

דו"ח סיכום שנת 2020

פברואר 2021

שלום רב,

שנת 2020 תירשם בספרי ההיסטוריה. וירוס הקורונה השפיע, וממשיך למשפיע, על חיינו כאן בישראל כמו גם בכל רחבי העולם. בבואנו לסכם את שנת 2020 עלינו לקחת בחשבון כי תחום הבטיחות בדרכים הושפע רבות מההתמודדות עם הקורונה. הסגרים הארוכים שינו באחת את מפת התחבורה והביאו לירידה חדה בנסועת כלי הרכב הנעים בכבישים, ובמספר המשתמשים בתחבורה הציבורית. אמצעי התחבורה המסורתיים פינו את מקומם לאמצעי תחבורה חדשים ויחידניים, כאלה המצמצמים את ההתקהלות והחיכוך היומיומי של האוכלוסייה.

למרות מגמות אלו, הקורונה לא הביאה לשינוי חיובי בבטיחות בדרכים אלא להיפך. באופן יחסי אף נרשמה בשנת 2020 עליה בהרוגי תאונות הדרכים, נתון המדגיש את הכישלון של המדינה במאבק להצלת חיי אדם בכבישים. לפני שש שנים, במרץ 2015 הציג יו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לשעבר ד"ר יעקב שיינין, לראש הממשלה ולשר התחבורה והבטיחות דרכים, נתונים ויעדים לפיהם תתייצב ישראל בשנת 2020 בין חמשת המדינות הבטוחות בעולם, ומספר ההרוגים מתאונות דרכים לא יעלה על 200 בשנה. לא רק שלא השכלנו להשיג את היעדים, אלא לנוכח הקורונה והתנאים האובייקטיביים הטובים לצמצום ההרוגים, נוספו עוד מעל 100 משפחות שכולות מתאונות דרכים.

הקורונה לא תיעלם מחיינו כל כך מהר ושנת 2021 עומדת להיות מאתגרת. הרכבת ממשלה חדשה ומשבר כלכלי יהיו מנת חלקנו בשנה הבאה. אסור שבצד המאבקים החשובים, הממשלה תרפה מהמאבק החשוב לצמצום תאונות הדרכים. עמותת אור ירוק תמשיך להוביל את המאבק האזרחי בקטל בכבישים. נמשיך לפעול בקרב מיליון אזרחים בקהילה ונחזק את ערכי הבטיחות בקרב האוכלוסיות בסיכון.

מוגש לעיוןך דו"ח סיכום שנת 2020 וזאת במטרה להציג את הנתונים כהווייתם ולהצביע על נקודות התורפה הזקוקות לשיפור בשנת 2021.

בברכה,

ארז קיטה
מנכ"ל עמותת אור ירוק

כללי

תאונות הדרכים גובות מחיר יקר מהחברה הישראלית. מעבר לעצב ולכאב העצום הנגרמים מאובדן חיי אדם למשפחות השכולות, תאונות הדרכים עולות למשק הישראלי כסף רב, כ-15 מיליארד שקלים בכל שנה. צמצום תאונות הדרכים אפוא, הוא בעל חשיבות עליונה לחברה ולמשק הישראלי. עליו לעמוד בראש סדר העדיפויות הלאומי ובמרכז קבלת ההחלטות הממשלתית והמקומית.

מטרה

הדו"ח יציג את נתוני ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2020. הדו"ח יסקור את האוכלוסיות הפגיעות ואת המגמות המרכזיות שאפיינו את השנה שחלפה ואת העשור האחרון. בנוסף, יינתן בדו"ח מקום מרכזי לוירוס הקורונה והשפעתו על תאונות הדרכים בישראל בפרט ובהשוואה למדינות אירופה בכלל.

שיטה

בדו"ח זה נעשה שימוש וניתוח בנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נתוני הרלב"ד וכמו כן נתונים שאספה עמותת אור ירוק ומבוססים על מחקר של המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC).

הערה: הנתונים המוצגים בדו"ח אינם סופיים ועלולים להשתנות בהתאם להחלטת הגורמים הרשמיים האמונים על ניתוח תאונות הדרכים.

הרוגים מתאונות דרכים בשנת 2020

305 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים



69

אזרחים ותיקים



100

מהחברה הערבית

בשנת 2020 נרשמה ירידה של 14% במספר ההרוגים מתאונות דרכים בהשוואה לשנת 2019



22

רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים



68

רוכבי אופנועים וקטנועים



83

הולכי רגל



24

ילדים

אוגוסט החודש הקטלני ביותר (39 הרוגים)
בנובמבר נהרגו הכי מעט (14 הרוגים)

95 נהגים צעירים היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות

44 מהם נהרגו



25

בתאונות דרכים במעורבות אוטובוסים



51

בתאונות דרכים במעורבות משאיות מעל 3.5 טון

קורונה:

באופן יחסי נרשמה עליה במספר ההרוגים

156 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בכבישים בינעירוניים



139 בני אדם נהרגו בכבישים עירוניים

7 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בשטח

עיקרי הממצאים לשנת 2020:

- 305 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים.
- בשנת 2020 נרשמה ירידה של 14% במספר ההרוגים מתאונות דרכים בהשוואה לשנת 2019.
- 100 בני אדם מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים.
- 69 אזרחים ותיקים נהרגו בתאונות דרכים.
- 24 ילדים נהרגו בתאונות דרכים.
- 83 הולכי רגל נהרגו בתאונות דרכים.
- 68 רוכבי אופנועים וקטנועים נהרגו בתאונות דרכים.
- 22 רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים נהרגו בתאונות דרכים.
- 51 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות משאיות מעל 3.5 טון.
- 25 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות אוטובוסים.
- 156 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בכבישים בינעירוניים ו-139 בני אדם נהרגו בכבישים עירוניים. שבעה בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בשטח.
- 95 נהגים צעירים היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות, 44 מהם נהרגו.
- אוגוסט החודש הקטלני ביותר (39 הרוגים), בנובמבר נהרגו הכי מעט (14).
- קורונה: הירידה בהרוגים הייתה נמוכה משמעותית מהירידה בצריכת הדלק ולמעשה מדובר בעליה בהרוגים באופן יחסי.

הממצאים בהרחבה

הרוגים

305 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020 לעומת 355 בני אדם שנהרגו בשנת 2019 – ירידה של 14%. למרות הסגרים הארוכים כתוצאה מווירוס הקורונה, בשנת 2020 לא נרשמה ירידה חדה בהרוגים מתאונות דרכים, כזאת שתהיה תואמת את הירידה בנסועת כלי הרכב. ניתן לראות כי נתוני שנת 2020 דומים מאוד לנתוני ההיפגעות בשנים אחרות בעשור האחרון, נתון המדגיש את הכישלון בצמצום מספר ההרוגים בכבישים השנה.

3,373 בני אדם נהרגו בעשור האחרון תאונות דרכים, 338 בני אדם הרוגים בכל שנה בממוצע, כמעט הרוג אחד בכל יום בממוצע.



• מקור: למס+רלב"ד

תאונות קטלניות

286 תאונות קטלניות (לפחות הרוג אחד) אירעו בשנת 2020 לעומת 319 תאונות קטלניות שאירעו בשנת 2019 – ירידה של כ-10%. הכישלון בצמצום תאונות הדרכים הקטלניות מתעצם לנוכח הסגרים הארוכים והירידה החדה בנסועת כלי הרכב, שהיו ייחודיים לשנת 2020. מספר התאונות הקטלניות בשנת 2020 זהה למספר התאונות הקטלניות שאירעו בשנת 2018. כפי שיוסבר בהמשך, ניתן להעריך כי הכבישים הריקים ואולי הצמצום בנוכחות משטרתית, הובילו לעליה במהירות נסיעת כלי הרכב אשר מהווה גורם מרכזי לתאונות דרכים קטלניות.

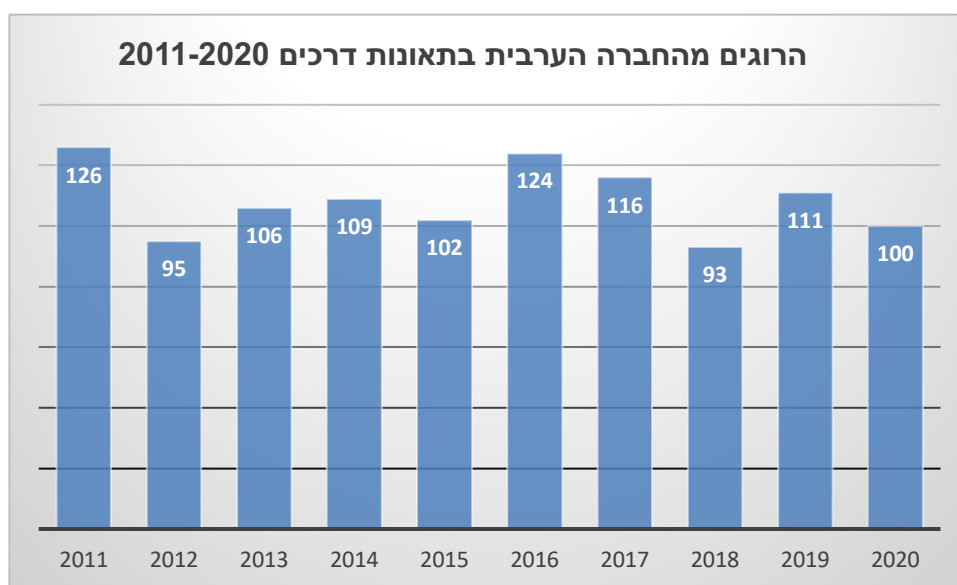


• מקור: למ"ס+רלב"ד

חברה ערבית

אזרחי החברה הערבית מהווים כ-21% מסך האוכלוסייה בישראל, אך בשנת 2020 אזרחי החברה הערבית נהרגו בשיעור של כ-33% מסך כל הרוגי תאונות הדרכים – 50% יותר מאשר חלקם באוכלוסייה.

100 בני אדם מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020 לעומת 111 בני אדם מהחברה הערבית שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019 – ירידה של 9% בלבד. גם כאשר משווים את מספר ההרוגים בשנת 2020 למספר ההרוגים בשנים האחרות בעשור האחרון, ניתן לראות כי בשנת 2020 נהרגו יותר בני אדם מהחברה הערבית מאשר בשנים אחרות, וזאת למרות הסגרים הארוכים. צמצום תקציבים לפעילויות ייעודיות בקרב אזרחי החברה הערבית עשויות להשפיע באופן ישיר על הכישלון בצמצום מספר ההרוגים בקרב אזרחי החברה הערבית בשנת 2020.



• מקור: למ"ס+רלב"ד

הולכי רגל

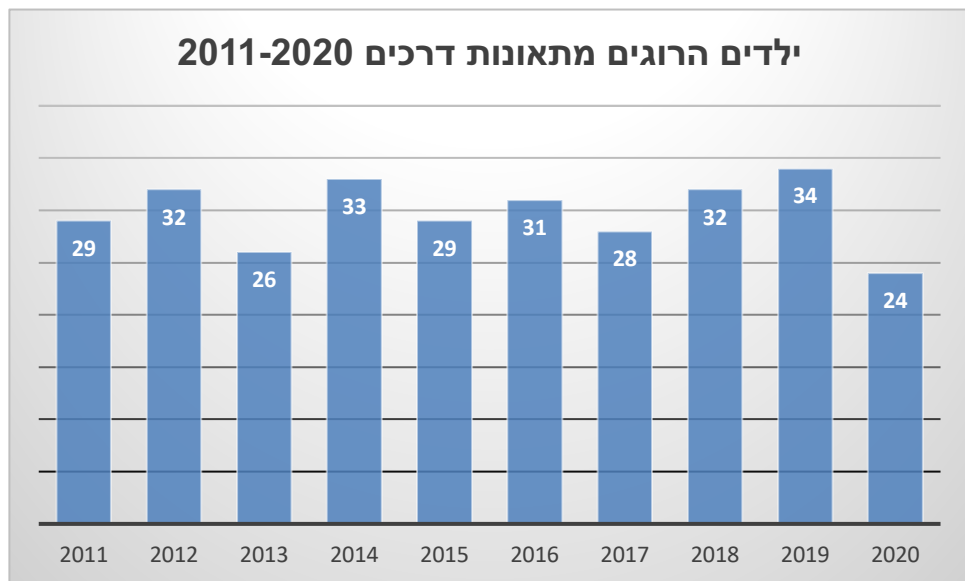
83 הולכי רגל נהרגו בשנת 2020 בתאונות דרכים לעומת 89 הולכי רגל שנהרגו בשנת 2019 – ירידה של 7%. יש לשער כי הצמצום בהימצאות הולכי הרגל במרחב העירוני, במקומות הבילוי וברחובות וזאת לאורך תקופה ארוכה של סגר, הוביל לירידה. אם כי מדובר בירידה קלה שאיננה עולה בקנה אחד עם הירידה בפרמטרים האחרים הקשורים לקורונה, כפי שיוסבר בהמשך. בשנת 2020 נרשם מספר הולכי הרגל ההרוגים הנמוך ביותר בעשור האחרון.



• מקור: למ"ס+רלב"ד

ילדים

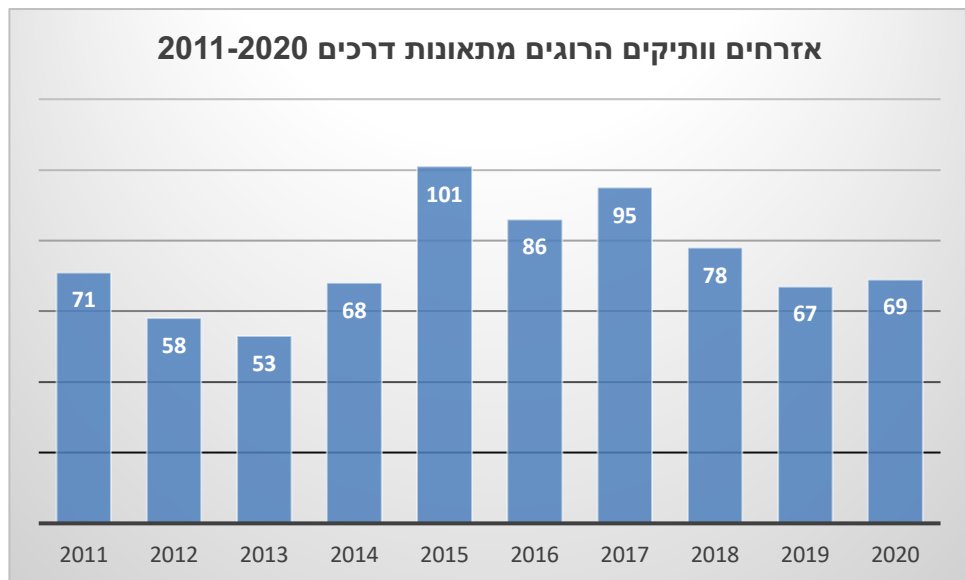
24 ילדים בגילאי 0-14 נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019 לעומת 34 ילדים שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019 (השנה הקטלנית ביותר בעשור האחרון) - ירידה של כ-10%. בשיעור הילדים ההרוגים נרשמה ירידה חדה בשל הימצאות הילדים בבתיים בעיקר בתקופות החופשות (פסח וחגי תשרי). מספר הילדים ההרוגים מתאונות דרכים בשנת 2020 היה הנמוך ביותר בעשור האחרון.



• מקור: למ"ס ורלב"ד

אזרחים ותיקים

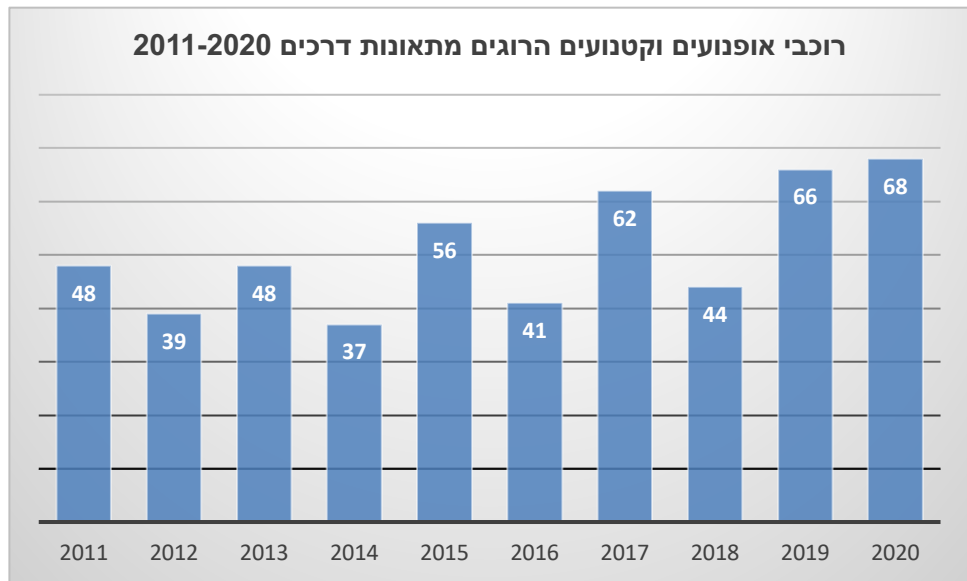
69 אזרחים ותיקים בגילאי +65 נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020, שניים יותר מאשר בשנת 2019. אוכלוסיית הוותיקים מהווה כ-11% מהאוכלוסייה בישראל, אך בשנת 2020 שיעור האזרחים הוותיקים ההרוגים בתאונות דרכים הגיע לכ-23%, כפול מחלקם באוכלוסייה. פילוח פנימי של האזרחים הוותיקים ההרוגים חושף כי בקרב הולכי הרגל הוותיקים נרשמה עליה חדה של כ-20% במספר ההרוגים. לנוכח הסגרים הארוכים והיותם של אזרחים וותיקים רבים בבית (קבוצת סיכון לחלות בקורונה) מדובר בכישלון יוצא דופן בצמצום ההרוגים מתאונות דרכים בקרב קבוצה זו.



• מקור: למ"ס_רלב"ד

אופנועים וקטנועים

68 רוכבי אופנועים וקטנועים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020, שניים יותר מאשר בשנת 2019. בקרב רוכבי האופנועים והקטנועים, שנת 2020 הייתה הקטלנית ביותר בעשור אחרון, וזאת למרות הירידה בנסועת כלי הרכב בשל הסגרים. ניתן להעריך כי הכבישים הפנויים באופן יחסי, הביאו איתם לעליה במהירות נסיעת כלי הרכב, כך גם בקרב האופנועים והקטנועים.

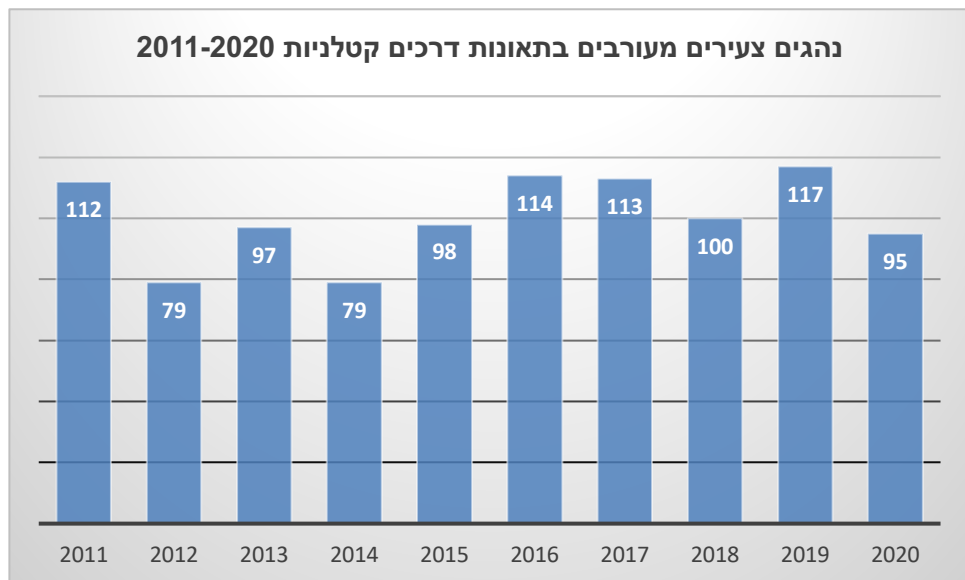


מקור: למ"ס+רלב"ד

נהגים צעירים

95 נהגים צעירים עד גיל 24, היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשנת 2020 לעומת 117 נהגים צעירים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשנת 2019 (הכי הרבה בעשור האחרון) – ירידה של 19%.

לנהגים הצעירים מאפייני נהיגה ייחודיים הכוללים נהיגה בשעות הלילה, בסופי שבוע ונהיגה לאחר בילוי. למרות שבשנת 2020 מרכזי בילוי רבים היו סגורים ברוב ימות השנה, לא נרשמה ירידה חדה בנהגים הצעירים המעורבים בתאונות דרכים קטלניות בהשוואה לשנים אחרות בעשור האחרון. מעבר לכך, 44 נהגים צעירים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020 לעומת 39 נהגים צעירים שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019 – עליה של 13%, נתון המדגיש את הכישלון בצמצום תאונות הדרכים וההרוגים בקרב אוכלוסייה זו הנמצאת בסיכון גבוה למעורבות בתאונות דרכים.



• מקור: למ"ס +רלב"ד

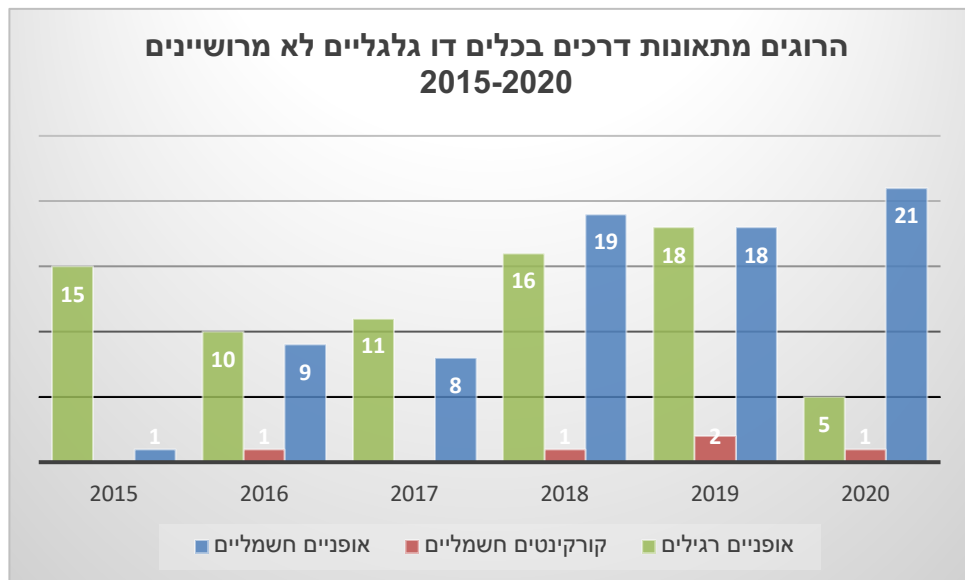
דו גלגליים לא מרושיינים

הקורונה הביאה עמה שינוי משמעותי בסדרי התחבורה בעולם וגם בישראל. פחות כלי רכב פרטיים על הכבישים ופחות נוסעים בתחבורה הציבורית. ניתן להעריך כי שינויים בדפוסי הנייד הביאו לעליה בשימוש באופניים וקורקינטים חשמליים על בסיס יומיומי.

אופניים חשמליים: 21 רוכבי אופניים חשמליים נהרגו בתאונות דרכים לעומת 18 רוכבים שנהרגו בתאונות דומות בשנת 2019. שנת 2020 הייתה הקטלנית ביותר עד כה במותם של רוכבי האופניים החשמליים עד כה.

קורקינטים חשמליים: רוכב קורקינט חשמלי אחד נהרג בשנת 2020 בתאונת דרכים לעומת שני רוכבים שנהרגו בשנת 2019. למרות פעילותם הנרחבת של חברות השכרת הקורקינט השיתופי לא נרשמה עליה בהרוגים בשנת 2020 לעומת שנת 2019, אך מגמה זו עשויה להשתנות בשנת 2021.

אופניים רגילים: חמישה רוכבי אופניים רגילים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020 לעומת 18 רוכבים שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019. צמצום פעילות הרכיבה בשל הסגרים והחיוב בהימצאות קרוב לבית גרמו ככל הנראה לירידה חדה במספר רוכבי האופניים ובהתאם לכך גם לירידה בהרוגים מתאונות דרכים.



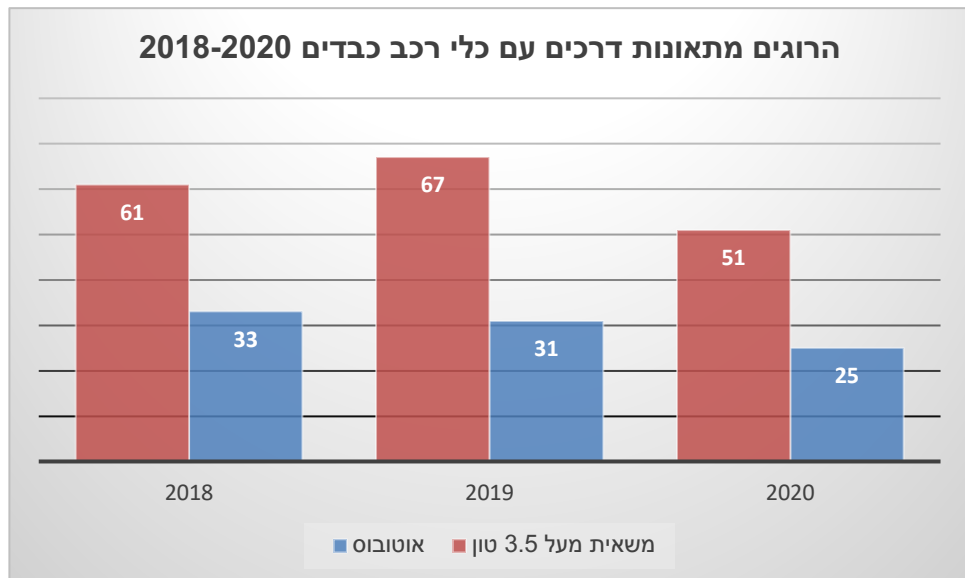
• מקור: רלב"ד

כלי רכב כבדים

76 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות כלי רכב כבדים בשנת 2020 לעומת 98 בני אדם שנהרגו בתאונות דרכים דומות בשנת 2019 – ירידה של 22%.

משאיות מעל 3.5 טון - בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות משאיות כבדות בשנת 2020. משאיות מהוות כ-3% מסך כלי הרכב בישראל אך כ-17% מסך ההרוגים בשנת 2020 היו כתוצאה מתאונות עם משאית – כמעט פי שישה יותר מחלקם של המשאיות בצי כלי הרכב.

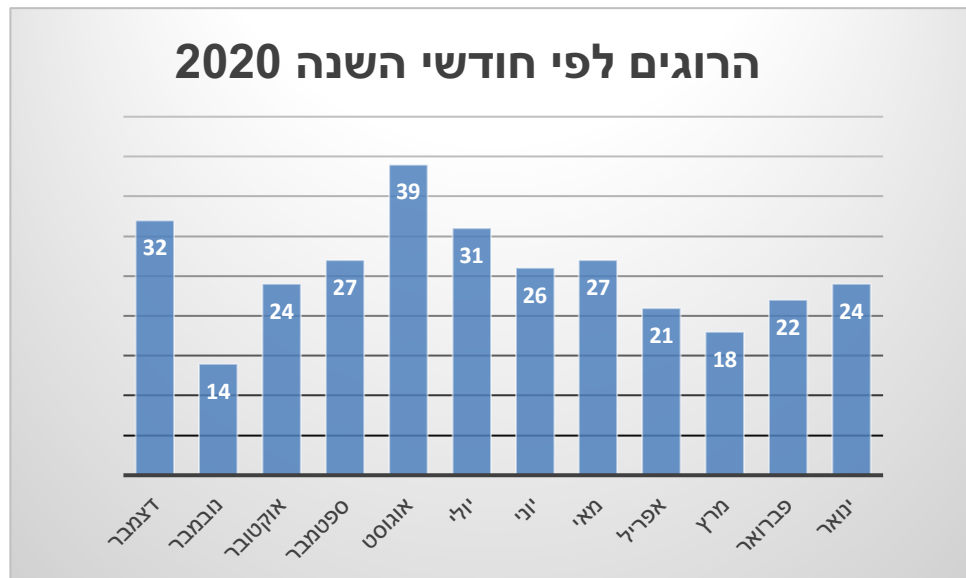
אוטובוסים: 25 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות אוטובוסים בשנת 2020, שישה פחות מאשר בשנת 2019. בימי הקורונה נרשמה ירידה חדה בתדירות נסיעת האוטובוסים וכמו כן במספר הנוסעים בהשוואה לשנת 2019.



• מקור: רלבי"ד

הרוגים לפי חודשים

מבט על פני חודשי השנה חושף כי אוגוסט היה החודש הקטלני ביותר (39 הרוגים) ואילו נובמבר היה החודש שבו נהרגו הכי מעט בכבישים – 14 הרוגים. ניתן להעריך כי לסגרים הארוכים שחווינו השנה הייתה השפעה מכרעת על נתוני ההרוגים לפי חודשים. בחודש אוגוסט, לאחר הסגר הראשון, המשק הישראלי היה פתוח באופן מלא ורבים בחרו לעשות את החופשה בישראל ולא במדינות אחרות. ניתן להעריך כי העלייה בנוסעה בחודש זה, כמו גם היעדר מסגרות מגוננות לילדים, הביאו לעלייה חדה בהרוגים מתאונות דרכים. במקביל, בחודש נובמבר, שיאו של הסגר השני, נרשם הנתון הנמוך ביותר השנה בהרוגי תאונות הדרכים. גם במקרה זה לנסועת כלי הרכב תרומה מכרעת לצמצום ההרוגים מתאונות דרכים בחודש זה.



• מקור: רלב"ד

קורונה ותאונות דרכים

ניתן לראות כי בשנה ייחודית זו נתוני תאונות הדרכים אכן הושפעו מהמגבלות שהוטלו עקב הקורונה. היקף התאונות הקטלניות היה נמוך השנה בהשוואה לשנה הקודמת, וכך גם נתוני ההרוגים מתאונות דרכים. ניתוח מדוקדק של תקופות הסגרים מצביע על כך שהיקף התאונות החמורות, בדגש על תאונות קטלניות לא ירד באותו יחס לירידה בצריכת הדלק (כהשלכה לאומדן גס של הנסועה).

על פי הרלב"ד, מספר ההרוגים בזמן הסגר הראשון היה גבוה בהשוואה לתקופה המקבילה בחמש השנים הקודמות. יחס הרוגים לקילומטר נסועה (בתחשיב על פי צריכת דלק) עמד בזמן הסגר הראשון על 7.3 הרוגים למיליארד ק"מ נסועה, כאשר הממוצע לתקופה המקבילה בשנים 2015-2019 עמד על 5.2 הרוגים למיליארד קילומטר נסועה.

לא רק שבאופן יחסי לא חלה ירידה בהרוגים בימי הקורונה אלא להיפך. בסגר הראשון חלה ירידה של 52% בצריכת הבנזין, וירידה של 35% בצריכת הסולר. עם זאת נרשמה ירידה של 20% במספר ההרוגים ו-55% במספר הפצועים קשה. בסגר השני חלה ירידה של 18% בצריכת הבנזין ו-8% במקביל בצריכת הסולר, אולם נרשמה עליה של 4% בהרוגים מתאונות דרכים וירידה של 4% בלבד בפצועים קשה.

בסגר הראשון נרשמה ירידה קלה בלבד במספר התאונות החמורות (בהן היו פצועים קשה והרוגים), וירידה משמעותית במספר התאונות הקלות. בסגר השני לא חל שינוי במספר התאונות החמורות וירידה קלה בלבד בתאונות הקלות.

חברה ערבית

43% מההרוגים בתקופת הסגר הראשון ו-34% מההרוגים בסגר השני הם מהחברה הערבית (שחלקם באוכלוסייה הוא 21%). בסגר הראשון חלה עליה של 18% בהיפגעות האוכלוסייה הערבית בתאונות דרכים. בסגר השני נרשמה עליה של 7% בהיפגעות בתאונות דרכים בקרב אזרחי בחברה הערבית.

עירוני ובינעירוני

שני שלישי מהתאונות הקטלניות שאירעו בסגר השני היו במרחב העירוני ושליש בתחום הבינעירוני לעומת התקופה המקבילה בחמש השנים האחרונות בהן רק שלישי מהתאונות הקטלניות היו במרחב העירוני לעומת שני שלישים התרחשו במרחב הבינעירוני.

סוגי התאונות בסגרים

בסגר ראשון חלה עליה של כ-10% בתאונות העצמיות לעומת ירידה של 10% בפגיעת כלי רכב בהולך רגל. מגמה זו המשיכה גם בסגר השני אם כי באופן פחות בולט.

גיל הנפגעים בסגרים

בסגר הראשון חלה ירידה של כ-6% בהיפגעות של בני 45 ומעלה בהשוואה לחמש השנים האחרונות, לעומת עליה דומה של נפגעים בגילי 15-24. בסגר השני חלה ירידה של כ-7% בהיפגעות בני 65+ לעומת עליה של כ-5% בקרב בני 25-44. על אף הסגרים הארוכים, בקרב בני ה-65+ נרשמה עליה במספר ההרוגים בהשוואה לשנת 2019, בעיקר בקרב הולכי הרגל.

היפגעות לפי סוג משתמש דרך

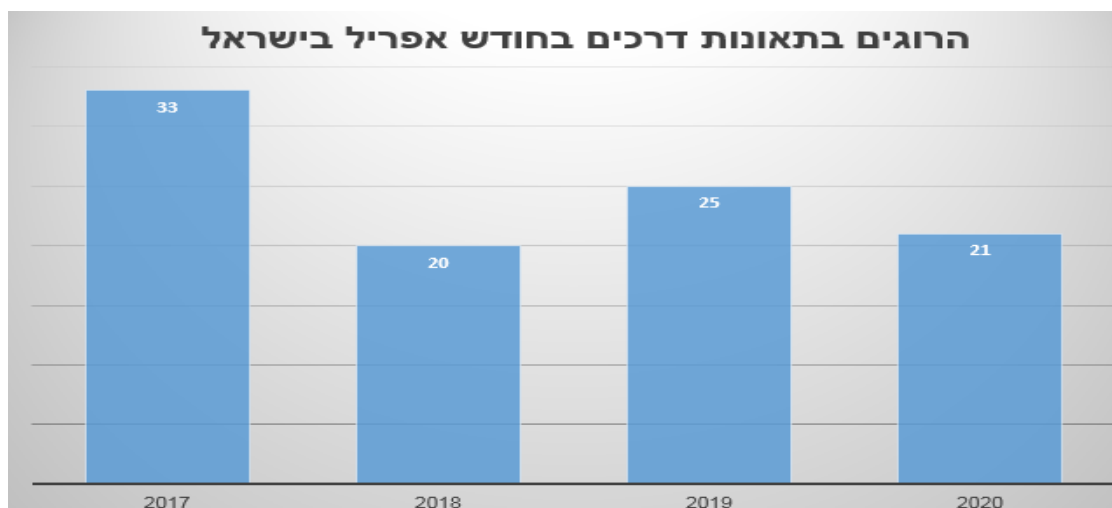
בסגר הראשון חלה ירידה של 12% בהיפגעות הולכי רגל ועליה בנפגעים בקרב רוכבי האופנועים והקטנועים. בסגר השני חלה ירידה של 5% בלבד בהיפגעות הולכי רגל לצד עליה של 8% בהיפגעות רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים.

ישראל בהשוואה לאירופה בקורונה

מדינות אירופה הצליחו לצמצם את הרוגי תאונות הדרכים בתקופת הקורונה בשיעור ממוצע של 36% כך עולה מדו"ח שפרסמה המועצה האירופית לבטיחות בדרכים בחודש יולי 2020. הדו"ח סוקר את הנתונים שסיפקו 25 מדינות באיחוד האירופי כאשר ב-18 מדינות נרשמה ירידה במספר מקרי המוות בדרכים באפריל 2020 לעומת ממוצע ההרוגים במהלך חודש אפריל במשך בשלוש השנים (2017-2019).

מגפת הקורונה השפיעה רבות על הפחתת מקרי מוות בתאונות דרכים באירופה. באפריל 2020 איבדו את חייהם 910 בני אדם מתאונות דרכים בכבישים ב-25 המדינות שסיפקו את הנתונים לעומת 1,415 בני אדם שנהרגו בחודש אפריל בממוצע של שלוש שנים – 505 הרוגים פחות, המהווים ירידה של **36% בממוצע**.

ישראל נעדרת מרשימת המדינות שהמועצה קיבלה לגביה נתונים אך מבדיקת עמותת אור ירוק עולה כי בחודש אפריל 2020 נרשמה ירידה של **19% במספר** ההרוגים בהשוואה לממוצע בחודש אפריל בין השנים 2017-2019. באפריל 2020, חודש של סגר, נהרגו בכבישים 21 בני אדם לעומת 26 הרוגים בממוצע לחודש אפריל בשלוש השנים שלפני כן. ניתוח הנתונים מראה כי הירידה הממוצעת **בהרוגים שהשיגו מדינות אירופה כמעט כפולה מהירידה במספר ההרוגים** שישראל השיגה.



• מקור: למ"ס

מהדו"ח עולה תמונה המצביעה על קשר ישיר בין הסגר (צמצום נפחי תנועה) ובין הירידה בהרוגי תאונות הדרכים. איטליה שחוותה סגר ממושך הציגה ירידה חדה

של 86% במספר ההרוגים. בספרד, עוד מדינה שסבלה קשות מהקורונה, נרשמה ירידה של 63% בהרוגים מתאונות דרכים. מדינות נוספות שהציגו ירידה חדה בהרוגים הם בלגיה (68%), צרפת (61%) ויוון (59%).

מן הצד השני, מדינות שככל הנראה הסגר בהן היה פחות נוקשה רשמו ירידות קלות ובחלקן אף נרשמה עליה בהרוגים כמו בשבדיה שרשמה עליה של 2%, צ'כיה 5% ודנמרק 6%.

מחברי הדוח מספקים הסבר אפשרי לעליה בהרוגים באותן מדינות בשל העלייה **בנהיגה במהירות מופרזת** – במדינות רבות נרשמה ירידה בנפחי התנועה אך במקביל נרשמה עליה בהרוגים מתאונות דרכים.

דוגמאות למדינות שבהן הנהגים נסעו במהירות מופרזת:

- **דנמרק** פרסמה נתונים המראים על עליה של 10% בשיעור הנהגים שנסעו במהירות מופרזת בהשוואה לשגרה.
- **בצרפת** נרשמה עליה של 16% בעבירות מהירות **חמורות** (50% מעל המהירות המותרת) שנצפו על ידי מצלמות המהירות.
- **בספרד** נרשמה עליה של 39% בעבירות המהירות אשר תועדו על ידי מצלמות המהירות הנייחות בכבישים בינעירוניים.
- **בבריטניה** נרשמה עליה של 15% בקרב הנהגים הצעירים שנפצו נוסעים מעל המהירות המותרת.
- באסטוניה נרשמה עליה של 22% בשיעור הנהגים שנסעו מעל המהירות המותרת.

המלצות:

- על ממשלת ישראל להציב את המאבק בתאונות הדרכים בראש סדר העדיפויות, ולפיכך יש להקציב 550 מיליון שקלים בהתאם לתכנית הלאומית לבטיחות בדרכים שאושרה על ידי הממשלה.
- על הרלב"ד להביא לכדי אישור הממשלה תכנית לאומית חדשה לבטיחות בדרכים. על התכנית לכלול יעדים, תאריכי ביצוע ברורים ומקורות תקציב.
- על משטרת ישראל להוסיף כ-200 ניידות תנועה, וזאת בהתאם להחלטת הממשלה 3917 המבקשת להציב 450 ניידות תנועה בכל רחבי הארץ לטובת המאבק בתאונות הדרכים.
- יש למקד פעילות בקרב האוכלוסיות המרכזיות הנפגעות בתאונות דרכים – אזרחי החברה הערבית, הולכי הרגל, הילדים, האזרחים הוותיקים, הנהגים הצעירים, רוכבי האופנועים והקטנועים, נהגי הרכב הכבד ועוד.
- על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים להשלים את אישור התקנות בנוגע להטמעת הטכוגרף הדיגיטאלי בכלי הרכב הכבדים ולהציג מתווה להטמעת הטכוגרף הדיגיטאלי במקום האנלוגי בכלי הרכב הישנים.
- בהתאם להתחייבות משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יש להעביר 230 מיליון שקלים לטובת שיפור התשתית בקטעי הכבישים המסוכנים והצמתים האדומים בכבישים הבינעירוניים (מוקדי סיכון) וזאת בהתאם להחלטת ממשלה 3917.
- יש לקדם במהרה תכנית למען בטיחותם של רוכבי האופנועים והקטנועים בישראל, נוכח מגמת ההרוגים ההולכת וגוברת בקרבם.
- לנוכח התמורות והשינויים התחבורתיים שנגרמו בשל הקורונה יש להאיץ ולקדם את סלילתם של שבילי הרכיבה לבטיחות רוכבי האופנויים הרגילים, האופניים והקורקינטים החשמליים.
- יש לחזק את ערכי הבטיחות בקרב הרשויות המקומיות ולהגדיל את הסמכויות הניתנות לכל רשות מקומית.

סיכום:

שנת 2020 הינה שנת החמצה בכל הקשור לצמצום תאונות הדרכים בישראל. הקורונה והסגרים הארוכים כפו צמצום חד בנסועת כלי הרכב והימצאות הולכי הרגל במרחב העירוני, אשר היו יכולים להוביל לצמצום חד במספר ההרוגים מתאונות דרכים.

הדו"ח הציג את האוכלוסיות המרכזיות שנהרגו בשנת 2020 בתאונות דרכים. בחלק מאותן אוכלוסיות לא רק שלא נרשמה ירידה בהרוגים, אלא אף נרשמה עליה, גם באופן אבסולוטי וגם באופן יחסי לצמצום הנסועה.

מדינת ישראל התרכזה במאבק בקורונה והפקירה את המאבק בתאונות הדרכים. שנת 2020 התאפיינה בצמצום וכרסום התקציבים אשר הועברו לטובת הבטיחות בדרכים והתוצאות, כפי שהוצגו בדו"ח, בהתאם.

הפחתת הכסף שמועבר לטובת בטיחות רוכבי האופנועים והקטנועים, היעדר מיקוד בקרב אזרחי החברה הערבית כבעבר, כמו גם עצירת התקציב לטיפול במוקדי הסיכון ובכבישים האדומים, הן פעולות הפוגעות בבטיחות בדרכים באופן ישיר. הנתונים שהוצגו בדו"ח מהווים תמרור אזהרה עבור קובעי המדיניות לשנת 2021 אשר צפויה להיות שנת בחירות ושנה שבה המשק יתאושש מווירוס הקורונה. החשש הגדול הוא שהמשך התנהלות של צמצום וכרסום במשאבים שהמדינה משקיעה במאבק בקטל בדרכים, יובילו באופן ישיר להחרפת הכישלון בצמצום ההרוגים מתאונות דרכים.

שנת 2021 חייבת להיות שנת המפנה בבטיחות בדרכים, עם אימוץ התכנית הלאומית החדשה לבטיחות בדרכים. יש לנצל לטובה את שינויי דפוסי התחבורה כדי ליצור אקלים בטיחותי טוב יותר אשר יוביל באופן ישיר לצמצום השכול והכאב הנגרמים בשל תאונות הדרכים בתוך כך יוביל גם לחסכון כספי רב למשק הישראלי.

בברכה,

עוז דרור

סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת עמותת אור ירוק