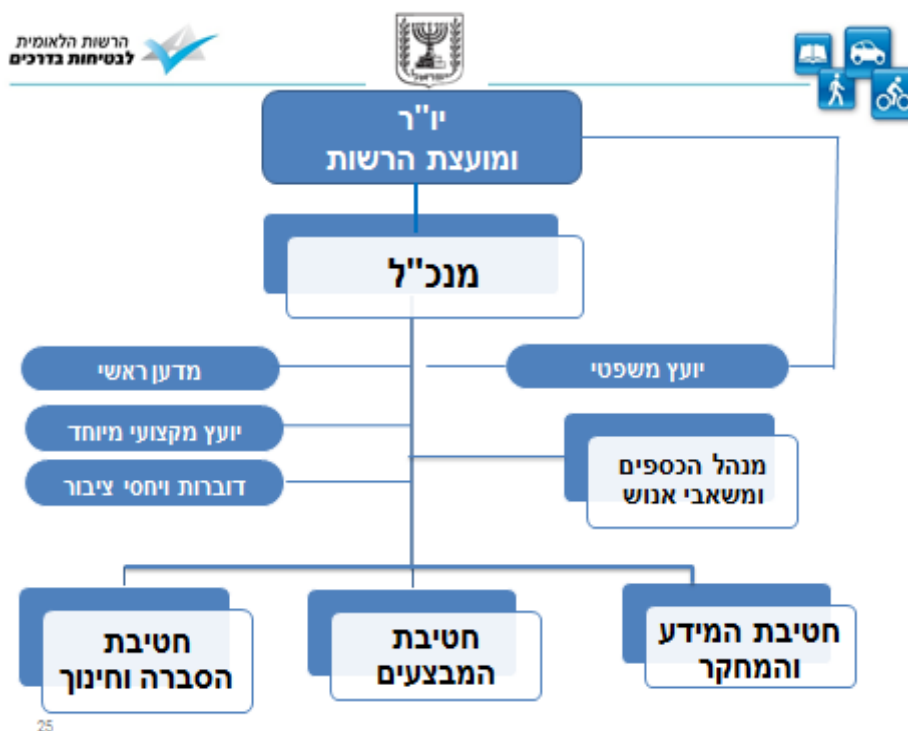
הערות	מיליוני ₪	הסעיף
	238	סה"כ התקציב המגוחך המוצע לשנת 2015
מועבר ישירות	120	למשרד התחבורה לתשתיות עירוניות
ניתן להעביר ישירות	35	למשרת ישראל
ניתן להעביר ישירות	10	למד"א, גלי צה"ל ולמ"ס
מועבר ישירות	10	לשופטים
מועבר ישירות	20	לרשויות מקומיות למטרות חינוך והסברה
מועבר ישירות	18	למשרד החינוך ללימודי בטיחות בטיכון
ניתן לחסוך הוצאה זו !	25	החזקת מנהלת הרשות (ללא כל השפעה)

על פי תקציב המגוחך שהמוצע לשנת 2015, על ידי משרד התחבורה (זה לא קשור לקיצוץ בתקציב המדינה) ועל פי חלוקת המקורות לבטיחות לגופים השלישיים על פי 2014 שהיא ברמה של מתחת ל-50% מהרמה המינימלית הנדרשת על פי התכנית הלאומית, אין כל הגיון להחזיק את מנהלת הרשות במצב זה.

עדיף לפזר את הרשות ולהקצות את תקציב מנהלת הרשות לדוגמא, ישירות לטובת חטיבת המחקר של בנק ישראל שיקים אגף של כלכלת בטיחות בדרכים וחקר המשמעותיות למשק הלאומי, ולשכה המרכזית לסטטיסטיקה להקמת מרכז מידע לאומי לבטיחות בדרכים. זו כמובן אלטרנטיבה נחותה מקיומה של רשות לאומית ייעודית ואפקטיבית עם חטיבת מחקר ומידע המיועדת כולה לבטיחות בדרכים בישראל. אבל בתקציב המוצע ובחוסר האפקטיביות הנוכחית של הרשות, סגירת הרשות לאלתר הינה האפשרות העדיפה. אני כמובן מעדיף חטיבת מחקר ומידע לאומי אפקטיבית כחלק **מרשות** אפקטיבית.

מדינת ישראל אכן נמצאת במצוקה תקציבית והיא אינה יכולה להרשות לעצמה בזבז כספים שכזה. אני יו"ר מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מתנגד בכל תוקף לבזבז משווע זה ואיני יכול לתן לכך יד. ראוי להזכיר שאני עמדתי בראש הוועדה להכנת תכנית לאומית לבטיחות בדרכים בשנת 2005 שהמליצה לממשלת ישראל להקים את **הרשות לאומית לבטיחות בדרכים** בתקציב שנתי של 550 מיליון ₪ לשנה. הממשלה קיבלה כאמור את ההמלצה אבל "לא לילד הזה פיללנו". לכן יש הכרח נהוג לפי המסקנות המוצגות בעמוד 3 לעיל !

המבנה הארגוני של הרשות שאושר עוד בשנת 2012



נכון לסוף ספטמבר 2014, חטיבת המבצעים עדיין לא הוקמה, עדיין לא נבחר מנהל לחטיבה זו שנדרש שישימש גם כמשנה למנכ"ל (ויהיה בעל תנאי סף לשמש מנכ"ל קבוע). לחטיבת המידע והמחקר אין כבר 6 חודשים, מנהל חטיבה. זאת למרות שעל פי החלטת המועצה, צרכים להתקיים שני מרכזים חיצוניים לבחירת שני אנשי מפתח אלו. בחטיבת ההסברה והחינוך נעשה מיזוג של שתי חטיבות אולם עדיין יש, לדעת חברים במועצה, בעיות מהותיות של הטמעה ואפקטיביות.

השקפים הבאים מציגים את התפקידים של שלוש החטיבות **ברשות**. לדעת **מועצת הרשות** חובה לסיים את כל ההתארגנות ולהתחיל בפעילות אפקטיבית עוד לפני תום שנת 2014. לפני סיום הטיפול בשלוש החטיבות והעברתן לתפעול הולם, האפקטיביות של הרשות אינה יכולה להיות כנדרש.

המבנה התפקידים והחשיבות של חטיבת המחקר והמידע



ייעוד חטיבת המידע והמחקר

- מרכז הידע והמחקר היישובי של ישראל בכל נושא תאונות הדרכים.
- החטיבה תבצע הערכות מצב ותחזיות על רמת המינע, נסועה, מערכות הסעת המונים, מערכות הכבישים, המחלפים ונפגעים.
- יוקם אגף למחקר יישובי בנושא הבטיחות בישראל. החוקרים יהיו חוקרי הרשות, כך שכל הידע והמקצוענות יישמחו ויצבחו **ברשות**.
- יבנו תהליכים לקשר הדוק וקבוע עם "אנשי השטח" של **הרשות** (חטיבת המבצעים). תהיה הזנה דו כיוונית תמידית בין "השטח" לחטיבת המחקר ובין חטיבת המחקר "לשטח".
- יורחב הקשר ושיתוף הפעולה עם האקדמיה והגופים הבינלאומיים בתחום הבטיחות.

27

המטרה של חטיבת המחקר והמידע ברשות, להוציא נייר עמדה על כל נושא שמובא לדין בכנסת ובממשלה ועל כל נושא שהוא רלוונטי לבטיחות בדרכים בישראל. המשמעות היא כשני ניירות עמדה לשבוע, הכוללים ניתוחי נתונים ומחקרי בטיחות. כמו כן יאוישו כל 10 משרות חוקרים. החטיבה תחקור ותבחן את תאונות הדרכים הקטלניות בהיבט של תשתיות, אמצעים, הסברה וחוקים, הנדרשים למנוע הישנות תאונות כאלו בעתיד. התקציב הנדרש לקיום חטיבת מחקר ומידע שצוברת ידע וניסיון פנימי הוא מעל 15 מיליון ₪ לשנה.

יש הכרח שהידע בנושא בטיחות בדרכים הרלוונטי למדינת ישראל יצטבר ויוטמע **ברשות הלאומית** באגף המשמש כמרכז המידע הלאומי. זהו גם חוק הרשות, הוראת שעה (2006). לכן אין לפזר את הידע בין מוסדות המחקר והאקדמיה השונים, ולהשאיר את **הרשות** ככלי ריק המחלק תקציבים. חטיבת המחקר של בנק ישראל מהווה עבורי דוגמה ראויה. החטיבה בבנק ישראל אינה פוגעת במוסדות המחקר ובאוניברסיטאות בארץ בתחום הכלכלה אבל גם אינה מחלקת להם כספים. נהפוך הוא, חטיבת המחקר של בנק ישראל מהווה את הבסיס לנגידת בנק ישראל בתפקידה כיועצת הכלכלית של ממשלת ישראל. מודל חטיבת המחקר של בנק ישראל הוא המודל **שמועצת הרשות** מאמצת לחטיבת המידע והמחקר **ברשות** – צבירת ידע והטמעתו. האקדמיה בתחום הבטיחות בדרכים, אם ראויה היא, תקבל ללא ספק, מקורות כספיים מתקציב המדינה (השכלה גבוהה) כמו בתחום הכלכלה, וכן יעמידו לרשותה תקציבי מחקר מחברות הביטוח וגופים פילנתרופים רבים. אם נשפוט על פי תחום הכלכלה, אימוץ "מודל חטיבת המחקר של בנק ישראל" **לרשות**, לא פוגע ולא "מיבש" את האקדמיה בישראל. נהפוך הוא, תחום הכלכלה באקדמיה הישראלית הינו אחד מהתחומים היוקרתיים ביותר בעולם, ולא בכדי, שני אנשי אקדמיה ישראליים כבר קיבלו פרסי נובל בכלכלה!

מערך האגפים החדש בחטיבת המבצעים (שלא הוקמה עדיין)

חטיבה זו לא קיימת עדיין. ישנה רק חטיבת ההנדסה והבטיחות אשר מעמדה יהיה של אגף בחטיבה החדשה. זוהי משימה קשה ביותר להשלמה בתוך 3 חודשים אבל ניתן לקחת יועצים חיצוניים לגיבוש והפעלת החטיבה. המטרה גם כן הפעלה מלאה ואפקטיבית בתוך 3 חודשים. בחטיבת המבצעים יהיו 3 אגפים מהם כאמור אגף הבטיחות הארצי שהוא נקרא כיום "חטיבת הבטיחות וההנדסה". אגף שליטה ובקרה לא קיים וכן לא קיים אגף ייעודי לשיתופי פעולה עם גורמי חוץ כגון: מד"א, משטרה, כיבוי אש, פיקוד העורף, נתיבי ישראל, למ"ס, מכון גרטנר, וכו'.

מנכ"ל הרשות יפעל לאיגוף משרת מנהל החטיבה והמשנה למנכ"ל, כפי שקבעה מועצת הרשות. עד לאיגוף המשרה ימנה מנכ"ל הרשות פרויקטור שיפעל להפעלת עבודת החטיבה והפונקציות בה על פי עקרונות המועצה וביניהן הקמת שלושה אגפים: אגף הבטיחות הארצי, אגף שת"פ עם גורמי חוץ ואגף שליטה ובקרה. הפרויקטור יקים את החטיבה על שלושת אגפיה על פי המתכונת המצורפת למסמך זה. בחטיבה זו תעשה רפורמה מלאה בכל הקשור למנהלי האזורים ומנהלי המרחבים באופן שכל המטלות תהינה ברורות וישקפו תעסוקה מלאה. נראה שיש יותר מדי מנהלי מרחבים ומנהלי אזורים וניתן להעביר חלק מהעובדים להקמת האגפים האחרים בחטיבת המבצעים. יש אומנם עובד בודד המטפל לכאורה בשת"פ אבל היעילות נמוכה ביותר.



ייעוד חטיבת המבצעים

- החטיבה תהיה אחראית על מיפוי כל כשלי הבטיחות בדרכים העיחניות, בסביבות בתי הספר ובמוסדות ציבור.
- החטיבה תאסוף נתוני זמן אמת על מצב כל כשלי הבטיחות בדרכים הביעחניות. המיפוי יהיה ממוחשב ונגיש לכולם
- החטיבה תקבע קריטריונים בחרים לסדרי עדיפות וטיפול בכשלים בינעחניים ותודא לוח זמנים למתן פתחנות.
- מנהלי האזורים ומנהלי המרחבים יהיו אנשי הקשר בין הרשויות המקומיות למטה הרשות והיו אחראים על הפקת הלקחים.
- יוקם אגף שליטה ובקרה ומוקד אשר ישמש כמוקד לשאלות חיחם בכל הנושאים של בטיחות בדרכים – יחובר ל 100 של המשטרה.



מבנה חטיבת המבצעים

1. אגף הבטיחות הארצית

2. אגף שת"פ עם גורמי חוץ

3. אגף שליטה ובקרה

29



חטיבת המבצעים אגף הבטיחות הארצית

א- אחריות לקשרים עם הרשויות המקומיות

ב- מיפוי של כל הכשלים הבטיחותיים בכל ישראל – עיחני
ובינעחני.

ג- אומדני עלויות תיקון הכשלים בתשתיות, והערכות לוחות זמנים

ד- קרטיונים להשקעות בתשתית העיחנית

זוהי חטיבת ההנדסה והבטיחות כיום: 3 המרחבים ו15 האזורים

30

חטיבת המבצעים אגף שת"פ עם גורמי חוץ

- א-** הקשרים עם נתיבי ישראל, נתיבי איילון, כביש חוצה ישראל, מנהחת הכרמל
- ב-** הקשרים עם המשטרה – התכנית האסטרטגית
- ג-** הקשרים עם משרד החינוך – ללימוד תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים
- ד-** הקשרים עם מד"א, רכבת ישראל, רשות שדות התעופה וכו'
- ה-** הקשרים ושת"פ עם כל העמותות

31

חטיבת המבצעים אגף שליטה ובקרה

- א-** חדר בקרה ומוקדנים, 24 שעות ביממה, ברמה הארצית- קישור למוקד המשטרה 100, למד"א ולכיבי אש (חילוץ).
- ב-** הסכמים עם מכונית גרר בכל הארץ למקרי חיחס (בכבישים מהירים)
- ג-** כתיבת נהלי התנהגויות במצבי חיחס והפצתם.
- ד-** הצגת הכשלים בתשתיות בכל כבישי ישראל, בזמן אמת
- ה-** איסוף מידע על כשלים בטיחותיים בזמן אמת.

32

חטיבת החינוך וההסברה

לחטיבה זו יש היום מנהלת חטיבה אולם כיוון חטיבה שמוזגה בשנת 2013 עם חטיבת החינוך (אוכלוסיות), יש בעיית הטמעה כמו גם אפקטיביות, ושליטה של החטיבה בנושא ההסברה והחינוך. לדעתי, יש הכרח לקחת מיד יועץ חיצוני כדי לקבוע את הפונקציות של החטיבה לטיוב עבודת החטיבה ולבניית המטרות והיעדים המרכזיים ודרכי פעילותם. החטיבה נבנתה כך שנושאים מקצועיים רבים נעשו במיקור חוץ ולא נראה שהמערכת הייתה בסינכרוניזציה, ובשליטה ובבקרה מלאה ועקבית. חלק מהדברים תוקן אבל נראה שנדרש מומחה לבחינת תפקוד החטיבה.

אין בכל האמור כאן כדי לקבוע עמדה בנוגע להתאמתה של מנהלת החטיבה לתפקיד אבל ברור שיש הכרח לקבוע סטנדרטים, יעילות תגובה, מהירות תגובה, קבוצות האוכלוסייה הרלוונטיות ואמצעי התקשורת הרלוונטיים, זאת כדי שהחטיבה תוכל לפעול באפקטיביות הנדרשת.

- החטיבה מוזגה בשנת 2013 משתי חטיבות כיום. היא כוללת אגף הסברה ואגף חינוך.
- לדור העתיד (עד גיל 18), המטרה היא הכנסת תורת הבטיחות בדרכים במסגרת בתי הספר וכחלק מהלמודים לתעודת הבגרות.
- המטרה לשנים הקרובות היא הסברה שוטפת לאוכלוסייה הבוגרת (מעל גיל 18) שלא קיבלה חינוך לבטיחות בדרכים הולם בבי"ס.
- לטווח ארוך, החינוך לבטיחות בבתי הספר הוא העיקר (כמו החינוך לאי קטיפת פרחי בר) וההסברה היא "השלמה" דינמית לכשלים בחינוך.
- הפעילות בחטיבה היא פעילות העוקבת אחר כשלים בבטיחות.
- יש לבנות את תורת החינוך וההסברה בנושא החינוך לכל סוגי האוכלוסיות בישראל.
- אחריות החטיבה היא בשליטה מלאה ועקבית אחר מסרים בכל אמצעי התקשורת ולכול קבוצות האוכלוסייה

גילוי נאות

נייר עמדה זה נכתב על ידי ד"ר יעקב שיינין המשמש יו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לפי בקשת שר התחבורה והבטיחות בדרכים ה"כ ישראל כ"ץ מחודש מאי 2012. בשנת 2011 ועד למינויו ליו"ר הרשות, שימש יעקב שיינין יועץ מיוחד של השר כ"ץ לבטיחות בדרכים ועדכן את התכנית הלאומית המקורית משנת 2005. את כל התפקידים האלו עשה ועושה יעקב שיינין בהתנדבות וללא כל תמורה.

יעקב שיינין עמד בראש הוועדה שהכינה את התכנית הלאומית בשנים 2004 - 2005 אשר הגישה את המלצותיה לממשלת ישראל ביולי 2005. ממשלת ישראל קיבלה את התכנית ואת כל ההמלצות כמקשה אחת וללא מתנגדים, והעבירה אותה לחקיקה בכנסת. בשנת 2006 נחקק חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, הוראת שעה 2006.

נייר העמדה נשלח לשלושת נציגי הציבור החברים במועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. חברים אלו, **מר יעקב אייכלר, עו"ד גלית אחי עזרא, ומר ריכאד חיראדין**, הודיעו שהם תומכים בנייר העמדה באופן מלא.

כלומר 4 נציגי הציבור (יחד עם היו"ר יעקב שיינין), מתוך 5 נציגי הציבור במועצת הרשות תומכים בנייר העמדה באופן מלא. בכך התמיכה היא גם של רוב חברי המועצה (המונה 5 נציגי ציבור ו 2 נציגי משרדים ממשלתיים). נציגת ציבור אחת במועצה תומכת בעקרונות הכתובים בנייר העמדה, אבל לדעתה יש לאפשר לאי האפקטיביות של הרשות להמשך עוד תקופה לא מוגדרת מראש עד לשינוי המיחול.

דו"ח ראשוני על מצב הבטיחות בדרכים בשנת 2014

מאת ד"ר יעקב שיינין – 1 בינואר 2015

ד. מבוא

מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הרשות) מחויבת להגיש דו"ח שנתי על מצב הבטיחות בדרכים ופעילות **הרשות** לשנת 2014 עד ל 31 במרץ 2015. אולם נוכח המצב הקשה בבטיחות בדרכים בשנת 2014 ונוכח מצבה התפעולי הקשה של **הרשות**, כתבתי דו"ח זה **כפי שאני רואה זאת**, מיד בתום השנה, כדי להתריע "בזמן אמת" ולאפשר תיקון מהיר של המצב. שני נציגי ציבור נוספים **במועצה**, עו"ד גלית אחיעזרא ומר יעקב אייכלר, עברו על הדו"ח והם מצרפים את תמיכתם בו. יחד אנו מהווים רוב של נציגי הציבור **במועצה**.

הסיכום כאן מראה את המגמה של השנתיים האחרונות כמו גם את המגמה ארוכת הטווח. בשנתיים האחרונות ישנה עצירה במגמת ירידה בהרוגים, ואולם המגמה מתחילת המאה ה-21, הינה של ירידה בהרוגים בקצב שנתי ממוצע של כ- 6% לק"מ נסועה. ישראל אכן עשתה שינוי משמעותי ביותר, אך גם המדינות האחרות עשו. לפיכך נשארה עדיין כברת דרך ארוכה מאוד שישראל צריכה לעבור כדי להימנות עם המדינות הבטוחות בעולם. בשנת 2014 ישראל ממוקמת, להערכתנו, במקום ה-12 בעולם בבטיחות בדרכים, והיא נדרשת לרדת בכ-33% נוספים בהרוגים כדי להיות בין 5 המדינות הבטוחות בעולם על פי המדד המקובל של מספר הרוגים לק"מ נסועה.

האסון של נפגעי תאונות דרכים הוא של כולנו. שכלנו השנה 318 בני אדם. לא את כולם יכולנו למנוע, אבל אנו חייבים לעשות ולהיות יעילים ואפקטיביים הרבה יותר במאבקנו בתאונות הדרכים. זאת לדעת, שהמלחמה בתאונות דרכים הינה גם כדאית על בסיס כלכלי. העלות הכלכלית של תאונות דרכים הינה מעל 10 מיליארדי ₪ לשנה וזאת נוסף על השכול, הצער והסבל, שאין להם שיעור.

לצורך המלחמה בתאונות דרכים הוקמה בשנת 2007 **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** עם תקציב שנתי של 550 מיליון ₪ (במחירים של היום - כ- 660 מיליון ₪). אולם הקשיים המנהליים בהקמת **הרשות** כגוף עצמאי היו גדולים מאוד. הרבה גורמים במשרדי הממשלה לא רצו את **הרשות** כגוף עצמאי ודינמי ועשו רבות כדי לנטרלה. התוצאה, **הרשות** הופעלה כגוף חלש ולא אפקטיבי, שעסק בהעברת כספים לגופים שלישיים. במקביל, תקציב **הרשות** קוצץ כל שנה בצורה קיצונית, כך שחולשתו הלכה והעמיקה. כיום, התקציב שהממשלה אישרה ל**רשות** לשנת 2015 עומד על 35% בלבד מהתקציב הריאלי המקורי ואין בו הלימה בין מצבת העובדים (כ-60 עובדים) לבין התקציב לפעילות שוטפת עצמאית, המסתכמת בפחות מ- 60 מיליון ₪ (160 מיליון ₪ הינם העברות כספים לגופים שלישיים ו- 20 מיליון ₪ משמשים להחזקת העובדים והמנהלה).

התוצאה - **רשות** אשר עדיין משמשת "צינור" להעברת כספים בתחום הבטיחות בדרכים, ללא אנשי מקצוע בעלי מוניטין, ללא שליטה, בקרה וידע על היעילות השימוש בכסף לטובת הבטיחות בדרכים. במילים אחרות, אין עדיין מדדי תפוקות על האפקטיביות של כל שקל הוצאה לטובת הבטיחות.

מועצת הרשות (ישנם כיום רק 4 נציגי ציבור מתוך 10 שצרכים להיות) מנסה לפעול נחרצות לשינוי יסודי של המבנה ותפעול **הרשות** אבל עדיין היא אינה חשופה לכל הנתונים והעברות הכספים ובמבנה **הרשות** הקיים היא אינה יכולה ליישם את המדיניות שהיא התוותה. נדרש לכן שינוי מבנה יסודי שיביא את **הרשות** להיות גוף מקצועי, בעל מוניטין, עצמאי, עם תקציב ראוי ופעילות אפקטיבית בתחום הבטיחות בדרכים.

ה. סיכום מצב הבטיחות לשנת 2014

כיוון שמצב הבטיחות בדרכים הכולל אינו משתפר בשנתיים האחרונות הרימה **מועצת הרשות דגל אדום** כבר לפני כשנה. חמור מכך, מכת הרוגים מקרב הולכי הרגל נעשתה בלתי מתקבלת על הדעת בשנת 2014, ואין להמשיך במסלול "עסקים כרגיל". השנה נהרגו 125 הולכי רגל, 31 הולכי רגל יותר מאשר בשנה שעברה (שיעור גידול של 33%). שיעור הולכי הרגל מקרב ההרוגים בתאונות דרכים נמצא בשיא של כ-39%, שהוא כפול מהמקובל במדינות המפותחות. חמורה גם העובדה שמספר ההרוגים בקרב הולכי הרגל חזר אל מעל לרמה של 2007, שנת הפעלה ראשונה של **הרשות**, בעוד שמספר ההרוגים בכלי הרכב עצמם ירדו בכ-34%.

תמצית הנתונים על הרוגים* בתאונות דרכים לשנים 2007 - 2014

2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	
318	309	290	382	375	346	433	415	סה"כ הרוגים
193	215	198	260	250	235	294	294	הרוגים בכלי רכב (כולל דו גלגלי)
125	94	92	122	125	133	139	121	סה"כ הרוגים הולכי רגל
39%	30%	32%	32%	33%	38%	32%	29%	שיעור ההרוגים הולכי הרגל
6.1	6.0	5.8	7.4	7.2	8.1	9.2	9.2	הרוגים ל 1 מיליארד ק"מ נסועה

* כולל תאונות שישראלים מעורבים בהם בשטחי יהודה ושומרון. כולל פצועים בתאונות דרכים שנפטרו עד 30 יום מהתאונה.

הגידול החד במספר ההרוגים מקרב הולכי הרגל שהתרחש בשנת 2014 מנוגד למגמת הירידה שהייתה בשנת 2012 ושנשארה גם בשנת 2013. לפיכך, נכון לעכשיו אין אפשרות מדעית לקבוע אם 2014 היא החריגה, או 2012 – 2013 הן החריגות. אנו חוששים שהתופעה של ריבוי הרוגים מקרב הולכי הרגל עלולה להתבסס כיוון שבתחום זה מצויה הזנחה יחסית. יש לציין שגם בשנים "הטובות", 2012–2013, עדיין מעל 30% מההרוגים היו הולכי רגל, זאת לעומת ממוצע של כ-14% בלבד בארה"ב וכ-20% בקרב כלל המדינות המפותחות.

מנגד, מתרחשת ירידה סבירה ומתמשכת בהרוגים מקרב הנוסעים בכלי הרכב עצמם. הירידה המתמשכת בכל העשור האחרון ובמיוחד ב-3 השנים האחרונות, מראה כי מהפכת התשתיות בכבישים ובמחלפים נוחלת הצלחה גדולה. זו הייתה כנראה השקעה כדאית ביותר, גם כלכלית, שנעשתה (ונועשת) בישראל במהלך ה-20 השנים האחרונות. בנוסף, השיפור הטכנולוגי המשמעותי בבטיחות כלי הרכב עצמם ובאביזרי הבטיחות המותקנים בהם, תורמים תרומה מכרעת לירידה בחומרת הנפגעים וירידה חדה בהרוגים.

הנתונים לשנת 2014 מראים על ירידה בהרוגים בקרב רוכבי הדו-גלגלי ונהגים צעירים:

- ירידה של כ-23% בהרוגים מבין רוכבי הדו גלגלי הממונע וחזרה לרמה של 2012 (אבל עדיין נהרגים 37).
- ירידה של כ-21% בהרוגים מבין רוכבי האופניים והשנה יהיו מספר ההרוגים הנמוך ביותר ב 6 השנים האחרונות, למרות העלייה הדרמטית בפופולריות של רכיבה על אופניים (אולם עדיין יש 11 הרוגים).
- ירידה של 15% בהרוגים מקרב הנהגים הצעירים (אך עדיין 33 הרוגים) ואנו מקווים שהרישיון המדורג שהפעלתו החלה בשנת 2014, יביא לירידה גדולה הרבה יותר במספר ההרוגים בשנים הקרובות.
- נמשכת מגמת הירידה בהרוגים כתוצאה משימוש באלכוהול. השנה כ-2% בלבד מההרוגים הם תוצאה של השפעת אלכוהול. להשוואה, בארה"ב כ-30% מההרוגים הם תוצאה של השפעת אלכוהול.

1. הבטיחות בדרכים במאה ה-21, המגמה ארוכת הטווח

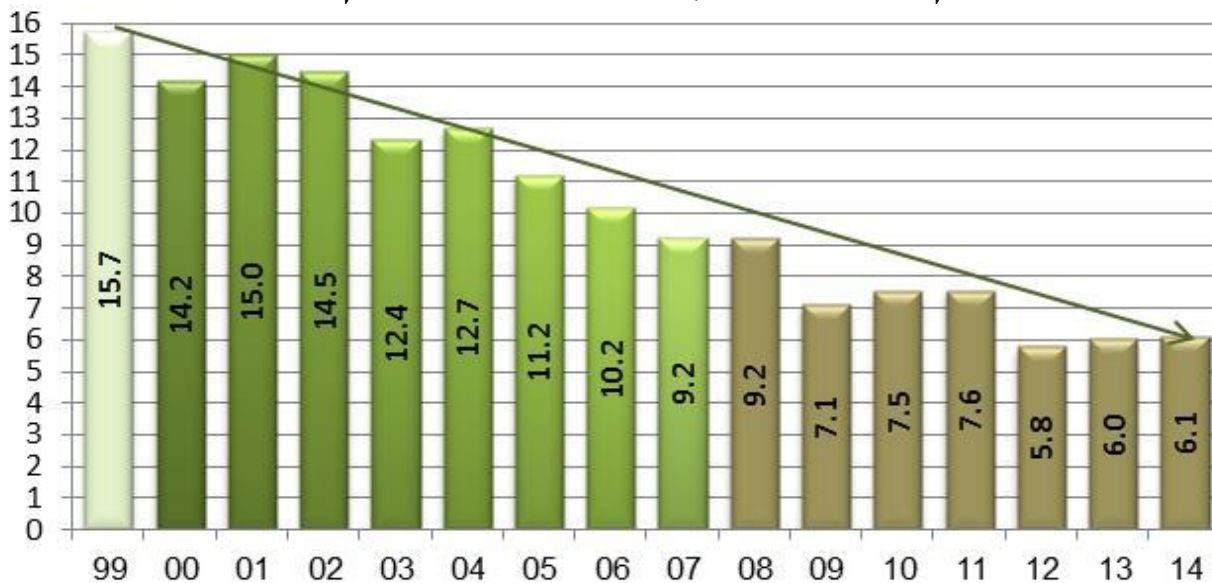
הבטיחות בדרכים השתפרה מאוד מאז תחילת המאה ה-21, אולם כך היה בכל המדינות המפותחות. משנת 1999 ועד סוף 2014, מספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל ירד מ-549 איש ל-318 איש. זאת למרות שבתקופה זו גדלה מצבת כלי הרכב בישראל בכ-65%, ובמדידה מדויקת יותר, הנסועה בק"מ גדלה בכ-50%. יש לזכור שבין ישראל רמת המינוע (כלי רכב לתושב מעל גיל 15+) היא עדיין רק כ-60% מהמקובל באיחוד האירופאי, ולכן צפוי, להערכתנו, גידול נוסף של כ-50% במצבת כלי הרכב עד לשנת 2030. התקווה היא שהנסועה תגדל רק בכ-25%, אבל הדבר מותנה בפיתוחה של מערכת הסעת המונים מודרנית ויעילה.

במונחים המקובלים של מדד הבטיחות בדרכים, שבו מודדים הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה, הירידה הייתה מכ-15.7 הרוגים בשנת 1999 לכ-6.1 הרוגים בשנת 2014. זוהי ירידה בשיעור מצטבר של כ-60%, או של כ-6% בשנה, שמתרחשת אצלנו ב-15 השנים האחרונות. אולם גם במדינות המובילות בעולם (נורבגיה, אנגליה, אירלנד, שבדיה, והולנד לדוגמה) מתרחש שיפור, ומספר ההרוגים שם נע היום בין 3.5 לבין 4.2, ל-1 מיליארד ק"מ נסועה. כלומר, ישראל חייבת לרדת בין 30% ל-40% נוספים במספר ההרוגים, כדי להימנות עם חמש המדינות המובילות בעולם בבטיחות בדרכים.

הרוגים בתאונות דרכים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה - המאה ה-21

2007-2014 השנים שלפני פעילות הרשות, 2008-2014 שנות פעילות הרשות

קצב ירידה שנתי ממוצע של כ-6% בכל אחת משתי התקופות



מבט בגרף על השנים 2012-2014 מצביע על דמיון להתנהגות שכבר הייתה בשנים 2009-2011. בשנת 2009 הייתה ירידת מדרגה של 23% לעומת 2008, ובשנתיים שלאחר מכן, עלייה. תופעה דומה הייתה בשנת 2012, ירידת מדרגה של 25% לעומת 2011, ובשנתיים שלאחר מכן, עלייה.

המצב של קיפאון בשנתיים האחרונות מדאיג מאוד. קצב הירידה הממוצע בין 1999 לבין 2007, לפני הקמת הרשות, עמד על 6.5% לשנה. קצב הירידה בין 2007 לבין 2014 עומד על 5.7%. לכן, מהנתונים לא נראה שלרשות השפעה על קצב הירידה במאה ה-21. אולם כיוון שהקושי להתמיד במגמת הירידה בהרוגים הולך וגדל, יתכן שנדרש מאמץ גדול יותר להמשיך לרדת ב-6% לשנה כאשר מספר ההרוגים למיליארד ק"מ נסועה עומד על 6 הרוגים, לעומת מעל 15. לפיכך ייתכן שלרשות הייתה השפעה כלשהיא על הירידה מ-9 הרוגים ל-6 הרוגים, אבל עתה ברור שנדרשת מהרשות אפקטיביות שונה לחלוטין כדי להמשיך את מגמת הירידה לכיוון חמש המדינות הבטיחותיות בעולם עד שנת 2020 - ירידה בקצב שנתי של 8.8% לשנה (ראו להלן).

ז. היעד לשנת 2020 - להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם

היעד שאימצה **מועצת הרשות** ואומץ גם על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים, שהוצג לממשלת ישראל ולראש הממשלה, הוא שישראל תהיה בין 5 המדינות הבטוחות **משנת 2020** ותתמיד בכך לאורך זמן. כלומר כל שיפור שיעשה ע"י חמש המדינות הבטוחות יהיה חייב להיעשות מידית גם בישראל – זהו "יעד דינמי".

בחמש המדינות הבטיחותיות בעולם, אנגליה, אירלנד, שבדיה, הולנד ונורבגיה, מספר ההרוגים הממוצע ל-1 מיליארד ק"מ נסועה הוא כ-4, לעומת כ-6 אצלנו. כלומר, כדי להדמות למדינות הבטוחות היינו צריכים לרדת השנה בכ- 33% במספר ההרוגים, לפחות מ-215 הרוגים (כ-100 הרוגים פחות מאשר בפועל). הערכות הן שבשנת 2020 הממוצע של חמש המדינות הבטיחות יעמוד על כ-3.5 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה, ואז האתגר שלנו יהיה עוד גדול יותר.

בכל הבדיקות והמחקרים בהם עיינתי, לא מצאתי כל מניעה אובייקטיבית לאי הימצאותה של ישראל בין חמש המדינות המובילות בעולם. נהפוך הוא, כל התנאים האובייקטיביים מראים שלישראל יש דווקא יתרון יחסי מובהק בכל הפרמטרים הרלוונטיים: (א) המכוניות בתקינה האירופאית המחמירה, וגילן הממוצע צעיר יחסית; (ב) הכבישים החדשים הרבים הדו-נתיביים, מעקות הבטיחות והמחלפים, כולם נבנים ברמה אירופאית גבוהה; (ג) האקלים שלנו נוח משמעותית בהשוואה לאירופה (מיעוט ימי גשם, ריבוי שעות אור ושמם בחורף, העדר סופות שלגים וקרח וכו'); (ד) ארצנו מישורית יותר והמרחקים בה הם קצרים הרבה יותר; (ה) הישראלים אינטליגנטים ומיומנים טכנית לא פחות מהאוכלוסייה באירופה, וחשוב מכל - ניתן גם אצלנו להשפיע על ההתנהגות הנהגים באופן שאינו נופל מהמקובל באירופה - שימוש נרחב בחגורות בטיחות ומיעוט נהיגה בהשפעת אלכוהול (בהשוואה לאירופה), הם דוגמאות אופייניות לכך.

כולם מסכימים "לאמץ" את היעד, אבל לא כולם מבינים את המשמעות שלו. לפיכך **הטבלה** שלהלן מסכמת את הפרמטרים הרלוונטיים לעמידה ביעד ואני מקווה שהיא ממחישה את המשמעויות.

היעד לשנת 2020 – להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם

שיעור שינוי שנתי ממוצע	תחזית ויעד 2020	2014	
+1.7%	9.1	8.2	תחזית אוכלוסיית מדינת ישראל – במיליונים
+3.0%	3.5	2.95	תחזית למצבת כלי הרכב, במיליונים
+1.6%	57.5	52.3	תחזית לנסועה במיליארדי ק"מ
-7.4%	200	318	סה"כ הרוגים בתאונות דרכים – יעד ל- 2020
-3.1%	160	193	הרוגים בתוך כלי הרכב (כולל דו גלגלי) – יעד ל- 2020
-17.3%	40	125	הרוגים הולכי רגל בתאונות דרכים – יעד ל- 2020
	20%	40%	שיעור ההרוגים הולכי הרגל מכלל ההרוגים- יעד ל-2020
-8.8%	3.5	6.1	סה"כ הרוגים ל-1 מיליארד ק"מ נסועה – יעד ל-2020

עיון בטבלת היעד לעיל מראה וממחיש את אשר נדרש להשיג. ברור, שעיקר הקושי הוא לרדת בהרוגים מקרב הולכי הרגל. כאן נדרשת ירידה שנתית ממוצעת של 17% מהרמה של 2014 (אבל רק של 13% אילו היינו ברמה של 2013). יעד זה ניתן להשגה והוא גם כלכלי (על בסיס החיסכון בעלויות של תאונות הדרכים), אך נדרש לעשות את הפעולות הנכונות ולהיות אפקטיביים, בתנאי שיועמדו לשם כך התקציבים הנדרשים.

ח. התנאים ההכרחיים להשגת היעד

אנו מודעים לכך, שהמשימה "להגיע ליעד" עד שנת 2020 הינה אתגרית ביותר והתהליך קשה יותר ככל שמתקרבים ליעד. אולם ישראל היא מדינה מובילה בעולם בדאגה לחיי תושביה, מוסכם על כולנו גם הציווי "ונשמרתם לנפשותיכם". לדעתנו, ההגעה ליעד הינה גם משימה כלכלית. המשמעות היא שבשנת 2020 מספר ההרוגים בתאונות דרכים יפחת בכ-37% לעומת המצב כיום. להערכתנו, שיעור הנזקים הכלכליים יפחת בכ-30%, כך שהחיסכון הכלכלי צפוי להיות מעל 2 מיליארד ₪ לשנה (מעבר לירידה בשכר, בצער ובסבל). לפיכך, ההשקעה השנתית הנדרשת **לרשות לאומית לבטיחות בדרכים**, בסך של 660 מיליון ₪, הינה כדאית ביותר, בתנאי כמושב שתהיה אפקטיבית.

כאמור לעיל, **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** עדיין אינה אפקטיבית, אך ניתן להפוך אותה לגוף עצמאי, עם אנשי מקצוע וסמכות מקצועית מוכחת, עם מועצה ציבורית חזקה של אנשי ציבור מקצועיים ומנוסים (ניהול, כלכלה, הנדסה, טכנולוגיה ופסיכולוגיה) ועם תקציב של 660 מיליון ₪. במצב זה **הרשות** לא תצטרך להיות "צינור להזרמת כספים", אלא תפעל לפי קריטריונים של תפוקות, תבחן אפקטיביות של ההשקעה בבטיחות באמצעות מחקרים נלווים ותעסוק בהקצאות דינמיות לבטיחות לפי חישובי "עלות – תועלת".

בידי **הרשות** יש כיום תכנית לאומית מעודכנת וסדורה, שנבנתה על בסיס התכנית המקורית משנת 2005 ("וועדת שיינין") ועודכנה בשנת 2011. תכנית זו עברה את אישור **מועצת הרשות** ואת בחינתו ואישורו של השר הממונה (ח"כ ישראל כ"ץ) והיא מוכנה ומחכה **ברשות** ליישום מלא.

רשות אפקטיבית חייבת לשלוט באופן מלא בתקציבה ובשימוש בו בכל השלבים של בחירת הספקים ומדידת התפוקות. יש הכרח **שהרשות** תהיה שותפה מלאה בתכניות ותקבע יעדים. הדבר נכון: בתכניות של משטרת התנועה **שהרשות** מממנת, בתקציבים למשרד החינוך ללימוד תורת הנהיגה והבטיחות בדרכים, בפעילויות בטיחות ותשתיות בכל 250 הרשויות המקומיות ובכל יחסי **הרשות** עם כל שאר הגופים השלישיים **שהרשות** תומכת ומממנת. רק כאשר **הרשות** תהיה שותפה מלאה בכל התכניות, תקבע מדדי תפוקות ותבחן אותן באופן שוטף, ורק כאשר **הרשות** תהיה זו שתחליט באופן מקצועי ועצמאי, באמצעות **מועצת הרשות**, על ההקצאות הכספיים לתחומים השונים, ולפי שיקולי בטיחות בלבד, רק אז היא תוכל להיות אפקטיבית.

לכן חובה לבצע עתה את השינוי היסודי בכל התנהלות **הרשות** ולהפכה "מצינור להזרמת כספים" לגוף מקצועי, בעל מוניטין וסמכות מקצועית, שמבין, מעודכן ומעדיך "בזמן אמת" במערכות הכבישים העירוניים והבינעירוניים, בכשלי הבטיחות בכל הארץ ובהתנהגות הנהגים והולכי הרגל. כיום אין **ברשות** את המידע המלא ואת ההבנה המלאה במרכיבי הבטיחות ההכרחיים. יש הרבה שטחיות, החלטות שרירותיות, ושימוש "בחומרים" ובסיסמאות לא רלוונטיים. רק כאשר **הרשות** תהפוך לגוף המקצועי בעל המוניטין כדוגמת חטיבת המחקר בבנק ישראל, ניתן יהיה לנפות את התפל והלא רלוונטי ולהתמקד בעיקר.

"להגיע ליעד" – המשמעות והדרך

המטרה: להיות בין חמש המדינות הבטוחות בעולם עד שנת 2020. **המשמעות:** ירידה אל מתחת ל-200 הרוגים בשנת 2020. **הקצב:** ירידה שנתית של כ-7.5% בהרוגים (או כ-9% בהרוגים לק"מ נסועה).
ההתמקדות: הורדה דרסטית של ההרוגים מקרב הולכי הרגל, מ-125 לשנה אל מתחת ל-40.

רק בעזרת **רשות לאומית לבטיחות בדרכים** שתהיה גוף עצמאי, בעל מוניטין, עם אנשי מקצוע ומנהלים מקצועיים, עם שקיפות מלאה, עם מועצה ציבורית עצמאית, ועם תקציב של 660 מיליון ₪, **נוכל ונצליח!**

