



סיכום שנת 2023 בטיחות בדרכים בישראל

פברואר 2024

בטיחות בדרכים בישראל – סיכום שנת 2023

361 בני אדם קיפחו את חייהם בתאונות דרכים בישראל בשנת 2023. כמעט בכל יום נהרג אדם בתאונת דרכים בישראל בממוצע. תאונות הדרכים הן אסון לאומי הגורם צער, סבל וכאב למאות משפחות בכל שנה.

שנת 2023 הייתה שנה קטלנית ומדממת, אוכלוסיות בסיכון נפגעו השנה בשיעור גבוה ובחלקן אף גבוה מזה של השנה שעברה. נרשמה עלייה מדאיגה במספר ההרוגים בקרב ילדים ורוכבי הכלים החשמליים. בכל שבוע נהרגו שני הולכי רגל, שבעה נפצעו קשה בכל יום וכל הרוג חמישי היה אזרח ותיק.

העלייה בהרוגים בתאונות הדרכים אירעה חרף פריצת מלחמת השבעה באוקטובר, שהביאה לירידה משמעותית בנסועה בחודשים אוקטובר ונובמבר. מגמת העלייה עלולה להימשך גם בשנת 2024 ללא טיפול מיידי מצד הממשלה ומקבלי ההחלטות. בניגוד למדינות אירופה בהן מספר ההרוגים בתאונות הדרכים יורד, בישראל המגמה הפוכה ומספר ההרוגים עולה. על כן ישראל ממוקמת הרחק מאחורי המדינות המובילות בעולם הבטיחות. קיצוץ התקציבים ואי טיפול בבעיות המרכזיות בבטיחות בדרכים, מובילים להמשך העלייה בהרוגים מתאונות דרכים.

דו"ח זה המוגש לעיונך, מסכם את הנתונים והמגמות הבולטות בתחום הבטיחות בדרכים בישראל בשנת 2023. הדו"ח אינו רק נתונים סטטיסטיים, אלא קריאת השכמה המבקשת להסב את תשומת לב מקבלי ההחלטות לטיפול בבעיות הבערות והמרכזיות איתן מתמודדת מדינת ישראל בכל הנוגע לקטל בדרכים.

לקחי העבר מלמדים כי תאונות הדרכים אינן גזירת גורל- כאשר ממשלות ישראל השקיעו תקציבים, ופעלו ללא חת למען המאבק בתאונות הדרכים, חיים ניצלו. על כלל הגורמים לקחת אחריות, לחזק את ערכי הבטיחות, לאשר תכנית לאומית, להגדיל תקציבים ולפעול יחדיו להצלת חיי אדם בכבישים.

בברכה,



יניב יעקב, עו"ד

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-17 מיליארד שקלים בכל שנה. צמצום תאונות הדרכים הוא בעל חשיבות עליונה לחברה ולמשק הישראלי ועליו לעמוד בראש סדר העדיפויות הלאומי ובמרכז קבלת ההחלטות הממשלתית והמקומית.

מטרה

מטרת הדו"ח היא לשקף את תמונת מצב הבטיחות בדרכים בישראל, בדגש על שנת 2023, במטרה ליצור מפת דרכים שתוכל לעזור ולמקד את המאבק בתאונות הדרכים בישראל. לשם כך, הדו"ח סוקר את האוכלוסיות הפגיעות ואת המגמות המרכזיות שאפיינו את השנה שחלפה ואת העשור האחרון. הדו"ח מכיל המלצות שיישומן יתרום למאבק בתאונות הדרכים בישראל ולצמצום מספר ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים.

שיטה

דוח זה מתבסס על נתוני עמותת אור ירוק וניתוחים שונים שנעשו על ידה. בדוח נעשה שימוש בנתונים שונים לרבות נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, משטרת ישראל, המועצה האירופית לבטיחות בדרכים ועוד.

עיקרי הממצאים

- 361 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 – הרוג/ה בכל יום
- למרות השפעות המלחמה על הנסועה והיקפי התנועה חלה עלייה בהרוגים בתאונות דרכים
- 35 ילדים נהרגו – המספר הגבוה ב-13 השנים האחרונות
- השנה הקטלנית ביותר לרוכבי כלים חשמליים
- שבעה בני אדם נפצעו קשה מדי יום
- שני הולכי רגל נהרגים בכל שבוע
- 78 רוכבי אופנועים וקטנועים הרוגים
- בחברה הערבית נהרגו בשיעור הגבוה ב-29% מחלקם באוכלוסייה כל הרוג חמישי- אזרח ותיק
- נהגים צעירים נהרגים בשיעור הגבוה ב-80% מחלקם בנהגים
- משאיות ואוטובוסים מעורבים בתאונות קטלניות פי ארבעה יותר מחלקם ברכבים
- חודש יוני החודש הקטלני ביותר בשנה – 39 הרוגים
- יום ראשון הוא היום הקטלני ביותר בשבוע
- מרבית ההרוגים (58%) – בכבישים הבינעירוניים
- ישראל במקום השני מהסוף בשינוי מספר ההרוגים בעשור בהשוואה למדינות אירופה

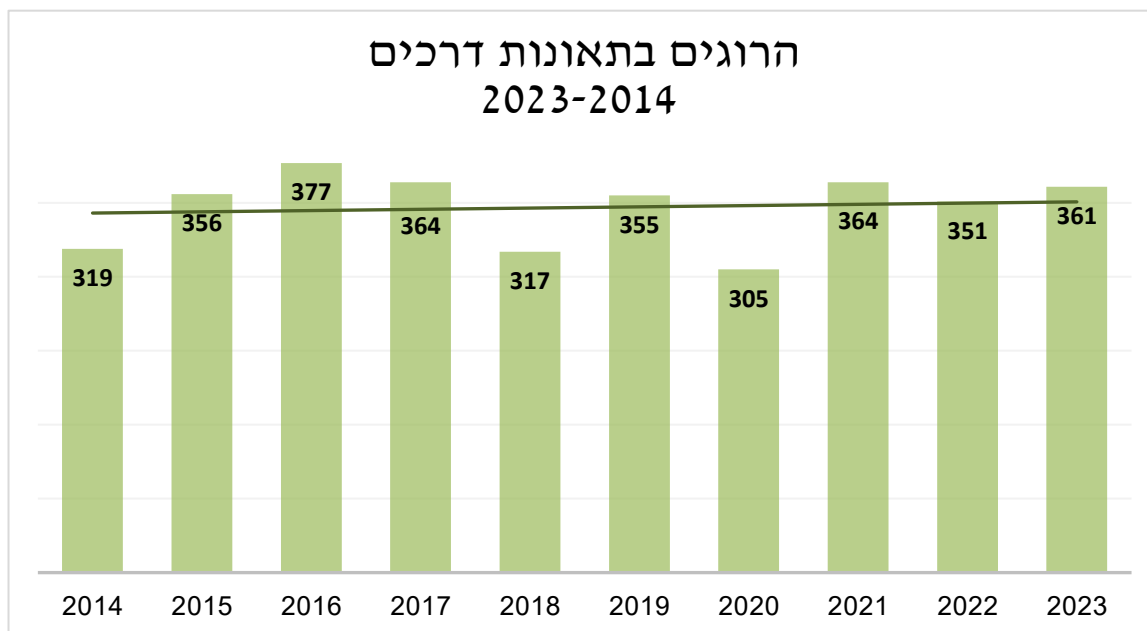
הממצאים בהרחבה

361 הרוגים – הרוג בכל יום

361 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023- הרוג בכל יום בממוצע. מדובר על עלייה של עשרה הרוגים (3%) לעומת שנת 2022 בה נהרגו 351 בני אדם. העלייה במספר ההרוגים ארעה חרף המלחמה שפרצה בשבעה באוקטובר והורידה באופן משמעותי את נפח התנועה בחודשים אוקטובר ונובמבר וכתוצאה מכך גם את מספר תאונות הדרכים והנפגעים בהן¹. המשמעות של עובדה זו היא שההערכות הן כי לולא המלחמה מספר ההרוגים בתאונות דרכים היה גבוה משמעותית ושיעור העלייה גם כן.

מספר ההרוגים בשנת 2023 גבוה מממוצע העשור האחרון וניתן לראות כי קו מגמת ההרוגים בתאונות דרכים אינו מצביע על שינוי שהתרחש בעשור האחרון. נתונים אלו מדגישים את הכישלון בצמצום מספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל.

3,469 בני אדם נהרגו בעשור האחרון (2014-2023) בתאונות דרכים, 347 הרוגים בכל שנה בממוצע.



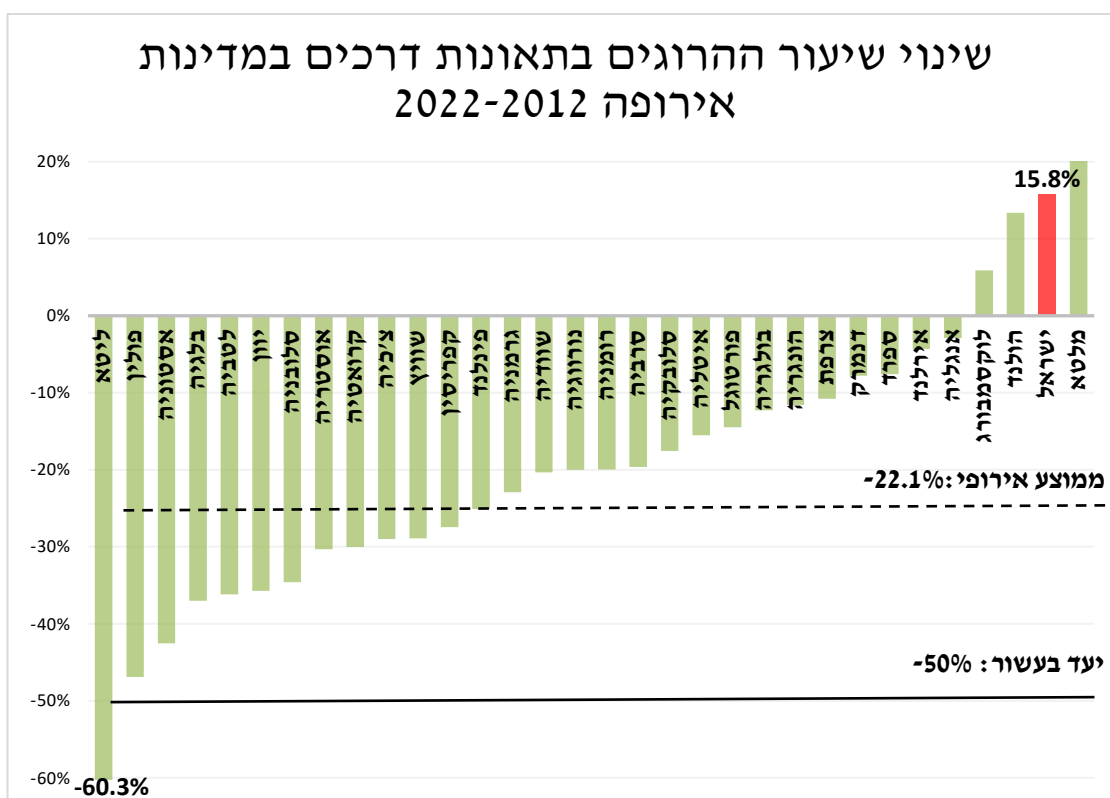
*מקור: למ"ס

¹ אסנת אלגום מזרחי, 2024, סיכום נתוני תאונות דרכים בישראל בשנת 2023 ותוכניות עבודה בתחום לשנת 2024- רקע לדיון, מרכז המידע והמחקר של הכנסת.

ישראל במקום השני מהסוף בשינוי מספר ההרוגים בעשור בהשוואה למדינות אירופה

בעוד במדינות אירופה נרשמת ירידה במספר ההרוגים לאורך השנים, בישראל חלה עלייה במספר ההרוגים בניגוד למגמה הכללית. בהשוואת השנים 2012-2022 נראה כי מספר ההרוגים בתאונות דרכים בישראל עלה בכ-16% בעוד במדינות אירופה מספר ההרוגים ירד בכ-22% במוצע.

ממוצע שינוי מספר ההרוגים השנתי בתאונות דרכים במדינות אירופה עומד על ירידה של 2.6%, בעוד בישראל ממוצע שינוי מספר הרוגי תאונות הדרכים השנתי עומד על עלייה של 0.6%.



מקור: ETSC

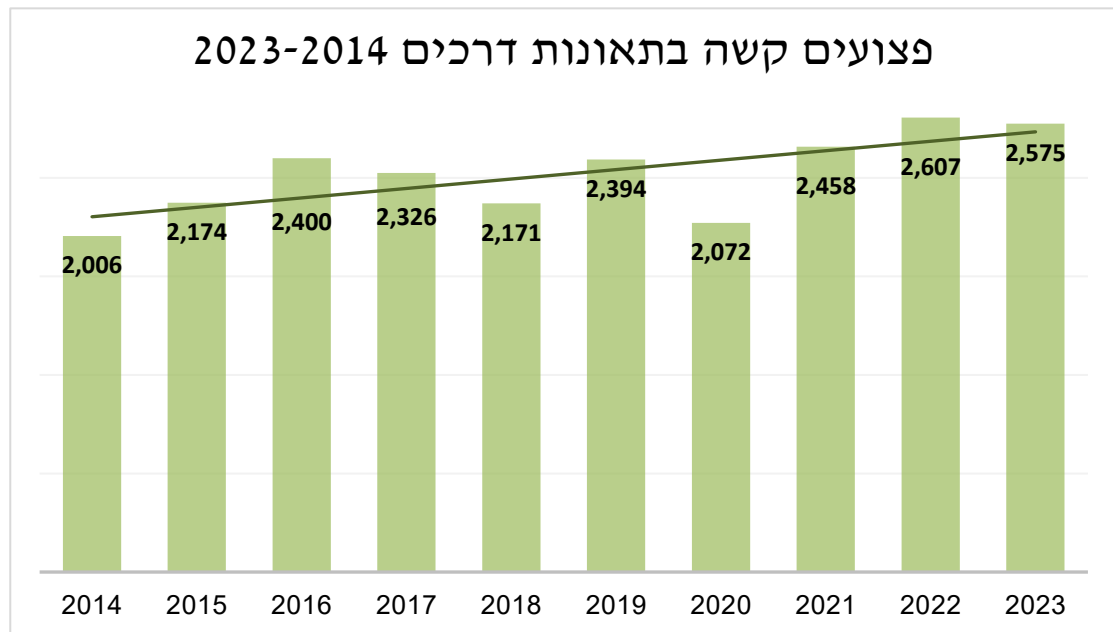
שבעה בני אדם נפצעו קשה מדי יום

2,575 אנשים נפצעו באורח בתאונות דרכים בשנת 2023 - שבעה פצועים קשה מדי יום בממוצע. מספר הפצועים קשה בשנת 2023 הוא השני בגובהו בעשור האחרון (2023-2014), ונמוך באחוז אחד בלבד מאשר שנת 2022 בה נפצעו הכי הרבה אנשים באורח קשה בעשור האחרון.

בבחינת מגמת הפצועים הקשים לאורך עשור ניתן לראות כי חלה עלייה במספר הפצועים הקשה מדי שנה, כשהשנים המסוכנות ביותר הן שלוש השנים האחרונות (2023-2021).

זאת למרות הטמעתם של אמצעי בטיחות טכנולוגיים בכלי הרכב ועומס התנועה ההולך וגובר בכבישי ישראל, המנמיך באופן טבעי את מהירות הנסיעה ומכך את חומרת הפגיעה במקרה של תאונת דרכים.

23,183 בני אדם נפגעו באורח קשה בעשור האחרון (2023-2014) - 2,318 פצועים קשה מתווספים מדי שנה בממוצע למניין הנפגעים בתאונות הדרכים.



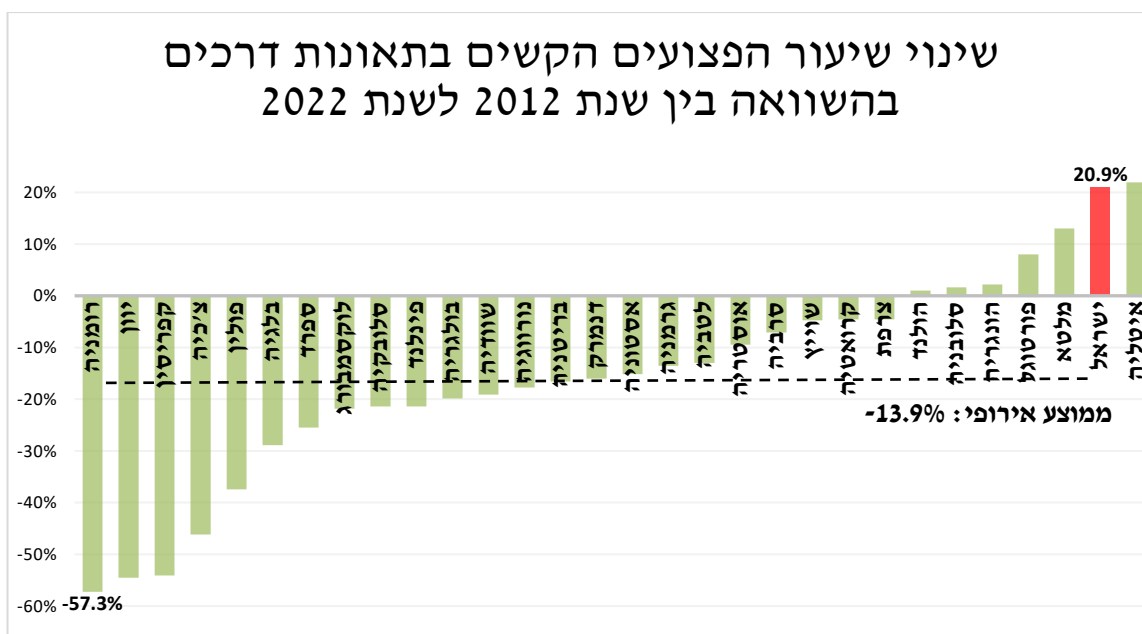
*מקור: למ"ס

מספר הפצועים הקשים בישראל עולה, בניגוד למגמה באירופה

בהשוואת נתוני הפצועים קשה בישראל בעשור האחרון לנתוני הפצועים קשה במדינות אירופה, ניתן להבחין בבירור שישראל הולכת בניגוד למגמה העולמית ובין השנים 2012-2022 חלה בישראל עלייה של כ-21% במספר הפצועים הקשים, בעוד הממוצע האירופי עומד על ירידה של כ-14%.

בהתאם לכך, ישראל ממוקמת במקום השני מהסוף במדד שינוי מספר הפצועים הקשים מתאונות דרכים. יוון לעומת זאת, החולקת עם ישראל מזג אוויר ותרבות דומה הציגה ירידה של 54.5% במספר הפצועים הקשים וממוקמת במקום השני. מכך ניתן ללמוד כי הפחתת מספר הנפגעים בתאונות דרכים אפשרית גם בישראל.

השינוי השנתי הממוצע במספר הפצועים קשה מתאונות דרכים במדינות אירופה יורד ב-1.8% בכל שנה. בישראל לעומת זאת מספר ההרוגים בתאונות דרכים עולה מדי שנה ב-1.6%, בניגוד למגמה האירופית.

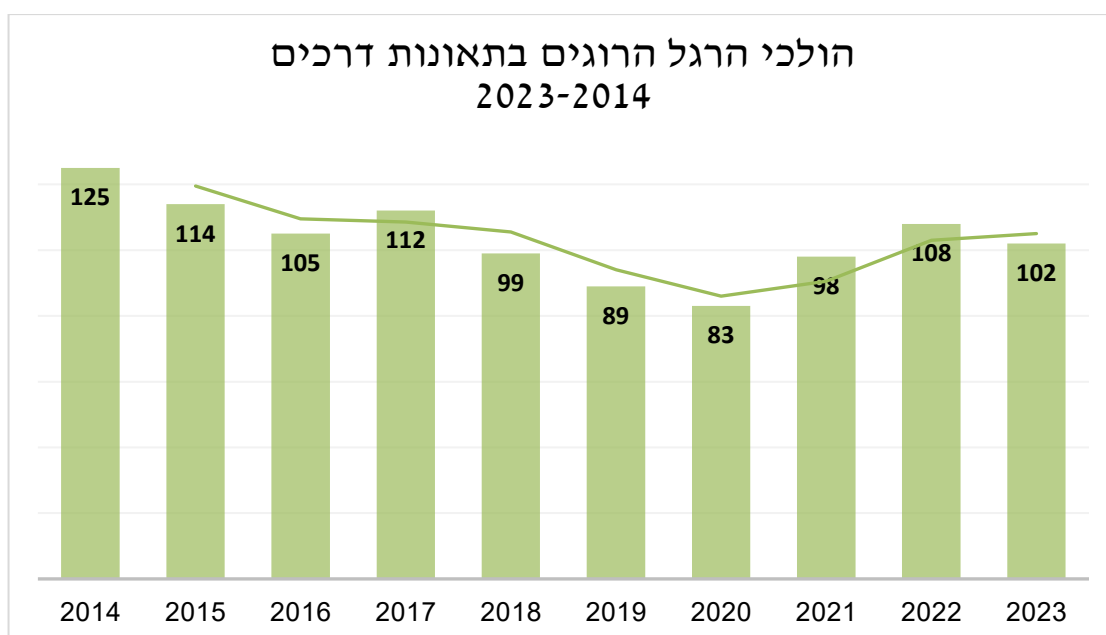


*מקור: ETSC

שני הולכי רגל נהרגים בכל שבוע

102 הולכי רגל נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 בתאונות דרכים- שני הרוגים בכל שבוע. הולכי הרגל מהווים 28% מסך ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2023. בהשוואה לשנת 2022, בשנת 2023 חלה ירידה של 4% במספר הולכי הרגל ההרוגים, אך למרות הירידה זו השנה השנייה בקטלניותה להולכי רגל מאז שנת 2018.

בעשור האחרון (2023-2014) נהרגו 1,035 הולכי רגל בתאונות דרכים, כ-104 הרוגים בכל שנה בממוצע.



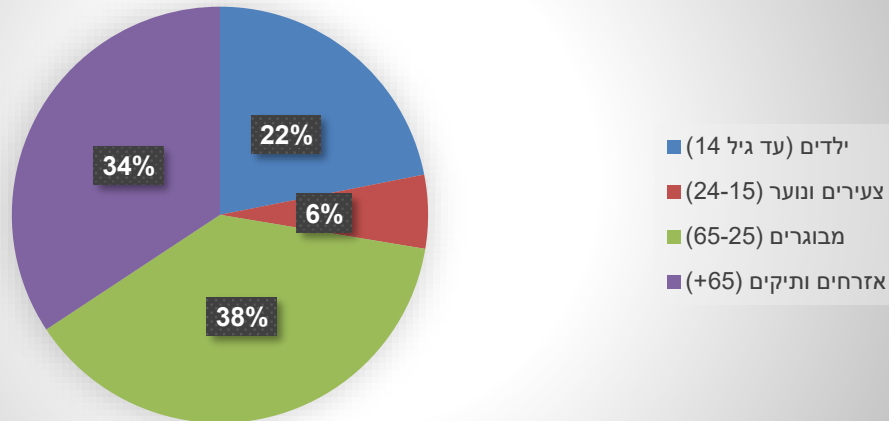
*מקור: למ"ס

בבחינת הנתונים עולה כי 34% מהולכי הרגל שנהרגו בשנת 2023 הם אזרחים ותיקים- כל הרוג שלישי. ילדים עד גיל 14 מהווים 22% מהולכי הרגל שנהרגו- כל הרוג חמישי.

אלו הן קבוצות בעלות סיכון מוגבר להיפגעות בתאונות דרכים כהולכי רגל. בעשור האחרון (2023-2014) נהרגו 431 אזרחים ותיקים בתאונות דרכים כהולכי רגל- 43 הרוגים מדי שנה.

עוד בעשור האחרון 157 ילדים עד גיל 14 נהרגו כהולכי רגל- כ-16 ילדים מדי שנה.

הולכי רגל הרוגים בתאונות דרכים לפי גיל 2023



*מקור: למ"ס

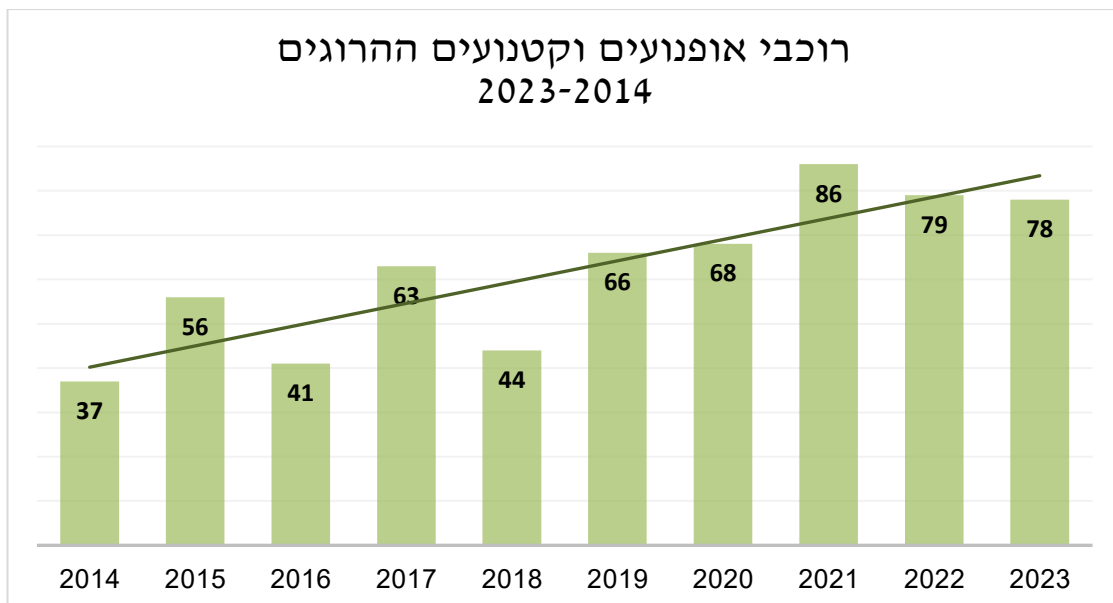
78 רוכבי אופנועים וקטנועים הרוגים

78 רוכבי אופנועים וקטנועים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 - בכל חמישה ימים נהרג רוכב אופנוע. בשנת 2023 נהרגו 26% יותר רוכבי אופנועים וקטנועים מאשר בממוצע העשור האחרון (2014-2023) והיא השנה השלישית בקטלניותה בעשור.

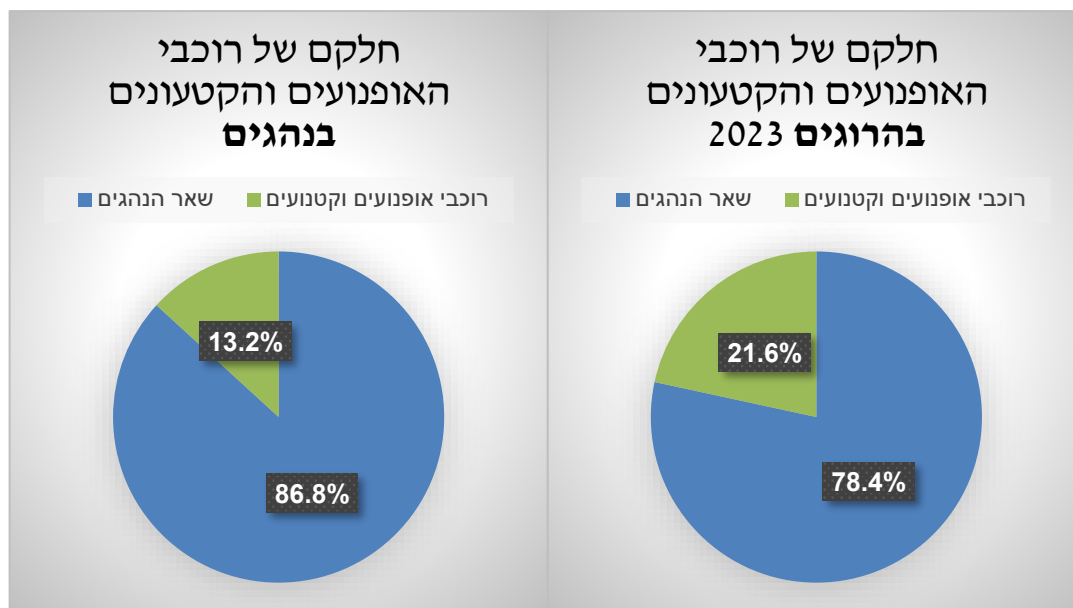
רוכבי האופנועים והקטנועים מהווים 22% מסך ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2023, 69% יותר מחלקם במצבת הנהגים.

618 רוכבי אופנועים וקטנועים נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2014-2023) – 62 רוכבים נהרגים מדי שנה בממוצע.

רוכבי אופנועים וקטנועים ההרוגים 2023-2014



*מקור: למ"ס



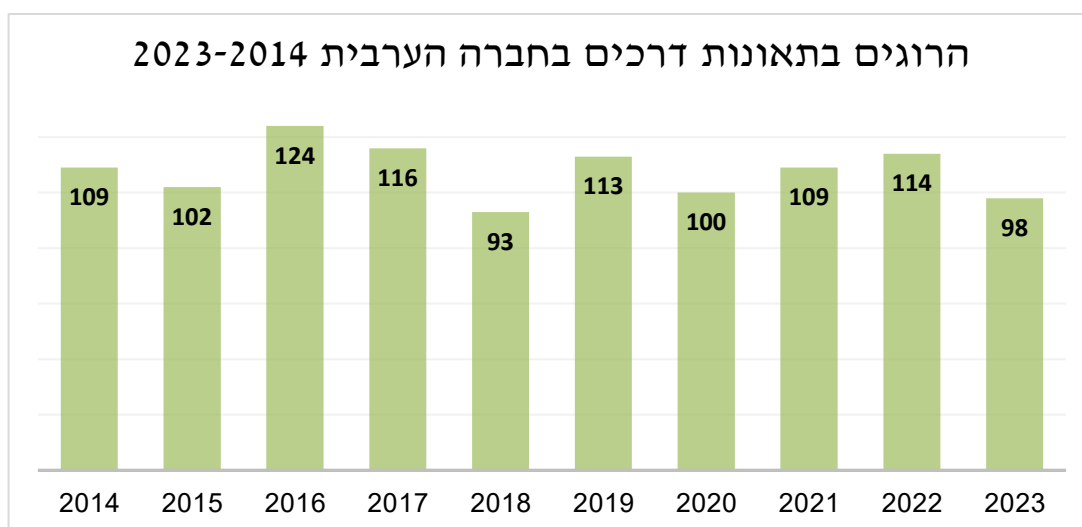
*מקור: למ"ס

98 הרוגים בחברה הערבית - 29% יותר מחלקם באוכלוסייה

98 בני אדם מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 - שני הרוגים בכל שבוע. בשנת 2023 חלה ירידה של 14% בהרוגים מהחברה הערבית לעומת שנת 2022, למרות זאת שיעור ההרוגים בחברה הערבית עדיין גבוה מחלקם באוכלוסייה.

אזרחי החברה הערבית מהווים כ-21% מסך האוכלוסייה בישראל, אך בשנת 2022 אזרחי החברה הערבית נהרגו בשיעור של 27% מסך כל הרוגי תאונות הדרכים - 29% יותר מאשר חלקם באוכלוסייה.

1,078 אזרחים מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים העשור האחרון (2023-2014) - 108 בני אדם בכל שנה בממוצע.

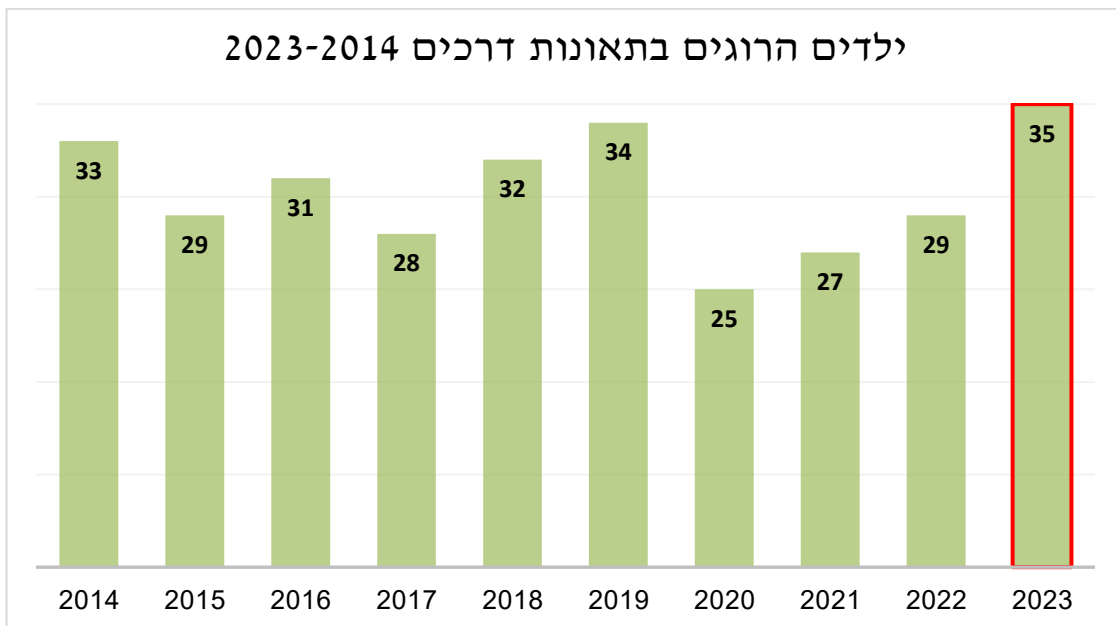


*מקור: למ"ס

35 ילדים הרוגים- המספר הגבוה ב-13 השנים האחרונות

35 ילדים עד גיל 14 נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023- המספר הגבוה ביותר של ילדים שנהרגו ב-13 השנים האחרונות (מאז שנת 2010). מספר הילדים ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2023 גדול ב-21% ממספר הילדים ההרוגים בשנת 2022 העומד על 29 ילדים.

בעשור האחרון (2014-2023) נהרגו 303 ילדים, 30 ילדים בכל שנה בממוצע- כיתת לימוד שלמה שנמחקה.



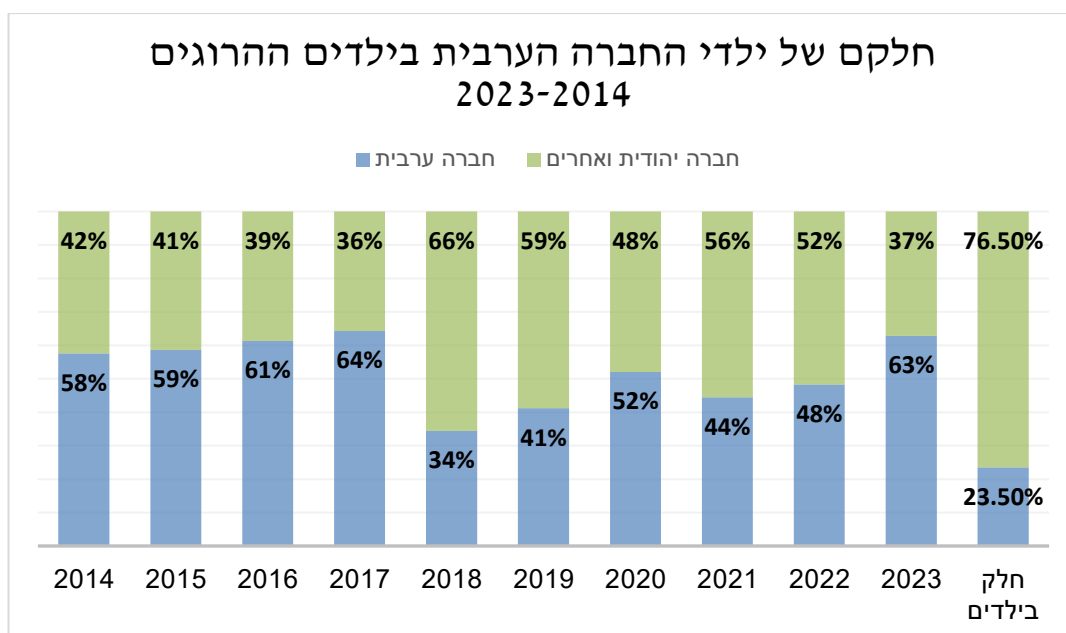
*מקור: למס

מרבית הילדים ההרוגים- מהחברה הערבית

22 ילדים עד גיל 14 מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 המהווים 63% מהילדים ההרוגים באותה שנה- מרבית הילדים ההרוגים. בהשוואה לשנת 2022 בה נהרגו 14 ילדים מהחברה הערבית, בשנת 2023 חלה עלייה של 57% בילדי החברה הערבית ההרוגים.

חלקם של ילדי החברה הערבית במניין הילדים ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2023 גדול פי 2.7 מחלקם באוכלוסיית הילדים בישראל. בהשוואה לשנת 2022 גדל חלקם של ילדי החברה הערבית בהורגים ב-31%.

באופן עקבי בעשור האחרון, חלקם של ילדי החברה הערבית בילדים ההרוגים בתאונות דרכים גדול חלקם באוכלוסייה. בעשור האחרון ילדי החברה הערבית היוו כמחצית מהילדים ההרוגים בתאונות דרכים (52%).



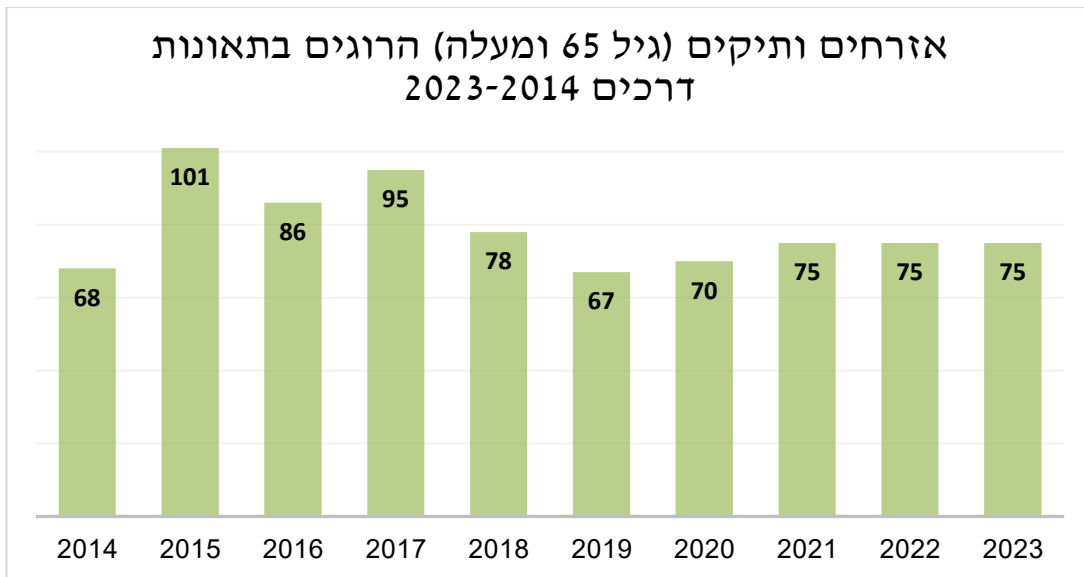
*מקור: למס

כל הרוג חמישי - אזרח ותיק

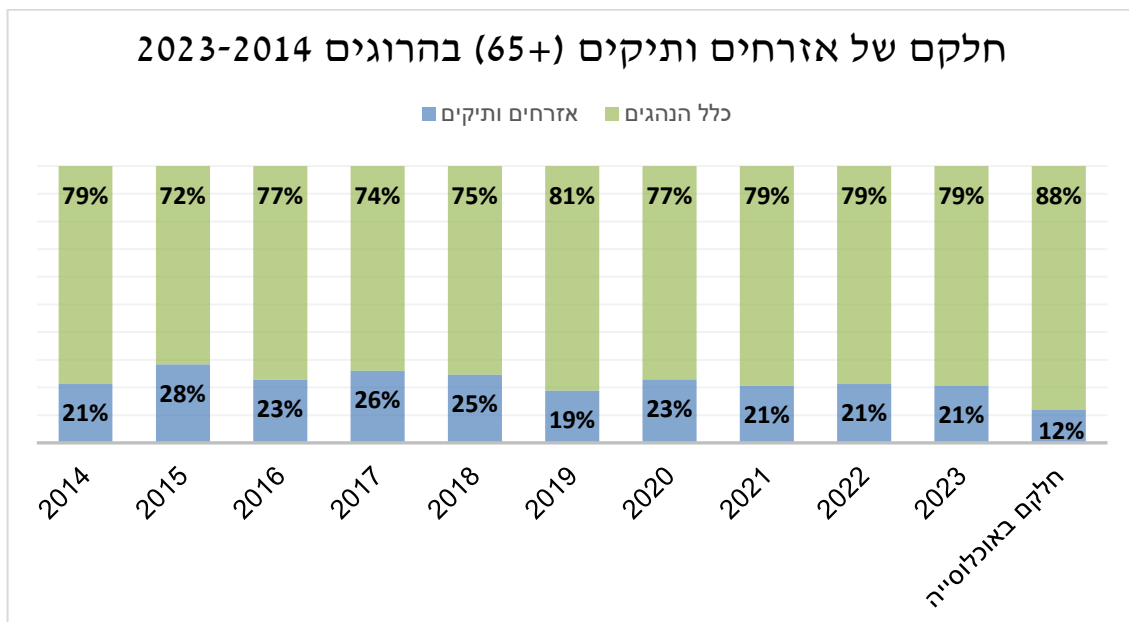
75 אזרחים ותיקים בגיל 65 ומעלה נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 - כל הרוג חמישי (21%). זו השנה השלישית ברציפות בה מספר האזרחים הוותיקים שנהרגו בתאונות דרכים יציב ומונה 75 הרוגים, למרות שבעקבות ההתקדמות הטכנולוגית, אביזרי הבטיחות המותקנים ברכבים ועומסי התנועה שמביאים להפחתת מהירות הנסיעה היה ניתן לצפות לירידה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים.

חלקם של האזרחים הוותיקים בהרוגים (21%) גדול כמעט פי שניים מחלקם באוכלוסייה העומד על 11% בלבד. שנת 2023 היא השנה הרביעית ברציפות שבה חלקם של האזרחים הוותיקים במצבת ההרוגים בתאונות דרכים גבוה מ 20%.

790 אזרחים ותיקים נהרגו בחמש השנים האחרונות (2019-2023) בתאונות דרכים - 79 אזרחים ותיקים שנהרגים מדי שנה בממוצע.



*מקור: למ"ס



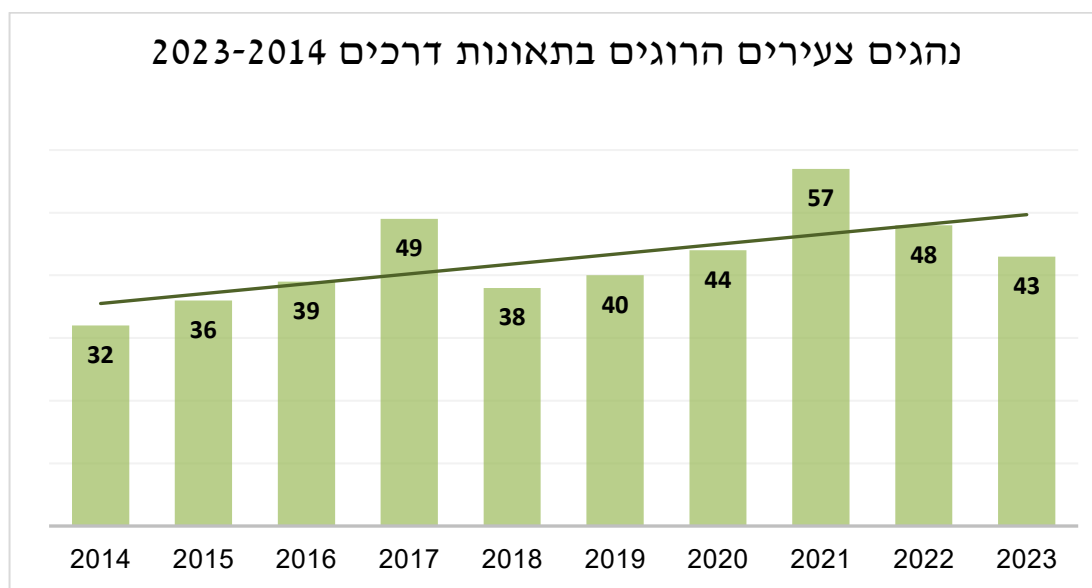
*מקור: למ"ס

נהגים צעירים נהרגים בשיעור הגבוה ב-80% מחלקם בנהגים

43 נהגים צעירים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 - 27% מסך הנהגים שנהרגו בתאונות דרכים. בשנת 2023 חלה ירידה של 16% במספר הנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות דרכים לעומת שנת 2022. למרות זאת, חלקם של הנהגים הצעירים בנהגים ההרוגים גדול מחלקם בבעלי הרישיונות.

27% מהנהגים שנהרגו בשנת 2023 הם נהגים צעירים, 80% יותר מחלקם בבעלי הרישיונות העומד על 15%.

426 נהגים צעירים (עד גיל 24) נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2014-2023), כ- 43 הרוגים מדי שנה.



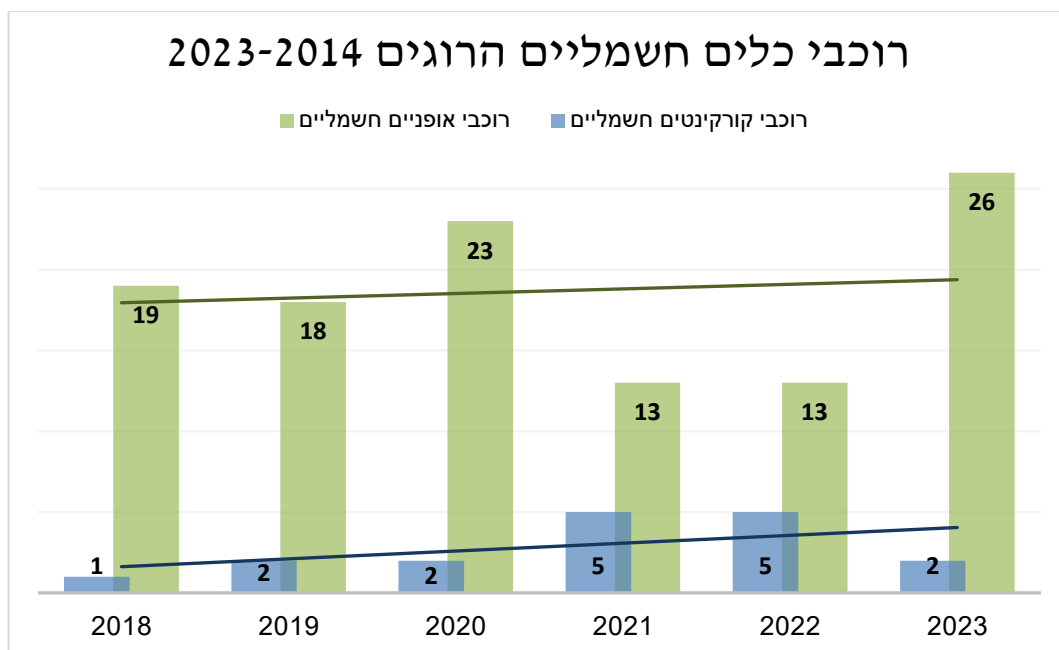
*מקור: למ"ס

השנה הקטלנית ביותר לרוכבי כלים חשמליים

28 רוכבי כלים חשמליים נהרגו בשנת 2023 – 26 רוכבי אופניים חשמליים ושני רוכבי קורקינטים חשמליים. זהו מספר ההרוגים הגבוה ביותר בקרב רוכבי כלים חשמליים מאז שכלים אלו נכנסו לישראל. מספר רוכבי הכלים החשמליים שנהרגו בשנת 2023 גדול ב-55% מאשר בשנת 2022, בה נהרגו 18 רוכבי כלים חשמליים.

מפילוח הנתונים עולה כי מספר רוכבי האופניים החשמליים שנהרגו בשנת 2023 גדול פי שניים יותר מאשר היה בשנת 2022, בה נהרגו 13 רוכבי אופניים חשמליים. לעומת זאת, בשנת 2023 נהרגו 3 רוכבי קורקינטים חשמליים פחות מאשר בשנת 2022 בה נהרגו 5 רוכבי קורקינטים חשמליים.

לעלייה הדרמטית במספר רוכבי הכלים החשמליים שנהרגו יש כמה סיבות והסברים אפשריים. אחד ההסברים הוא השימוש המסיבי של שליחים בכלים חשמליים, בדגש על שליחים המועסקים בשיטת העסקה מזדמנת של עובדים עצמאיים (Gig economy) שהוכחה כמסוכנת יותר מבחינת שמירת הרוכב על חוקי הדרך ובטיחות המשתמשים בה.



*מקור: למ"ס

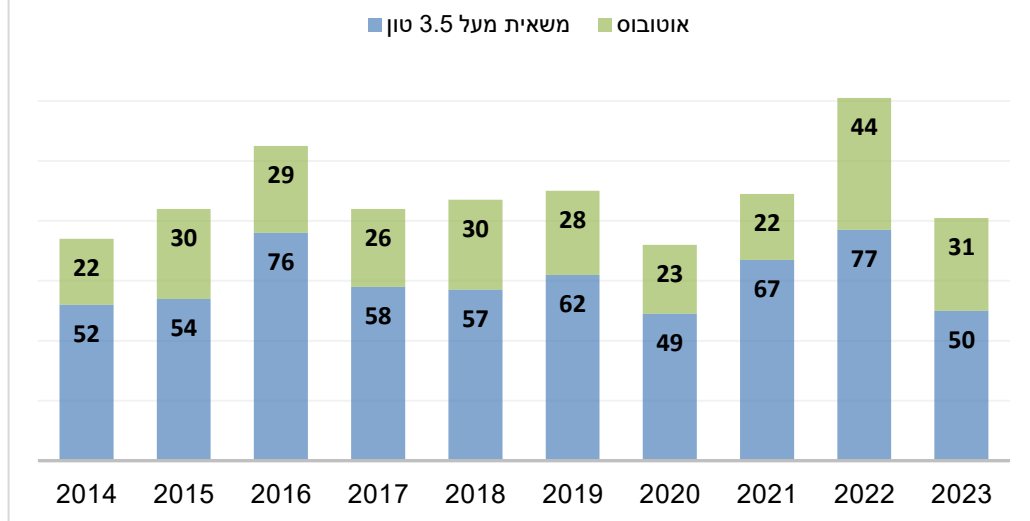
כלי רכב כבדים – מעורבים בתאונות דרכים קטלניות פי ארבעה יותר מחלקם ברכבים

משאיות ואוטובוסים מהווים 13.6% מכלל כלי הרכב המעורבים בתאונות קטלניות בשנת 2023, כמעט פי ארבעה יותר מחלקם במצבת הרכבים העומד על כ-3.7%. 81 משאיות ואוטובוסים היו מעורבים בתאונות קטלניות בשנת 2023, תאונות בהן נהרג אדם אחד לפחות. בהשוואה לשנת 2022, שהייתה השנה הקטלנית ביותר בעשור במעורבות כלי רכב כבדים, בשנת 2023 חלה ירידה של 33%.

משאיות מעל 3.5 טון: 50 משאיות מעל 3.5 טון היו מעורבות בתאונות קטלניות בשנת 2023. משאיות במשקל 3.5 טון ומעלה מהוות כ-3% מסך כלי הרכב בישראל אך משאיות מהוות כ-8% מסך כלי הרכב המעורבים בתאונות הקטלניות בשנת 2023–**פי 2.6 יותר מחלקם של המשאיות בצי כלי הרכב.**

אוטובוסים: 31 אוטובוסים היו מעורבים בתאונות קטלניות בשנת 2023. אוטובוסים מהווים פחות מ-1% מסך כלי הרכב בישראל אך מהווים כ-5% מסך כלי הרכב המעורבים בתאונות קטלניות בשנת 2023- **פי שמונה יותר מחלקם בצי הרכבים.**

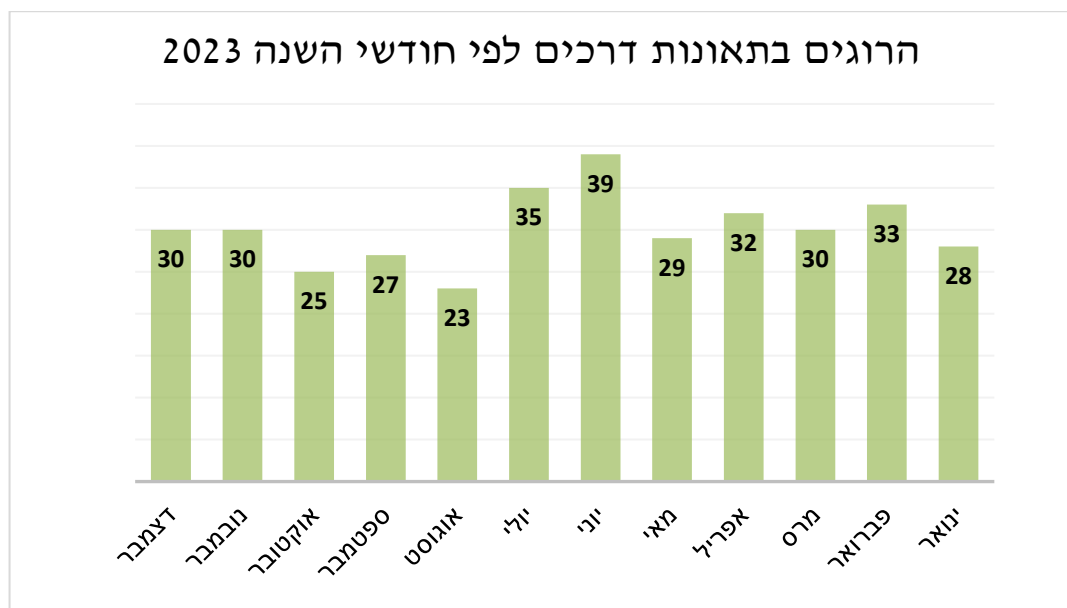
רכבים כבדים המעורבים בתאונות דרכים קטלניות 2023-2014



*מקור: למ"ס

הרוגים לפי חודש – יוני החודש הקטלני בשנה

מבט על פני חודשי השנה חושף כי חודש יוני היה החודש הקטלני ביותר, בו נהרגו 39 אנשים - יותר מהרוג בכל יום בחודש במוצע. חודש אוגוסט לעומת זאת היה החודש בו נהרגו הכי מעט אנשים בכבישים - 23. למרות הירידה בנסועה שחלה בחודשים אוקטובר ונובמבר בעקבות מלחמת השבעה באוקטובר בחודש אוקטובר בחודש אוקטובר נהרגו 25 אנשים ובחודש נובמבר נהרגו 30 אנשים בכבישים.

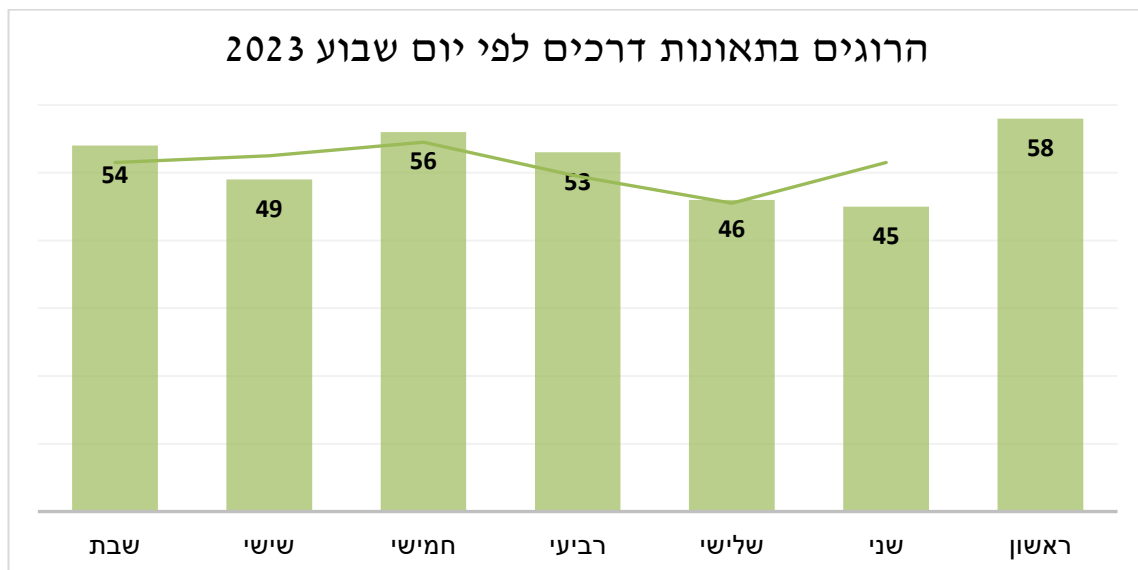


*מקור: למ"ס

הרוגים לפי ימים – ראשון הקטלני ביותר

58 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 בימי ראשון, היום הקטלני ביותר. יום חמישי הוא היום השני בקטלניותו, בו נהרגו 56 אנשים בתאונות דרכים. ביום שני נהרגו 45 אנשים, הכי מעט בהשוואה לכל יום אחר בשבוע, לאחריו ניתן לראות מגמת עליה הדרגתית בהרוגים, שיורדת ביום שישי, עולה בחזרה ביום ראשון ומגיעה כאמור לשיאה ביום ראשון.

מבחינה זו שנת 2023 שונה מנתוני העשור האחרון (2014-2023) בו יום חמישי היה היום בו נהרגו הכי הרבה אנשים בתאונות דרכים.



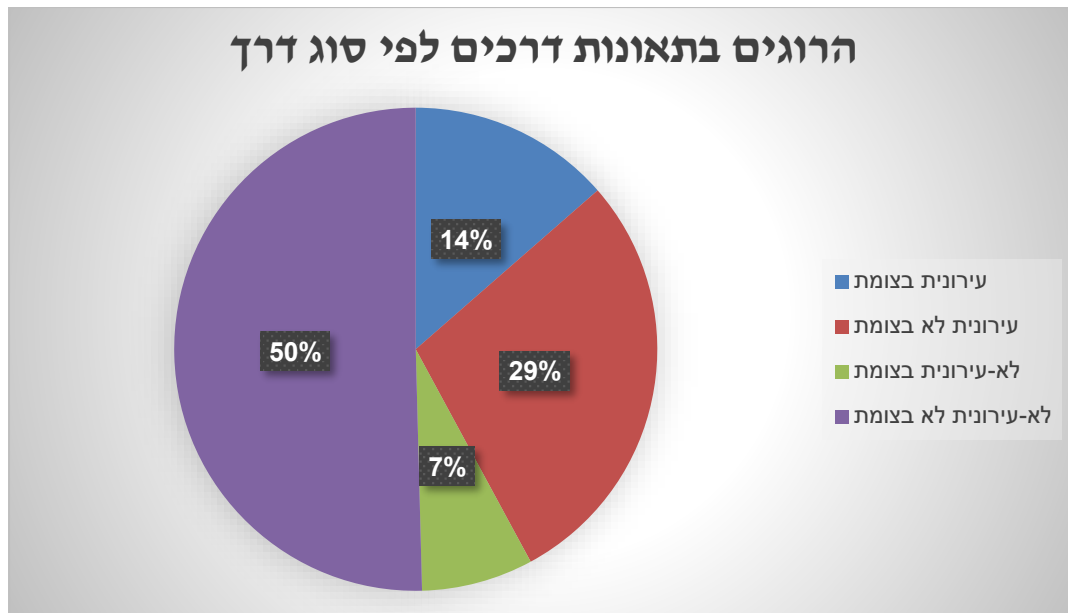
*מקור: למ"ס

מרבית ההרוגים – בכבישים הבין עירוניים

209 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 בכבישים הבין עירוניים-58% מכלל ההרוגים בתאונות דרכים; 152 בני אדם נהרגו בכבישים העירוניים-42% מכלל ההרוגים בתאונות דרכים באותה שנה.

אמנם בכבישים בינעירוניים מתרחשות פחות תאונות דרכים מאשר בכבישים העירוניים, אך תאונות דרכים שמתרחשות בכבישים העירוניים הן קטלניות יותר. אחת הסיבות המרכזיות לכך היא מהירות הנסיעה הגבוהה בכבישים הבין עירוניים בהשוואה לנסיעה בכבישים עירוניים. מהירות הנסיעה מהווה מרכיב משמעותי בחומרת תאונות הדרכים, ככל שמהירות הנסיעה גבוהה יותר כך מרחק העצירה ארוך יותר וחומרת הפגיעה קשה יותר ואף קטלנית.

מהירות הנסיעה משפיעה גם על מספר ההרוגים הנמוך יחסית בצמתים העירוניים והבינעירוניים, כיוון שבאופן טבעי לפני צומת הרכבים מאטים בשביל לפנות, לתת זכות קדימה או בהוראת רמזור.



• מקור: למ"ס

המלצות

השלב הראשוני והבסיסי להצלחה במאבק בתאונות הדרכים הינו הצבתו בראש סדר העדיפויות הלאומי, ופעולה על בסיס תכנית לאומית רב שנתית למאבק בתאונות הדרכים המתקצבת כראוי. רק כך ניתן יהא להצליח בדומה כפי למדינות אירופה שהפחיתו את מספר ההרוגים והנפגעים קשה בתאונות דרכים בעשרות אחוזים. על התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים לכלול יעדים, תאריכי ביצוע ברורים ומקורות תקציב.

אכיפה

הגברת ההרתעה והנראות המשטרתית- יש להגדיל את מספר שוטרי התנועה, והצבתם במקומות מרובי תאונות דרכים, בדגש על הימים והשעות המסוכנים בכל מקום. ככל שהאכיפה והנוכחות המשטרתית תגבר, כך תגבר בהתאם ההרתעה מביצוע עבירות תנועה. בהתאם להחלטת ממשלה 3917 לפיה יש להציב 450 ניידות תנועה ברחבי הארץ לטובת המאבק בקטל בכבישים, על משטרת ישראל להוסיף כ- 200 ניידות תנועה.

אכיפה דיגיטלית- יש להציב מצלמות תנועה מתקדמות ברחבי הכבישים בישראל בכדי לחזק את מערך האכיפה הדיגיטלית שכיום מתבסס על מצלמות אכיפה ישנות מסוג א3. אכיפה דיגיטלית היא כלי לחיזוק כוח האדם במשטרת התנועה והגברת ההרתעה. הצבת מצלמות טקטיות ומצלמות חכמות אחרות שיכולות לאתר שימוש בטלפון הנייד בזמן נהיגה, סטייה בין נתיבים, מהירות וחציית צומת באור אדום, יעזרו לחיזוק ההרתעה בקרב הציבור.

יחד עם זאת לאור תמונת המצב העגומה באשר למעבר למערך מצלמות מתקדמות, כל עוד אין מערך מצלמות אפקטיבי ומתוקף משפטית יש להמשיך להפעיל את המערך הקיים ואף להרחיבו באמצעים דיגיטליים נוספים. על המשרד לביטחון לאומי ומשטרת ישראל להציג תכנית סדורה להצבת מערך מצלמות בפריסה ארצית לרבות עיגון תקציבי ראוי.

אחד המרכיבים המרכזיים בהפעלת מערכי אכיפה דיגיטליים הינו היקף ומספר אמצעי האכיפה, בהתאם למחקרים בנושא תכנית האכיפה הדיגיטלית צריכה לכלול מאות מצלמות בפריסה ארצית ליצירת רצף הרתעתי שמטרתו אינה רישום דוחות ומתן קנסות כי אם שינוי תרבות הנהיגה.

אכיפה עקבית וחסרת פשרות היא מרכיב קריטי ביצירת תרבות נהיגה אחראית ובטוחה, והינה בין האמצעים בעלי האפקטיביות הגבוהה ביותר להוביל שינוי מיידני².

תשתיות

יש לפעול לשיפור התשתיות בכבישים והקמת תשתיות 'סלחניות' ככל הניתן למען הגנה על משתמשי הדרך הפגיעים כמו ילדים, אזרחים ותיקים, רוכבי אופנועים וכלים חשמליים ועוד.

כיום התקציב המוקצה לטיפול במוקדי סיכון הוא 180 מיליון ₪, פחות ממחצית התקציב שנקבע על פי החלטת ממשלה - 400 מיליון ₪.

בעקבות הקיצוץ הרוחבי במשרדי הממשלה הוצע אף לקצץ יותר את תקציב מוקדי הסיכון, אך בעקבות מאבקה של עמותת אור ירוק הקיצוץ בוטל. חרף כך, בוצע קיצוץ בתקציבי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ובסלי הבטיחות.

יש לפעול על בסיס תכנית חומש לטיפול במוקדי הסיכון בישראל. תכנית החומש האחרונה הסתיימה בשנת 2021, ומאז חלפו שנתיים מבלי שפורסמה תכנית חדשה לציבור.

חינוך

אוכלוסיות בסיכון - יש למקד פעילות חינוכית בקרב האוכלוסיות המרכזיות הנפגעות בתאונות דרכים – הולכי הרגל, ילדים, אזרחים ותיקים, נהגים צעירים, אזרחי החברה הערבית, רוכבי האופנועים והקטנועים, נהגי הרכב הכבד ועוד. בנוסף, יש לבחון את המאפיינים הייחודיים לכל אוכלוסייה הנמצאת בסיכון ולהתאים לה מערך ייעודי וסט כלים העונה לצרכיה.

חינוך לבטיחות בדרכים - חינוך לבטיחות בדרכים הינו השקעה לטווח ארוך. ככל שחינוך לבטיחות בדרכים יתחיל בגיל צעיר וימשיך באופן עקבי לכל שלב בחיי האזרח, כך ערכי הבטיחות בדרכים יבלטו יותר בעת הנהיגה בכביש והשימוש בדרך. על החינוך לבטיחות בדרכים להתחיל כבר בגיל צעיר ולהמשיך ללוות את האזרח בגן, בבית הספר היסודי, בחטיבה, בתיכון, בצבא, בחיים הבוגרים ובבית האבות.

² גיטלמן ויקטוריה. הקרט שלום. 2003. הקשר בין אכיפה ותאונות דרכים. מוסד הטכניון למחקר ופיתוח בע"מ.

טכנולוגיה ומערכות בטיחות

טכוגרף- על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים להשלים את אישור התקנות בנוגע להטמעת הטכוגרף הדיגיטלי בכלי הרכב הכבדים ולהציג מתווה להטמעת הטכוגרף הדיגיטלי במקום האנלוגי בכלי הרכב הישנים.

אמצעי בטיחות אקטיביים- על משרדי הממשלה השונים לחייב או לתמרץ שימוש באמצעי בטיחות אקטיביים לרכבים, שיכולים למנוע באופן אקטיבי תאונות דרכים ולעזור להתגבר על טעויות הגורם האנושי. בנוסף על כך, יש לעודד את חברות הביטוח לתמרץ נהגים שיש ברכביהם מערכות בטיחות מתקדמות ורכביהם בעל ציון בטיחות גבוה.

שילוב של כלל הכלים שצויינו לעיל במסגרת תכנית לאומית רב שנתית המייצגת מענה מערכתית והוליסטי, יציבו את מדינת ישראל בשורה אחת עם המדינות המתקדמות בתחום הבטיחות בדרכים ויצילו את חייהם של אלפי בני אדם.

סיכום

שנת 2023 הסתיימה עם 361 בני אדם שקיפחו את חייהם בתאונות דרכים בישראל – הרוג אחד במוצע בכל יום.

בשנת זו חלה עלייה במספר ההרוגים באוכלוסיות פגיעות כמו ילדים ורוכבי כלים חשמליים. בנוסף על כך אזרחים ותיקים, אזרחי החברה הערבית, נהגים צעירים ואוכלוסיות נוספות הנמצאות בסיכון מוגבר להיפגעות בתאונות דרכים, נהרגו בשיעור גבוה.

בדו"ח נסקרו נתוני ההרוגים מתאונות דרכים בשנת 2023, בהשוואה לשנים אחרות בעשור האחרון. הדו"ח מצביע על מגמות בבטיחות בדרכים בעשור האחרון, ומתמקד באוכלוסיות הפגיעות ובכלי הרכב המעורבים בתאונות דרכים בשיעור גבוה.

קיצוצים בתקציבי הבטיחות בדרכים פוגעים באופן משמעותי במאבק להצלת חיי אדם בכבישים. מחסור בניידות תנועה, קיצוץ בסלי הבטיחות ותקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, כוח אדם חסר באגף התנועה במשטרת ישראל ואי מימוש ותקצוב של תכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים הם הגורמים העיקריים לכישלון הממשלתי המתמשך בצמצום תאונות הדרכים.

שנת 2024 חייבת להיות שנת המפנה במאבקה של מדינת ישראל בתאונות הדרכים. יש ליישם תכנית לאומית כוללת לבטיחות בדרכים ולהקצות עבודה את התקציבים והמשאבים הנדרשים. על התכנית להקיף את כל הנושאים הרלוונטיים והמרכזיים במאבק בקטל בדרכים. כפי שמדינות רבות באירופה הוכיחו, תאונות הדרכים אינן גזירת גורל ובעזרת מיקוד העשייה באמצעות תכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים ניתן לצמצם את מספר ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים ולהציל חיי אדם.