הנהגים בישראל

לעומת

הנהגים באירופה

ממצאים נבחרים והשוואות בין-לאומיות

מתוך סקר הנהגים בישראל ופרוייקט SARTRE III

כתיבה ועריכה:

ד"ר ציפי לוטן - מדענית ראשית, אור ירוק

ד"ר ורדה לבנון - חוקרת בכירה, אור ירוק

עורכי המחקר בישראל:
ד"ר דוד זיידל - 4 סייט, ארגונומיה ובטיחות בע"מ
ד"ר אורית טאובמן - בן-ארי - אוניברסיטת בר אילן
ד"ר ציפי לוטן - מדענית ראשית, אור ירוק

הסקר בוצע על-ידי חברת "מדגם - ייעוץ ומחקר בע"מ"

במלאכת הכנת חוברת זאת סייעו האנשים הבאים. אנו מודים לכולם:
ד"ר אורית טאובמן - בן-ארי, אוניברסיטת בר-אילן
ד"ר דוד זיידל, 4 סייט, ארגונומיה ובטיחות בע"מ
עינת גרימברג, אור ירוק
פרופ' שלום הקרט, קרן רן נאור
אהרון לפידות, אור ירוק
חזי משיטה, אור ירוק

תמצית הממצאים מבוססת על דו"ח המחקר המלא שיופיע באתר אור ירוק:
http://www.oryarok.org.il

צילומים (למעט עמודים 8, 15, 16): **זיו קורן**

עיצוב גרפי: להב הלוי, "עיניים גדולות"

אפריל 2007

תוכן עניינים

פרוייקט SARTRE 5
רקע 6

גורמי סיכון מרכזיים: אלכוהול, מהירות מופרזת ואי-חגירת חגורות בטיחות
אלכוהול 7
נהיגה במהירות מופרזת 9
חגורת בטיחות 14

בטיחות בדרכים - עבירות ואכיפה
עבירות תנועה 15
אכיפה 17

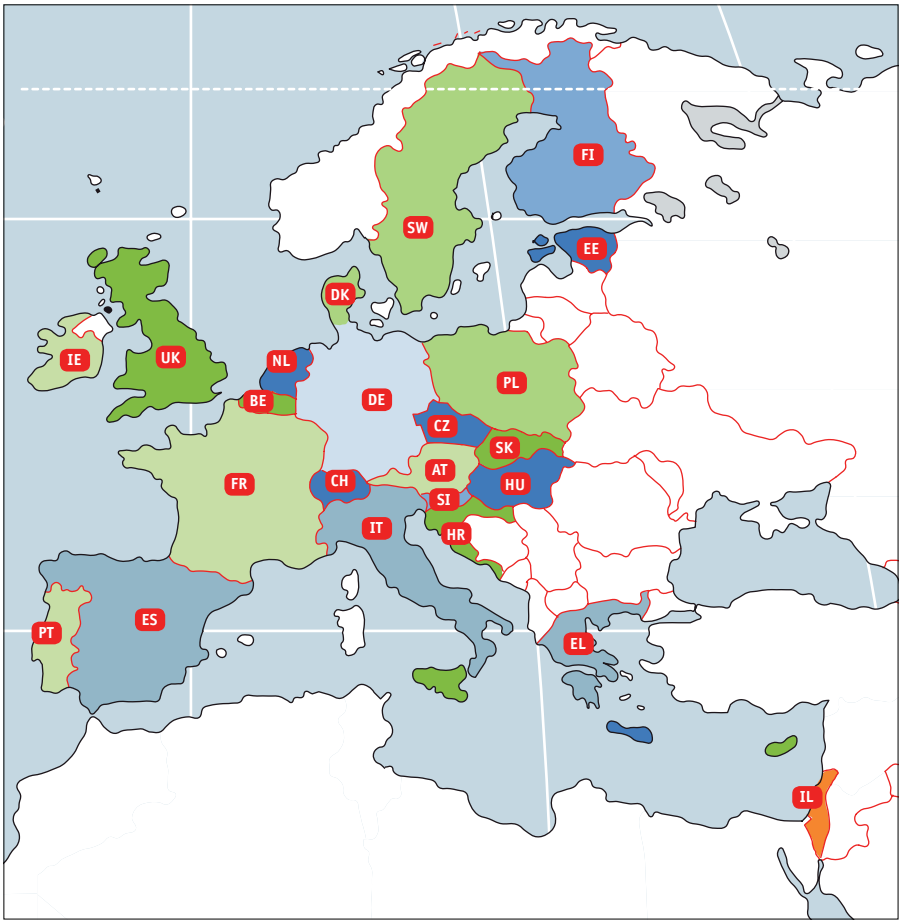
טכנולוגיות חדשות 18
יעדי הבטיחות 19

סיכום
מה אנו יכולים ללמוד מהסקר? 20
המלצות להמשך: מכאן - לאן? 21

רשימת תרשימים

תרשים 1: השינויים ברמת האלכוהול המקסימאלית (גרם/ליטר) המותרת בזמן נהיגה 7
תרשים 2: אחוז הנהגים שב-3 השנים האחרונות נבדקו בדיקת אלכוהול לעומת אחוז הנהגים שנענשו 8
תרשים 3: מקסימום מהירות נהיגה מותרת 9
תרשים 4: נהיגה במהירות מופרזת - שלי ושל אחרים 10
תרשים 5: מהירות נסיעה מופרזת של המשיב ושל אחרים בעיר ומחוץ לעיר, על-פי דיווח עצמי 11
תרשים 6: אחוז הנהגים שדווחו כי קיבלו דו"ח מהירות בשלוש השנים האחרונות 12
תרשים 7: אחוז הנהגים הנהנים מנהיגה מהירה 13
תרשים 8: אחוז הנהגים שדיווחו כי קיבלו דו"ח בגין אי חגירת חגורת בטיחות בשלוש השנים האחרונות 14
תרשים 9: אחוז נהגים המדווחים על אי מתן זכות קדימה במעבר חציה להולכי רגל 15
תרשים 10: אחוז הנהגים המבצעים לפחות שיחת טלפון אחת ביום בזמן הנהיגה 16
תרשים 11: אחוז הנהגים התומכים ביעדים שונים של הפחתה בתאונות עד לשנת 2010 19

המדינות המשתתפות בפרוייקט SARTRE III



מקרא

אוסטריה	AT	גרמניה	DE	סלובניה	SI	צ'כיה	CZ
איטליה	IT	דנמרק	DK	סלובקיה	SK	צרפת	FR
אירלנד	IE	הולנד	NL	ספרד	ES	קפריסין	CY
אסטוניה	EE	הונגריה	HU	פולין	PL	קרואטיה	HR
בלגיה	BE	יוון	EL	פורטוגל	PT	שוודיה	SE
בריטניה	UK	ישראל	IL	פינלנד	FI	שוויץ	CH

פרוייקט SARTRE III

SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), הוא פרוייקט מחקרי ייחודי של תאגיד מכוני מחקר בתחום הבטיחות בדרכים באירופה. במסגרת הפרוייקט עורכים מכוני המחקר מדי כחמש שנים סקר נהגים מקיף במדינות אירופה. הסקר נערך במתכונת אחידה בכל המדינות וצוותי חוקרים מכל המכונים משתתפים בניתוח התוצאות ובכתיבת הדו"חות והפרסומים. הסקר הראשון נערך ב-1991 בקרב 15 מדינות. הסקר השני, שנערך ב-1996 כלל כבר 19 מדינות, והסקר השלישי - SARTRE III, שנערך בשנת 2003, בוצע ב-23 מדינות. בכל מדינה נערך הסקר בקרב מדגם של כ-1,000 נהגים, כך שבסך הכל רואיינו במסגרת פרוייקט SARTRE III כ-23,000 נהגים.

סקרי SARTRE מספקים מידע בנוגע לעמדות, דעות והתנהגות של נהגים במגוון נושאים הקשורים לבטיחות בדרכים, ולכן מהווים הזדמנות מצוינת להשוואת נהגים ממדינות שונות ולזיהוי אמצעים שיוכלו לשפר את רמת הבטיחות בדרכים בכל מדינה בנפרד וברחבי האיחוד האירופי כולו. לכל מדינה באיחוד האירופי, כמו גם למדינות מחוץ לאיחוד, יש עניין להשוות את ההתנהגות, הדעות וההשקפות של אזרחיה הנהגים לאלו של נהגים במדינות אחרות, ובמיוחד במדינות הדומות לה, קרובות לה, או מדינות שהייתה רוצה להידמות אליהן מבחינת רמת הבטיחות.

סקרי SARTRE רכשו מעמד מכובד בקהילת המחקר בתחום התחבורה באירופה ואצל גורמים רבים במוסדות האיחוד האירופי. אלו העוסקים בקביעת יעדי בטיחות, במדיניות תחבורה, בבטיחות, בחקיקה ואכיפה של חוקי תנועה וביישום גישות וטכנולוגיות חדשות, מוצאים במחקרי SARTRE אישוש לתוכניותיהם כמו גם רעיונות חדשים.

סקר הנהגים בישראל נערך בשנת 2005, כשנה וחצי לאחר ביצוע סקרי SARTRE באירופה, והתבסס ברובו על אותו שאלון שהועבר ב-23 המדינות שנטלו חלק ב-SARTRE III. סקר זה מבוסס על שאלון אחיד אשר הועבר למדגם ארצי מייצג של כ- 1,000 נהגים בפועל, באמצעות ראיון פנים אל פנים שנערך בביתם של הנשאלים. אוכלוסיית הדגימה היא של אנשים בני 18 ומעלה, בעלי רישיון נהיגה למכונית, אשר נהגו בפועל ב-12 החודשים האחרונים.

בנוסף לסקר הנהגים נאספו נתוני תשתית תחבורה ונתוני תאונות בישראל, באופן דומה לנתונים המקבילים שנאספו במדינות האחרות. שנת ההתייחסות עבור נתונים אלה היא 2003.

המתודולוגיה בסקר שנערך בישראל תואמת את זו של SARTRE ולכן נערך ניתוח משותף של הנתונים מישראל יחד עם נתוני המדינות שהשתתפו בסקר בהיבטים מגוונים. לפיכך, בנוסף לאפיון נהגים בישראל, המחקר מציע, לראשונה, השוואה מפורטת בין דיווחי הנהגים בישראל לבין דיווחי נהגים במדינות אירופה השונות.

בחוברת זו מובאת תמצית ממצאי הסקר. באופן מיוחד הושם דגש על השוואת עמדותיהם והתנהגויותיהם המדווחות של נהגים בישראל לעומת מדינות אחרות ונבחנו הדמיון והשוני בתחושות הנהגים והתנסויותיהם באשר לחקיקה ואכיפה. ההשלכות הנובעות ממצאי הסקר והמלצות לעתיד מובאות בחלקה האחרון של החוברת.

רקע

במהלך 30 השנים האחרונות ננקטו אמצעים שונים להפחתת מספר הנפגעים בתאונות דרכים במדינות רבות. בין היוזמות אפשר למנות חקיקה המחייבת נהגים ונוסעים לחגור חגורת בטיחות, קביעת רמת אלכוהול מקסימאלית בעת נהיגה, הרחבת השימוש במצלמות מהירות ובמצלמות רמזור, ולאחרונה אף הוצא אל מחוץ לחוק, במדינות שונות, השימוש במכשיר טלפון נייד במהלך הנהיגה.

למרות מאמצים ברחבי אירופה לקבוע חוקים זהים בנוגע לרשת הכבישים, לגודש תנועה וכדומה, עדיין קיימים הבדלים ניכרים בחקיקה הנוגעת לבטיחות בדרכים, וחשוב מכך, קיימים הבדלים לגבי אכיפתם. כך למשל, קיימת שונות גדולה בין המדינות ברמת האלכוהול המותרת בנהיגה ובמידת האכיפה הקשורה לכך. במספר מדינות נעשה שימוש קבוע בבדיקות נשיפה לבדיקת רמת האלכוהול של נהגים, בעוד שבמדינות אחרות השימוש בבדיקות אלה הוא מועט בלבד. בדומה, קיימים הבדלים בין מדינות במידת השימוש במצלמות מהירות כדי לאכוף את המהירות המותרת בכבישים.

הבדלים אלה, ובנוסף להם, הבדלים בעמדות של נהגים ובהתנהגויותיהם המדווחות, עולים מסקרי SARTRE לאורך השנים, ומראים כי הפערים הגדולים מתקיימים בין מדינות צפון אירופה לבין מדינות הדרום, ובמידה מועטה יותר, בין מזרח לבין מערב אירופה, כמו גם בין נהגים ממדינות בעלות רמת תשתיות שונה. אף על-פי כן, לא מדובר אך ורק בשונות בין נהגים, אלא גם בהבדלים ניכרים בין המשתייכים לשכבות סוציו-אקונומיות שונות בתוך כל מדינה. לכל אלה תפקיד משמעותי במצב הבטיחות בדרכים בכל מדינה ומדינה.

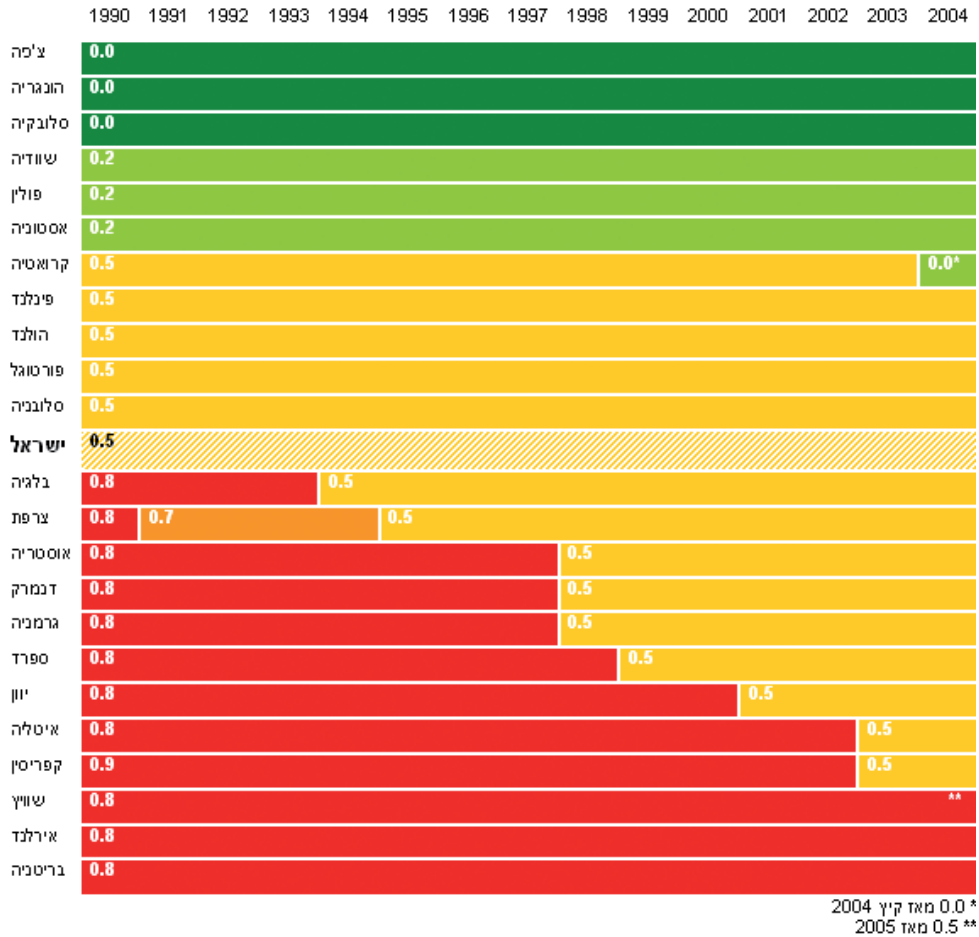
גורמי סיכון מרכזיים: אלכוהול, מהירות מופרזת ואי-חגירת חגורות בטיחות

נהיגה תחת השפעת אלכוהול, נהיגה מעל למהירות המותרת ואי-חגירת חגורת בטיחות - כל אלו מוכרים על-ידי מרבית הנהגים כגורמי סיכון מרכזיים. למרות זאת, נהגים רבים עדיין עוברים על החוק בשלושת נושאים אלה. השאלה, לכן, היא - מדוע הם עושים זאת? ואולי אף נוכל לשאול את עצמנו, מדוע גם אנחנו, בהיותנו מודעים למעשינו ולהשלכותיהם הבטיחותיות, מתנהגים כך לעתים?

אלכוהול

ידוע כי שתיית אלכוהול ונהיגה הן שילוב מסוכן. בחלק גדול ממדינות אירופה חל תהליך ארוך של חינוך האוכלוסייה להפרדה בין שתייה לנהיגה, ולאימוץ שיטות יעילות של אכיפה בנושא זה. גם בישראל עלתה בשנים האחרונות המודעות להשלכות המעשיות של צריכת אלכוהול בכל הנוגע לבטיחות בדרכים, ולאחרונה החלה פעילות הסברתית ופעילות אכיפה נמרצת יותר למניעת שתייה בעת הנהיגה. רמת האלכוהול המכסימלית המותרת בדמו של נהג בישראל, היא 0.5 גרם/ליטר, בדומה למרבית מדינות אירופה (תרשים 1).

תרשים 1: **השינויים ברמת האלכוהול המקסימאלית (גרם/ליטר) המותרת בזמן נהיגה**

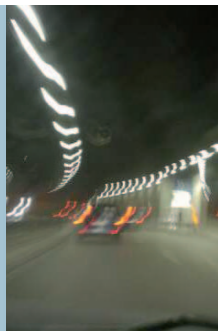


* 0.0 מאז קיץ 2004
** 0.5 מאז 2005

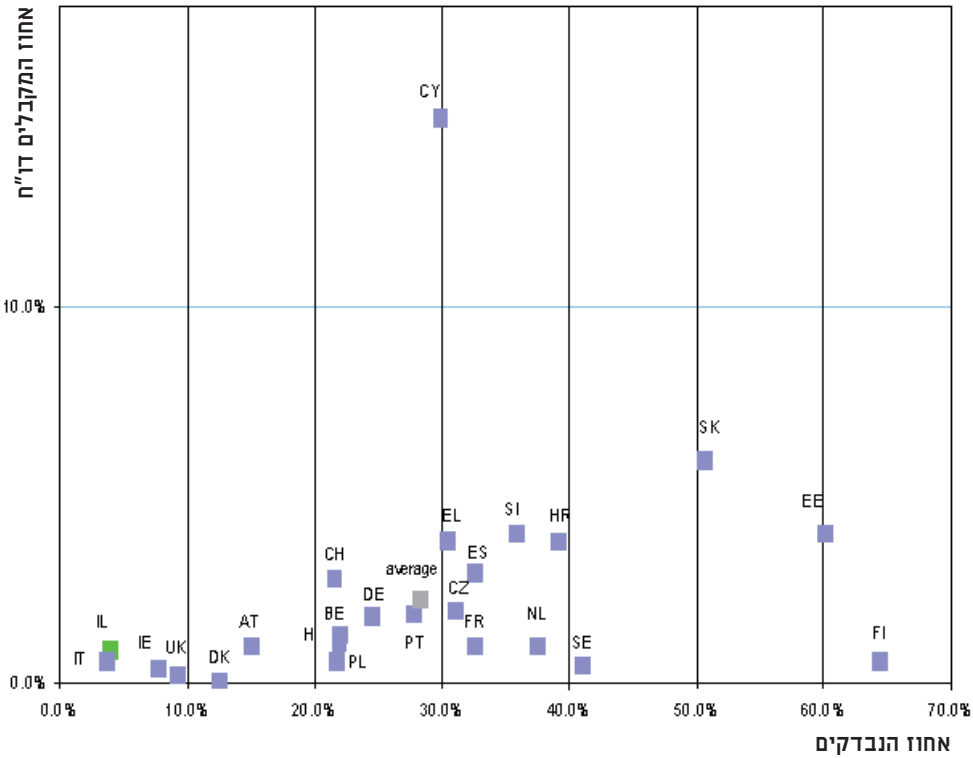
בכל המדינות יש ענישה חמורה על נהיגה תחת השפעת אלכוהול, בדרך כלל תוך התחשבות בגודל החריגה ובגיליון ההרשעות הקודמות של הנהג. בדיקות נשיפה בהיקף גדול, לזיהוי נהגים שיכורים, הן כלי מקובל בחלק גדול ממדינות אירופה. אולם, ישראל היא בין המדינות שבעת עריכת הסקר לא הייתה בהן אפשרות אכיפה באמצעות בדיקות נשיפה אקראיות, לגבי כל הנהגים בכל מקום ובכל שעה.

ממצאי הסקר מראים כי 56% מהנהגים בישראל דיווחו כי אינם שותים אלכוהול כלל וזה האחוז הגבוה ביותר מכלל המדינות שהשתתפו בסקר. עוד נמצא, כי בהשוואה לנהגים באירופה, ישראל נמצאת בחברת שליש המדינות עם האחוז הגבוה ביותר (73%) של משיבים, הנוהגים לשתות אלכוהול, המדווחים שאף פעם אינם נוהגים לאחר ששתו. 11% מהנהגים בישראל השותים בקביעות דיווחו כי נהגו לאחר ששתו (לא בהכרח מעבר למותר). על אף כי זהו שיעור נמוך בהשוואה למדינות רבות אחרות, משמעותו היא כי מדובר לפחות ב-240,000 נהגים. הסיכוי לגלות אותם קלוש ביותר, כיוון שרק 4% מהנהגים בישראל דיווחו כי עברו בדיקת אלכוהול בשלוש השנים האחרונות (בהשוואה לממוצע של 28% במדינות אירופה). רבע מתוך (מעט) הנהגים שנבדקו נמצאו תחת השפעת אלכוהול, וזהו שיעור גילוי גבוה בהשוואה למדינות אחרות, אולם יש לזכור כי הוא נובע ממבצעי האכיפה הממוקדים באזורי בילוי בלבד.

רק 4% מהנהגים בישראל דיווחו כי עברו בדיקת אלכוהול בשלוש השנים שקדמו למועד ביצוע הסקר. כרבע מהם נמצאו תחת השפעת אלכוהול וזהו שיעור גילוי גבוה בהשוואה למדינות אחרות, אולם, הוא נובע, כנראה, ממבצעי האכיפה הממוקדים באזורי בילוי בלבד.



תרשים 2: **אחוז הנהגים שב-3 השנים האחרונות נבדקו בדיקת אלכוהול לעומת אחוז הנהגים שנענשו**



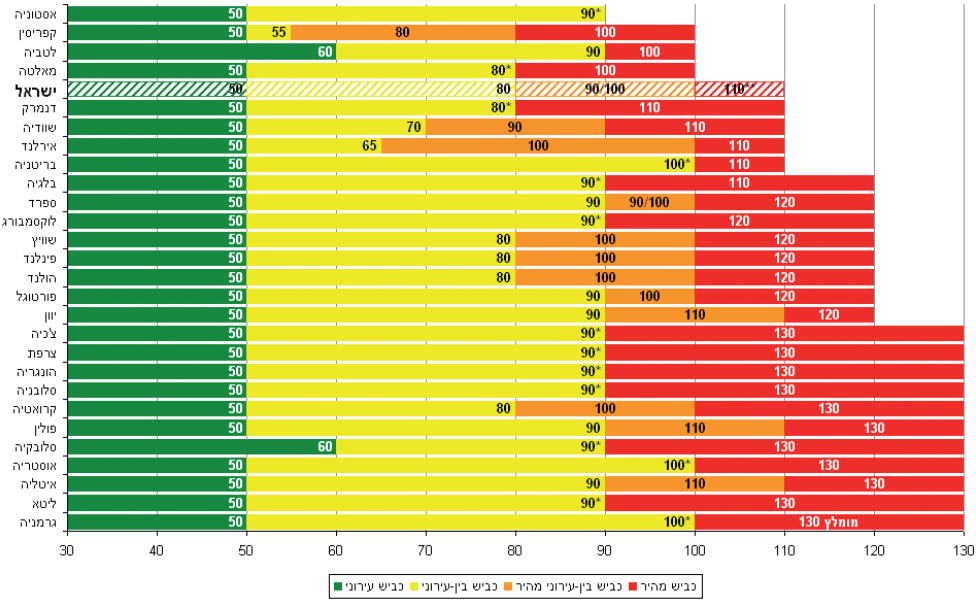
נראה כי הנהגים בישראל ובאירופה מודעים לסכנות הבטיחותיות הכרוכות בנהיגה תחת השפעת אלכוהול. קרוב ל-80% מהנהגים בישראל, וכמעט 60% מהנהגים באירופה ציינו, כי שתיית אלכוהול גורמת לתאונות דרכים, ורוב הנהגים בסקר אף סבורים שהעונשים על שתייה ונהיגה צריכים להיות חמורים יותר. הבעיה היא כי אלו התומכים באמצעים להפחתת שתייה ונהיגה, הם גם אלה שנטו לדווח כי הם שותים מעט מאד או שאינם שותים כלל. כלומר, אותם נהגים ששותים ונוהגים מגלים מודעות נמוכה בלבד להשלכות הבטיחותיות של נהיגה תחת השפעת אלכוהול.

עוד נמצא כי בעוד שמרבית הנהגים באירופה (קרוב ל-60%) הביעו תמיכה בשימוש במנעול אלכוהול ברכב (מכשיר המותקן ברכב ומונע את התנעת הרכב במידה וזוהתה אצל הנהג רמת אלכוהול גבוהה מהמותר), בישראל תמכו בכך רק כשליש מהנהגים.

נהיגה במהירות מופרזת

תרשים 3, המתאר את מקסימום המהירות המותרת במדינות השונות, מצביע על הבדלים ניכרים בין המדינות במהירות המותרת בסוגי הדרך השונים. בנוגע להתנהגות המדווחת, ממצאי הסקר מעלים, כי לנהגים ממדינות שונות יש עמדות מגוונות בנוגע לקשר שבין נהיגה במהירות מופרזת לבין נהיגה מסוכנת, כך שלא ניתן לאתר מגמה ברורה בדיווחי הנהגים שהשתתפו בסקר. באופן כללי ניתן לומר, כי הנהגים אינם בהכרח מקשרים בין נהיגה במהירות מופרזת לבין נהיגה מסוכנת, כאשר הם נדרשים להביע עמדה לגבי התנהגותם. זאת, למרות שנהגים רבים דיווחו כי נהיגה במהירות מופרזת מהווה סכנה כאשר מדובר בנהגים אחרים. למעשה, מרבית הנהגים הודו כי עברו על המהירות המותרת, בעיקר בדרכים מהירות, למרות שמרביתם תמכו בנקיטת אמצעים להפחתת המהירות בדרכים אלה. ניתן להצביע על דפוס שבו, ככל שהנהגים חשים שהם יכולים לנהוג במהירות ובזהירות, כך הם מודים כי הם עוברים על המהירות המותרת.

תרשים 3: **מקסימום מהירות נהיגה מותרת**

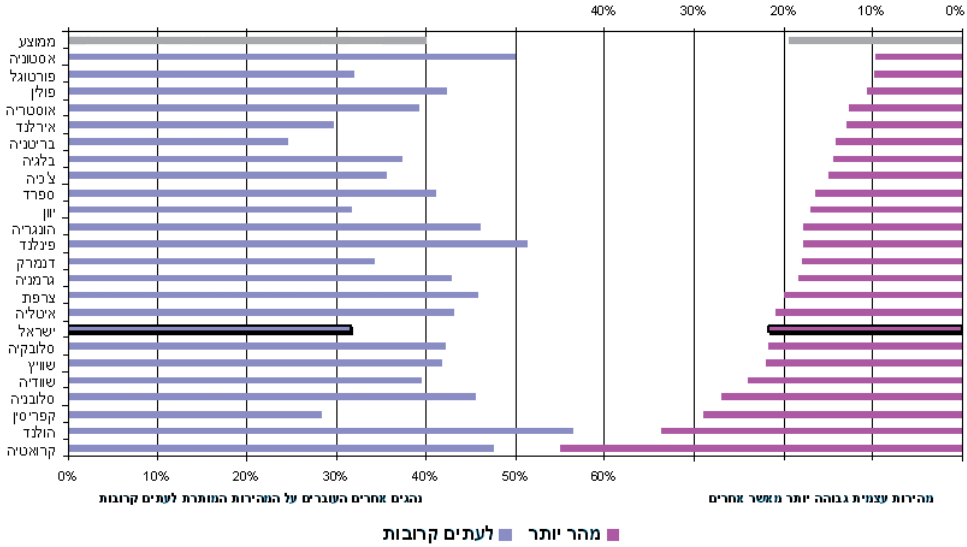


* מהירות זהה בדרך בין-עירונית ובדרך בין-עירונית מהירה

** בישראל כביש 6 בלבד נחשב לדרך מהירה

נהיגה במהירות מופרזת ידועה כאחד מגורמי הסיכון המרכזיים בתאונות. יש סיבות מגוונות לכך שנהגים בוחרים לנהוג מעל למהירות המותרת, ביניהן ניתן למנות את אי-ידיעת החוק, מטרת הנסיעה, הערכת-יתר של מיומנות הנהיגה, תפיסת כלי הרכב כבעל רמת בטיחות גבוהה וההערכה כי הסיכוי להיתפס קטן. אחד הגורמים החשובים המשפיעים על מהירות הנהיגה הוא הערכת הנהג את נהיגתו בהשוואה לנהגים אחרים. בישראל, כמו במדינות רבות אחרות, קרוב ל-60% מהנהגים סבורים שהם נוסעים במהירות הממוצעת, בעוד שכ-85% מהנהגים (בישראל) סבורים שנהגים אחרים עוברים על המהירות המותרת. ישראל ממוקמת בין המדינות שלמעלה מ-20% מנהגיהן מדווחים כי הם נוסעים מהר יותר מאחרים יחד עם סלובקיה, הולנד, שוויץ, שוודיה ומדינות אחרות. אסטוניה, פורטוגל, פולניה ואוסטריה נמצאות בקצה השני עם ערכים של 10-13%. מניין נובעים ההבדלים בין המדינות? גורם שעשוי להסביר זאת הוא שיעור הנהגים בכל מדינה הסבורים שמהירות נהיגתם "ממוצעת" בהשוואה למה שנחשב בעיניהם כמהירות ממוצעת. גורמים אפשריים אחרים הם הרכב הנסיעות במדינה (עירונית / לא- עירונית, כבישים מהירים / אחרים) וקבוצת ההתייחסות של הנשאלים.

תרשים 4: **נהיגה במהירות מופרזת - שלי ושל אחרים**

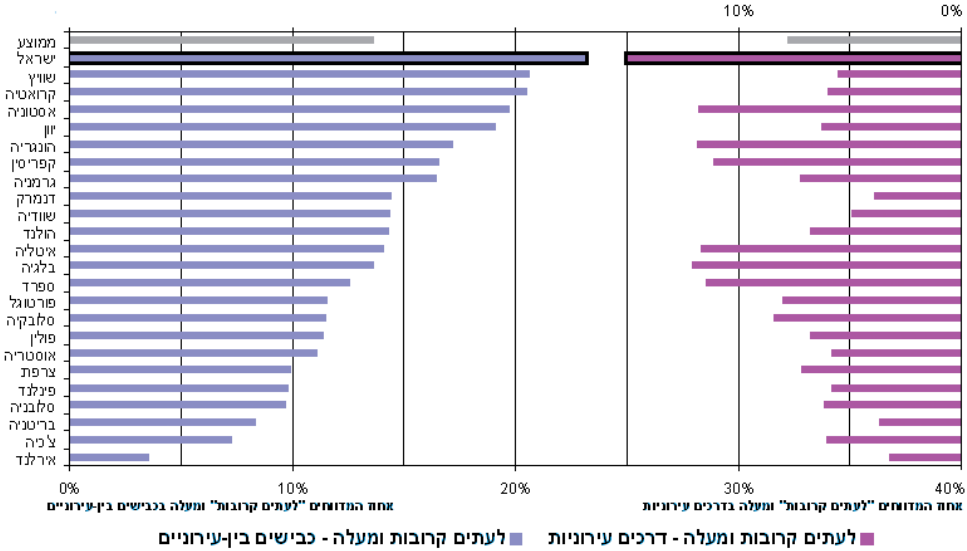


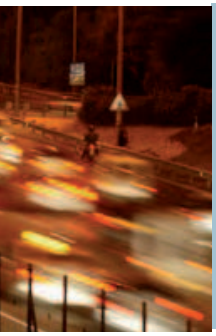
הנשאלים בסקר התבקשו לדווח על התדירות בה הם עוברים את המהירות המותרת בנהיגה בדרכים עירוניות ובדרכים בין-עירוניות. תרשים 5 מראה כי ישראל תופסת את המקום הראשון באחוז הנהגים שדיווחו כי הם נוסעים בדרך כלל מעל למהירות המותרת, גם בעיר וגם בדרכים בין-עירוניות. עוד נמצא, כי 73% מהנהגים בישראל שדיווחו כי הם עוברים את המהירות המותרת לעתים קרובות או אף יותר מכך בדרכים עירוניות, מתנהגים כך גם בדרכים בין-עירוניות ובדרכים מהירות.

בכל המדינות שבהן נמצא אחוז גבוה של נהגים הנוסעים מהר בתחום העירוני ניתן לראות גם שיעור גבוה יחסית של נהגים הנוסעים מהר בדרכים הלא-עירוניות. אולם, בקרב המדינות עם אחוז נמוך של נהגים הנוסעים מהר בתחום העירוני (כגון אירלנד, דנמרק, קרואטיה וצ'כיה), ניתן לראות שבחלק מהן (כגון אירלנד, צ'כיה) אחוז הנוסעים מהר בכבישים בין-עירוניים הוא נמוך במידה דומה, בעוד שבמדינות אחרות (כגון דנמרק, שוויץ וקרואטיה) קיים פער גדול בהתנהגות המדווחת בעיר ומחוץ לעיר.

במדינות האיחוד האירופי הותיקות, ובחלק מהמדינות המצטרפות החדשות, קיימת מודעות גבוהה לצרכי משתמשי הדרך הפגיעים (הולכי רגל, רוכבי אופניים), לאיכות חיים בסביבה עירונית ולשימור אזורים ואתרים במרכזי ערים. כל אלו משפיעים על מדיניות אורבנית ומדיניות תחבורה המעודדות הגבלות על מהירות נסיעה באזורים עירוניים, וגם מעודדות תכנון ובינוי הממתנים תנועה. יתכן וערכים אלו כבר הוטמעו בעמדות ובהתנהגות של משתמשי הדרך ובתוכם נהגים, ועל כן נהגים בשוודיה ודנמרק נוסעים מהר מעבר למותר מחוץ לעיר אך מכבדים את החוק בתחום העירוני.

תרשים 5: **מהירות נסיעה מופרזת של המשיב ושל אחרים בעיר ומחוץ לעיר, על-פי דיווח עצמי**

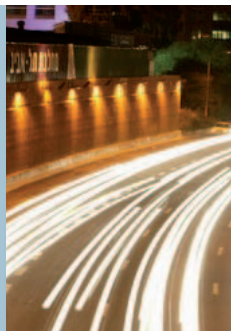




ישראל תופסת את המקום הראשון באחוז הנהגים הנוסעים לעתים קרובות מעל למהירות המותרת, גם בעיר וגם בכבישים מחוץ לעיר. 73% מהנהגים בישראל שדיווחו כי הם עוברים את המהירות המותרת לעתים קרובות או אף יותר מכך בדרכים עירוניות, מתנהגים כך גם בדרכים בין-עירוניות ובדרכים מהירות.

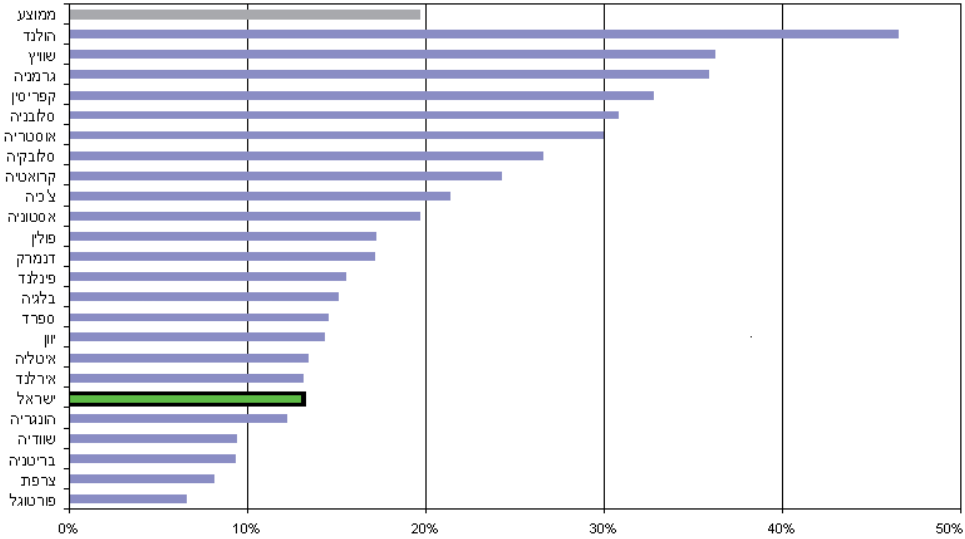
הנהגים בסקר SARTRE דיווחו על מספר הפעמים שקיבלו דו"חות מהירות בשלוש השנים האחרונות לפני מועד ביצוע הסקר (ראו תרשים מספר 6). בממוצע, אחד מכל חמישה נהגים קיבל דו"ח מהירות, כאשר קיימים הבדלים בין המדינות; משיעור נמוך מ-10% בפורטוגל, צרפת, בריטניה ושוודיה, ועד 30% ומעלה בסלובניה, קפריסין, גרמניה, שוויץ והולנד. ישראל ממוקמת בחלק התחתון ברשימה עם 13% מהנהגים בלבד. האם הפערים הללו משקפים הבדלים במדיניות האכיפה? האם זו תוצאה של דרכי אכיפה ואמצעי אכיפה המובילים להבדלים בכמות דו"חות מהירות? האם יש מקום להנחה כי במדינות עם כמות קטנה של דו"חות ישנם פחות נהגים הנוסעים מהר מדי? יש לשער שמיקומה של כל מדינה נובע משילוב בין הסברים אלו ואולי קשור אף להשערות נוספות. לדוגמא, בהולנד קיימת מדיניות אכיפה תקיפה מאוד ובה הופעלה המערכת האוטומטית הראשונה לגילוי כל עבירות המהירות בקטעים רבי תנועה של כבישים מהירים ולענישת הנהגים העבריינים. מערכת זאת ומכשור חצי אוטומטי בדרכים אחרות מייצרים כמות גדולה של דו"חות מהירות ועל כן חלק גדול מהנהגים התנסו באכיפת מהירות. ההסבר למיקומה של שוודיה הוא כי ככל הנראה שנים ארוכות של מדיניות הגבלת מהירות בכל סוגי הדרך, בצרוף מערכת אכיפה יעילה, הביאו למצב שעבריינות המהירות אינה נפוצה ותפקיד האכיפה מתמקד בהרתעה ומניעה, ופחות בענישה. בחינת הקשר שבין אחוז הנהגים במדינה שקיבלו דו"חות מהירות לבין תפיסת הסיכוי להימדד על-ידי המשטרה איננה מצביעה על תמונה ברורה. בכל רמה של התנסות בדו"חות ניתן לראות מדינות ברמות שונות של תפיסת סיכוי (משמעותי) להימדד; לדוגמה, רמה דומה של קבלת דו"חות (7-9%) קיימת בשוודיה, צרפת, בריטניה ופורטוגל אך הערכת הסיכוי להימדד היא בטווח של פחות מ-5% בשוודיה, וקרוב ל-40% בבריטניה. ובאופן דומה, פורטוגל, יוון, ישראל, אסטוניה, שוויץ וגרמניה נמצאו דומות בהערכת הסיכוי להימדד (20%) למרות הפיזור הגדול בממוצע ההתנסות בדו"חות.

נראה שהערכת הסיכוי להימדד (ולהיתפס) מושפעת לא רק מהתנסות אלא גם מגורמים אחרים, כגון מערך ההסברה והחינוך הנלווים לאכיפת מהירות, והשפעת ההערכה הסובייקטיבית של הסיכוי להיתפס על התנהגות בזמן הנהיגה.



בממוצע, אחד מכל חמישה נהגים קיבל דו"ח מהירות, כאשר קיימים הבדלים בין המדינות; משיעור נמוך של 10% בפורטוגל, צרפת ובריטניה, ועד 30% ומעלה בקפריסין, גרמניה, שוויץ והולנד. ישראל ממוקמת בחלק התחתון ברשימה עם 13% מהנהגים בלבד.

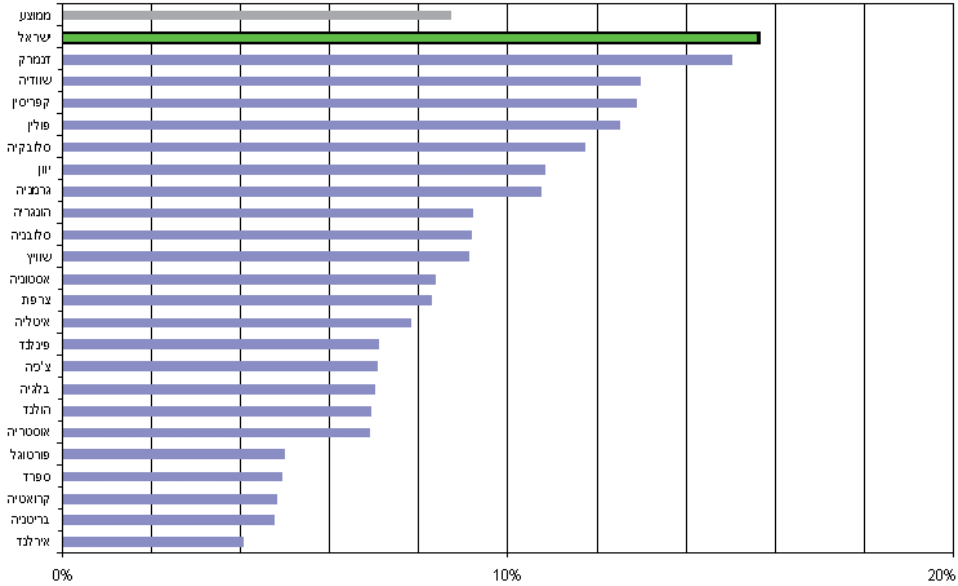
תרשים 6: **אחוז הנהגים שדיווחו כי קיבלו דו"ח מהירות בשלוש השנים האחרונות**



ממצא נוסף נוגע לתמיכה בשימוש נרחב יותר באמצעים יעילים לאכיפת מהירות. בהקשר זה נשאלו הנהגים על עמדתם לגבי שימוש במצלמות מהירות ומצלמות רמזור. בהשוואה למדינות אירופה נמצא כי שיעור התמיכה של נהגי ישראל במצלמות אכיפה הוא הגבוה ביותר. עוד נמצא כי מעל 40% מהנשאלים מתנגדים להבלטה של מהירות מכוניות בפרסומות, בדומה לממוצע האירופי.

ממצאי הסקר מצביעים על הבדלים ניכרים בין מדינות בנוגע לעמדות והתנהגויות הקשורות לנהיגה במהירות מופרזת, ולכן לא ניתן להסיק מסקנות חד-משמעיות. בהקשר לכך, חשוב לציין כי קרוב למחצית מהנהגים בישראל דיווחו כי הם אוהבים מאד לנהוג מהר, וזה האחוז הגבוה ביותר בהשוואה לכל שאר המדינות (תרשים 7). ידוע כי בכל מדינה קיימים ארגונים העוסקים בשתדלנות למען העלאת גבול המהירות המותרת בסוגי דרכים למיניהן. הסקר הנוכחי מראה שבישראל יש שותפים לרצון זה. המסקנה העולה מכך היא, כי יש צורך להגביר את מודעות הנוהגים מעל למהירות המותרת לכך שנהיגתם מסוכנת גם כלפי עצמם וגם כלפי משתמשי דרך אחרים. עם זאת, חשוב להזכיר, כי נהגים רבים כבר מודעים לסיכון הכרוך בנהיגה במהירות מופרזת ותומכים באמצעים להפחתת מהירות.

תרשים 7: **אחוז הנהגים הנהנים מנהיגה מהירה**



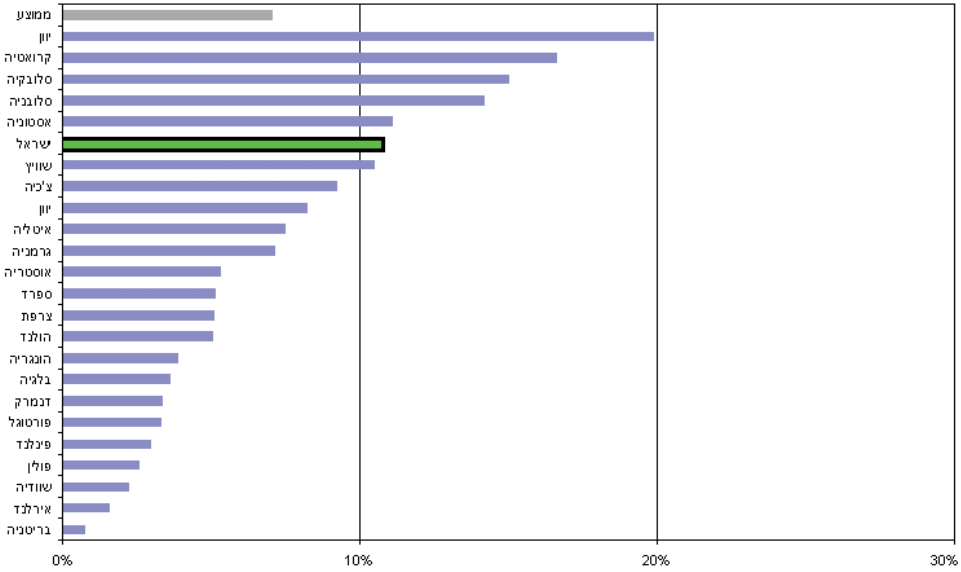
קרוב למחצית מהנהגים בישראל דיווחו כי הם אוהבים מאד לנהוג מהר, וזהו האחוז הגבוה ביותר בהשוואה לכל שאר המדינות. יחד עם זאת, בהשוואה עם מדינות אירופה נמצא כי שיעור התמיכה של נהגי ישראל במצלמות רמזור ומצלמות מהירות הוא הגבוה ביותר.

חגורת בטיחות

ישראל ממוקמת בשליש העליון של רשימת המדינות, עם 11% התנסות באכיפה של חגירת חגורות בטיחות לעומת 7% בממוצע האירופי (תרשים 8). כל המדינות שבהן נמצא שיעור גדול של דו"חות בגין אי-חגירה (על-פי דיווח עצמי), הן מדינות בדרום אירופה. יש לציין, כי על-פי דיווחי משטרת ישראל הדו"חות שניתנו בגין אי-חגירת חגורת בטיחות בישראל היוו 14% מסך כל הדו"חות, וזה אחוז גבוה בהשוואה למדינות אחרות. עוד עולה מנתוני המשטרה כי 40% מדו"חות אי החגירה בישראל ניתנו בגין אי-חגירת נוסעים (ובכלל זה ילדים) במושבים האחוריים ברכב.

השוואה בין אחוז הדו"חות שדווחו בגין אי-חגירה לבין הדיווחים לגבי חגירה (מלפנים ומאחור), במדינות עם שיעורי חגירה גבוהים (כמו בריטניה, שוודיה, גרמניה, פינלנד והולנד) מרמזת על קשר הפוך בין שיעור החגירה בפועל לבין מידת ההתנסות באכיפה. כלומר, ככל ששיעור החגירה גבוה יותר, כמות הדו"חות בגין אי-חגירה קטנה יותר, בקבוצת המדינות האלו. ישראל חריגה בקבוצה זו, עם שיעור חגירה גבוה מלפנים, לעומת שיעור נמוך מאוד מאחור והיקף אכיפה גדול. יתכן שבמדינות אלו שיעור החגירה כה גבוה ויציב שאין ניתנים דו"חות רבים ורק מעטים מתנסים בכך. יש לזכור שלמרות השיעור הנמוך יותר של שימוש בחגורות מאחור, רוב הזמן המושבים מאחור נותרים ריקים, במיוחד במדינות מפותחות.

תרשים 8: **אחוז הנהגים שדיווחו כי קיבלו דו"ח בגין אי חגירת חגורת בטיחות בשלוש השנים האחרונות**



בטיחות בדרכים - עבירות ואכיפה

עבירות תנועה

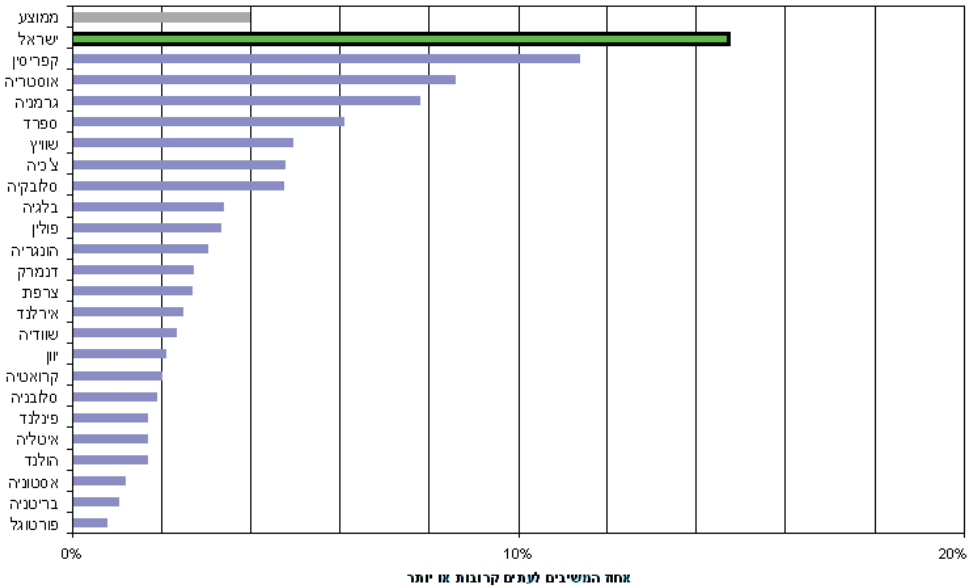
למעלה ממחצית הנהגים במדינות שהשתתפו ב-SARTRE III חשו כי נהיגתם בטוחה יותר מנהיגתם של אחרים, ובישראל מדובר על 77% מהנהגים שהשתתפו בסקר. נתונים אלה מעידים על בטחון עצמי מופרז ומוטעה של חלק מהנהגים בנוגע לנהיגתם. הממצאים אף הראו, כי פרופורציית הנהגים שדיווחו כי נהגים אחרים התנהגו אליהם בצורה אלימה, גבוהה באופן משמעותי מאלו שדיווחו על התנהגות אלימה שלהם כלפי נהגים אחרים.

ישראל תופסת את המקום הראשון עם 15% מהנהגים שדיווחו על שכיחות גבוהה של אי מתן זכות קדימה במעבר חציה להולכי רגל, לעומת 4% בממוצע האירופי.

חלק מהשאלות בסקר יוחדו לדיווח עצמי של הנשאלים על ביצוע עבירות תנועה שונות. רוב הנהגים בסקר בישראל דיווחו כי אינם מבצעים עבירות של עקיפה ברגע האחרון או חסימת צומת. רוב הנהגים אף אינם נוהגים קרוב מדי לרכב שלפניהם ואינם נכנסים לצומת כשהרמזור כבר צהוב. בשלושה סוגי התנהגות - אי שמירת מרחק, עקיפה מסוכנת ומעבר באור צהוב - נהגי ישראל ממוקמים בשליש התחתון ביחס למדינות האחרות, כלומר רק מעט נהגים דיווחו כי הם מבצעים התנהגויות/עבירות אלו לעתים קרובות. אולם, ישראל תופסת בברור את המקום הראשון בנושא של אי-מתן זכות קדימה להולכי רגל. 15% מהנהגים דיווחו כי אינם נותנים זכות קדימה להולכי רגל במעבר חציה לעתים קרובות, לעומת 4% בממוצע האירופי (תרשים 9). תוצאות הדיווח על אי-מתן זכות קדימה להולכי רגל בישראל תואמות את נתוני משטרת ישראל, מהם עולה כי ישראל במצב גרוע במיוחד בתחום התאונות שבהן מעורבים הולכי רגל.

יש לזכור כי חוקי התנועה ורמת האכיפה אינם אחידים בין המדינות, והבדלים אלה יכולים להסביר חלק מהבדלי ההתנהגות שנמצאו בסקר. ממצאי הסקר באירופה עולה כי בהתנהגויות מעין אלה לא חלו שינויים משמעותיים לעומת סקרי SARTRE הקודמים.

תרשים 9: **אחוז נהגים המדווחים על אי מתן זכות קדימה במעבר חציה להולכי רגל**

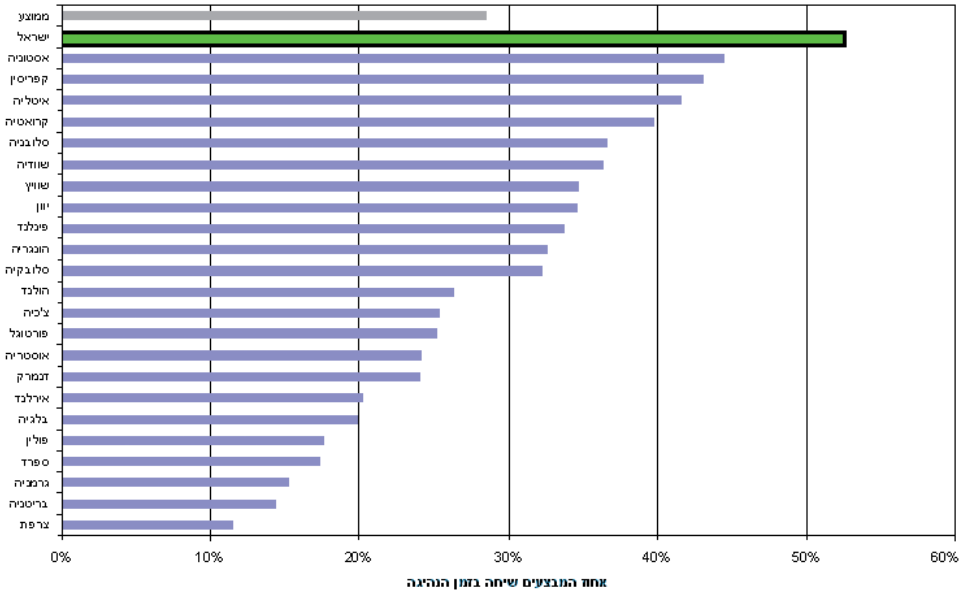


הטלפון הנייד הופך לאביזר ציוד אישי, במיוחד אצל הצעירים. למרות המלצות שלא לדבר בטלפון במקביל לנהיגה (ואיסור, בחלק מהמדינות, לעשות זאת ללא התקן דיבורית), התופעה בישראל נפוצה למדי. תרשים 10, המציג את אחוז הנהגים שדיווחו כי הם מבצעים שיחות טלפון בנהיגה, מראה בברור כי בישראל טלפון ומכונית נוסעים ביחד, יותר מכל מדינה אחרת באירופה. יש להדגיש כי מיקום המדינות במדד הדיבור אינו מראה קשר בין מדד זה לבין רמת הבטיחות היחסית של המדינה. אומנם המדינות בצמרת הדיבור - ישראל, אסטוניה, קפריסין, איטליה וקרואטיה אינן בצמרת הבטיחות, אך הרבה מהמדינות בהמשך הרשימה הן בשליש העליון של דרוג המדינות לפי מדדי בטיחות.

מעל למחצית מהנהגים בישראל דיווחו כי הם מבצעים שיחות טלפון בזמן הנהיגה, יותר מאשר כל המדינות האחרות שהשתתפו בסקר.

סביר לשער שקצב החדירה של טלפונים ניידים ועלות השימוש בהם במדינות השונות, הם גורמים מרכזיים בהיקף השימוש בטלפון נייד בעת נהיגה. עוד יש לציין, כי בתקופה זו המשיך, ככל הנראה, הגידול בכמות הטלפונים הניידים והתרחב היקף השימוש בהם (הסקר בישראל נערך כשנה וחצי מאוחר יותר מאשר באירופה ול-92% מהנהגים בסקר היה טלפון נייד).

תרשים 10: **אחוז הנהגים המבצעים לפחות שיחת טלפון אחת ביום בזמן הנהיגה**



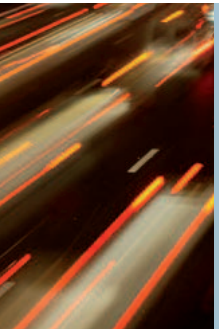
אכיפה

אחד הגורמים המרכזיים המשפיעים על התנהגות הנהגים הוא האופן שבו נאכפים חוקי הבטיחות. הן מידת האכיפה והן תפיסת הנהגים את פעילות האכיפה, ובתוכה החשש להיתפס ולהיענש, הן משמעותיות בחשיבותן ומשתנות בין מדינות.

סקר SARTRE III מאפשר להשוות כיצד הפרות הבטיחות מטופלות על-ידי המשטרה במדינות השונות. בהקשר לכך הסקר מספק מידע בנוגע למהירות ולנהיגה תחת השפעת אלכוהול. בכל המדינות המשתתפות בסקר נמצא כי התחום שבו מורגשת האכיפה בצורה המשמעותית ביותר הוא תחום המהירות. הדבר מתבטא בעיקר בכמות הנהגים שדיווחו כי נתפסו נוהגים מעל למהירות המותרת. הנהגים בישראל דיווחו, כי הסיכוי שייתקלו באכיפת מהירות, גבוה פי שלושה מהסיכוי להיתקל באכיפה בתחום שתיית אלכוהול (וזאת בהשוואה ליחס של פי שניים באירופה).

בהתייחס לעמדות הנהגים, הממצאים מראים כי בישראל נמצאה תמיכה גורפת של הנהגים בהחמרת הענישה על שתיית אלכוהול בזמן נהיגה (94%), והיא בין שלוש המדינות הראשונות שבהן רמת התמיכה היא הגבוהה ביותר. זאת, בעוד שהתמיכה בהחמרת הענישה על נהיגה במהירות מופרזת הייתה נמוכה יותר (כ-65%, בדומה לממוצע התמיכה באירופה שעמד על 61%). הרוב המכריע של הנהגים מקפיד שלא לנהוג תחת השפעת אלכוהול ותומך בעונשים כבדים על אלו שעושים כך, ולעומת זאת, נהגים רבים מדווחים על נהיגה במהירות מופרזת ובהתאם לכך גם מידת התמיכה בהחמרת הענישה בנושא, קטנה יותר. ייתכן שהתמיכה הגורפת של הנהגים בהחמרת הענישה על אלכוהול נובעת מהסיבה הפשוטה, שכמעט כולם לא התנסו באכיפה בתחום האלכוהול בשנים האחרונות.

כשני שליש מהנהגים באירופה וגם בישראל הביעו שביעות רצון מחוקי הבטיחות הקיימים (הסכימו כי חומרת העונשים מתאימה לחומרת העבירות, כי הטיפול בעבירות הוא מהיר ויעיל וכי הטיפול המשטרתי מתמקד בעבירות בטיחות). באופן כללי, כ-75% מהנהגים הביעו תמיכה בהגברת האכיפה של חוקי התנועה, אולם רמות התמיכה השתנו בין 50% ל-90% במדינות השונות.



הנהגים באירופה ובישראל תומכים באופן גורף בהחמרת הענישה על שתיית אלכוהול בזמן נהיגה, בעוד שהתמיכה בהחמרת הענישה על נהיגה במהירות מופרזת היא נמוכה יותר.

טכנולוגיות חדשות

בשנים האחרונות עלתה באופן משמעותי כמות המערכות המשתמשות בטכנולוגיות חדשות לשיפור הבטיחות בדרכים. ביניהן ניתן למנות מצלמות לאכיפת מהירות ואמצעים שפותחו לעזרת הנהג, כגון מערכות ניווט לרכב. בחלק מהמדינות החוק מחייב להתקין מערכות מעין אלו (למשל, החובה להתקין מד מהירות במשאיות בחלק ממדינות אירופה החל מאמצע שנות ה-90). מערכות אחרות אינן מעוגנות בחוק והנהג יכול לשלוט על הפעלתן (למשל, מערכות בקרת נהיגה שונות המותקנות בכלי רכב פרטיים).

קיימים הבדלים משמעותיים ברחבי אירופה בנוגע לפיתוחים טכנולוגיים אלו. יש מדינות שבהן רווח השימוש במצלמות מהירות ובמערכות ניווט, בעוד שבמדינות אחרות לא נעשה כלל שימוש במערכות מעין אלה. הבדלים אלה עשויים להשפיע על עמדות הנהגים כלפי מערכות טכנולוגיות שונות בכל הנוגע לבטיחות בדרכים.

כיוון שניתן לצפות כי השימוש בטכנולוגיות שונות לבקרת הנסיעה ילך ויתרחב בעתיד, סקרי SARTRE כללו מספר שאלות בנוגע לעמדות כלפי האמצעים הטכנולוגיים הקיימים כיום. שאלות אלו כללו שלושה סוגים של מערכות:

- מערכות לעזרת הנהג (מערכת ניווט ומתקן המזהיר מפני עומסי תנועה)
- מערכות המאלצות את הנהג להתנהג באופן מסויים (מערכות התראה ומערכות המגבילות את הנהג)
- מערכות בשימוש המשטרה לצרכי אכיפה

כצפוי, מידת התמיכה במערכות לעזרת הנהג, הייתה גבוהה מאד, ובשני מקרים אלו ישראל דומה לממוצע האירופי - כ-90% מהנהגים דיווח כי מערכת ניווט ברכב תועיל להם וכ-85% ראו תועלת גם במתקן אזהרה מפני עומסי תנועה.

לעומת זאת, כמחצית מהנהגים בישראל (ובגרמניה) חושבים כי מד רמת אלכוהול ברכב לא יועיל להם, וזה האחוז הגבוה מכלל המדינות שהשתתפו בסקר. כך, גם במידת ההתנגדות למערכת המזהה את רמת העייפות של הנהג, ישראל ממוקמת בין 8 המדינות שבהן אחוזי המתנגדים הם הגדולים ביותר.

נהגים בישראל הם בעד שימוש במערכות התומכות בנהיגה, אך אינם מרוצים מהאפשרות שאמצעים טכנולוגיים ישלטו בהתנהגויותיהם בעת הנהיגה.

במילים אחרות, נהגים בישראל הם בעד שימוש במערכות התומכות בנהג, אך אינם מרוצים מהאפשרות שאמצעים טכנולוגיים ישלטו בהתנהגויותיהם בעת הנהיגה. באופן כללי נמצאה שונות גדולה מאד בין המדינות בנוגע למערכות אלה, שונות שיכולה להיות מושפעת מפעילויות הסברה ואכיפה שונות בנוגע לגורמי הסיכון בנהיגה.

ממצאי סקר SARTRE III מצביעים על כך כי הנהגים תומכים מעט יותר בשימוש במצלמות רמזור מאשר במצלמות מהירות. התפלגות המדינות מראה כי הייתה עקביות בתמיכה בשני אמצעים אלו. כך, בבלגיה, פינלנד, אירלנד, פולין ובריטניה, הנהגים היו בעד שניהם, בעוד שבאוסטריה, צ'כיה, גרמניה, ספרד, שוודיה ושוויץ רמת התמיכה בשני אמצעים אלו הייתה נמוכה.

שני גורמים מרכזיים עשויים להסביר את ההבדלים בין המדינות בעמדות הנהגים כלפי טכנולוגיות אלו:

- מידת ההכרות עם המערכת; במדינות מסויימות, הנהגים עשויים לחוש כי השימוש במצלמות מהירות הגיע לרוויה, בעוד שנהגים שפחות מכירים אמצעי זה, עשויים להעריך באופן מוגזם את יתרונותיו ואת חסרונותיו.
- עמדות הנהגים כלפי אכיפה והחשיבות שהם מייחסים לחופש הבחירה שלהם בזמן הנהיגה.

ובישראל, כ-60% מהנהגים הביעו תמיכה רבה במצלמות רמזור ובמצלמות מהירות, וזה האחוז הגבוה ביותר (בשני המקרים) בהשוואה לכל שאר המדינות. מידת תמיכה זו בקרב הנהגים בישראל תואמת את מידת תמיכתם בהחמרת הענישה על נהיגה במהירות מופרזת, כפי שכבר הוזכר.

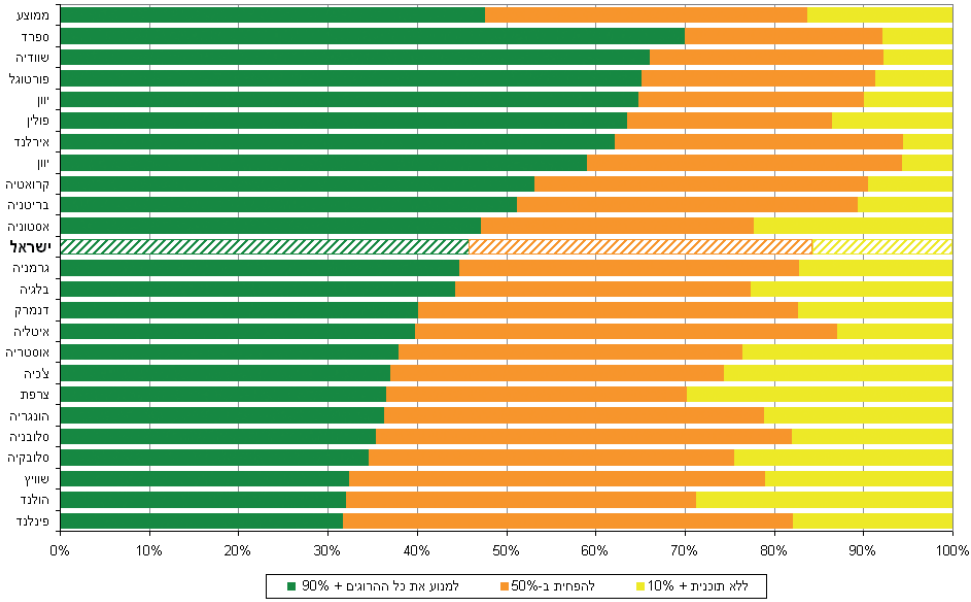
יעדי הבטיחות

בעקבות הצלחתן של תוכניות בטיחות שאפתניות בכמה ממדינות אירופה בשנות ה-90 והתהודה שקיבלו, אימץ האיחוד האירופי בשנת 2001 מדיניות תחבורה לעשור הבא, אשר הציבה כמטרה מפורשת את הפחתת מספר ההרוגים בדרכים ב-50% עד שנת 2010. הצבת מטרות לאומיות שאפתניות ואימוצן בפועל, זקוקות לתמיכה ציבורית שתתן גיבוי לפוליטיקאים ולמקבלי החלטות, במיוחד כאשר המטרה דורשת הקרבה מסוימת מהציבור. במקרה של בטיחות בדרכים, הקרבה מעין זו יכולה להתבטא בבקרה גדולה יותר על נהגים, בהגבלות על מהירות נסיעה, בהחמרת ענישה, בהעברת תקציבים לתחבורה ציבורית, ועוד. לפיכך חשוב לאמוד את רמת התמיכה הציבורית ביעדי הבטיחות. במידה מסוימת ניתן לפרש תמיכה גם כציפייה ואף כדרישה מההנהגה והרשויות לפעול במרץ להשיג יעדים אלו. הנהגים בסקר נשאלו מה לדעתם צריך להיות היעד להקטנת ההרוגים בדרכים בישראל עד שנת 2010. תרשים 9 מציג את נתוני ישראל בהשוואה לנתונים של 23 המדינות באירופה אשר נהגיהן נשאלו את אותה השאלה. התרשים מקבץ את הבחירות לשלוש קטגוריות: יעד של 90% הפחתה או יותר מכך, 50% הפחתה, ושיעור הפחתה של 10% או פחות.

יעד ההפחתה של 50% או יותר מזה בהרוגי תאונות דרכים עד שנת 2010, התקבל בכל המדינות, בהיקף תמיכה של 70% (בצרפת) עד 95% (באירלנד). התמיכה בישראל הייתה בהיקף של 86%.

כפי שניתן לראות בתרשים 11, הממצאים באירופה, ובכלל זה בישראל הם חד-משמעיים. היעד של 50% או יותר הפחתה בהרוגי תאונות התקבל בכל המדינות בהיקף תמיכה של 70% (בצרפת) עד 95% (באירלנד). התמיכה בישראל הייתה בהיקף של 86%.

תרשים 11: **אחוז הנהגים התומכים ביעדים שונים של הפחתה בתאונות עד לשנת 2010**



סיכום

מה אנו יכולים ללמוד מהסקר?

הסקר זיהה באופן ברור היבטים חיוביים והיבטים שליליים הקשורים בהתנהגות נהגים. חשוב כי מקבלי ההחלטות ואף הנהגים עצמם בכל מדינה יכירו את תוצאות הסקר על מנת שיוכלו להעריך את מצב הבטיחות בדרכים במדינתם. חשיבות הסקר טמונה גם במימד ההשוואתי - הממצאים מאפשרים לערוך השוואות בין מדינות, וזאת על מנת ללמוד באופן ממוקד היכן ממוקמים נהגיה של כל מדינה, במדדים שונים של התנהגות ועמדות, ביחס לנהגים ממדינות אחרות.

הסקר חשף כי חלק משמעותי מאוכלוסיית הנהגים במדינות השונות מודע לנושאי הבטיחות ומוטרד מהסכנות הכרוכות בהם. יתר על כן, הנהגים אכן מכירים בעובדה שהתנהגות הנהגים מהווה גורם סיכון משמעותי במעורבות בתאונות. באופן כללי, הנהגים תומכים באכיפה ובענישה מחמירה, בעיקר בכל הנוגע לאלכוהול.

בעוד שהסקר הצביע על הבדלים ניכרים בין נהגים ממדינות שונות, יש לזכור כי קיימים הבדלים משמעותיים גם בתוך כל מדינה. ההבדלים המרכזיים נמצאו בנוגע לעמדות, להתנהגות, להתנסות באכיפה ולמעורבות בתאונות. הבדלים אלו צריכים להילקח בחשבון בתכנון מדיניות הבטיחות בשנים הקרובות. הבדלים תרבותיים, הבדלים בחקיקה ובתקינה והבדלים במודעות ישפיעו באופן ניכר על האופן שבו יטופל נושא הבטיחות בדרכים.

בין ההבדלים הבולטים המבחינים את הנהגים בישראל מהנהגים האירופאים ניתן לציין:

- אחוז גבוה של הנהגים בישראל מדווח על נהיגה במהירות מופרזת (ולעיתים קרובות). הדבר בולט במיוחד בדרכים עירוניות.
- אחוז הנהגים המדווחים על קבלת דו"ח על נהיגה במהירות מופרזת נמוך בישראל לעומת מרבית המדינות באירופה.
- אחוז הנהגים המדווחים כי עברו בדיקת אלכוהול בשלוש השנים האחרונות הוא הנמוך ביותר מכל שאר מדינות אירופה, למעט איטליה.
- אחוז הנהגים המדווחים על קבלת דו"ח בגין אי-חגירה של חגורות בטיחות גבוה בישראל לעומת מרבית המדינות באירופה, וזאת על אף אחוזי החגירה הגבוהים בישראל (במושבים הקדמיים).
- אחוז הנהגים בישראל המדווחים על אי-מתן זכות קדימה להולכי רגל הוא הגבוה ביותר מכל המדינות באירופה. ממצא זה משמעותי במיוחד לאור רמת ההיפגעות הגבוהה של הולכי רגל בישראל.
- אחוז הנהגים בישראל המדווחים על ביצוע שיחת טלפון אחת לפחות ביום, בזמן הנהיגה, הוא הגבוה ביותר לעומת המדינות באירופה.

המלצות להמשך: מכאן - לאן?

ממצאי סקרי SARTRE באופן כללי, וממצאי סקר הנהגים בישראל, נובעות השלכות המצריכות פעולות מיידיות במגוון רחב של תחומי פעולה. בראש וראשונה בולט החוסר ב**מדיניות בטיחות כוללת, רב-תחומית ורב-שנתית**, שמקבלי ההחלטות יהיו אחראים על קיומה ושבעלי תפקידים יהיו מחויבים ליישומה. על מדיניות זו לכלול תוכניות עבודה מפורטות לכל הגופים העוסקים בבטיחות בדרכים במדינת ישראל. זאת ועוד, יש לדאוג להגברת מודעות הציבור לנושא הבטיחות בדרכים ולהעצמת מעורבותו בתחום זה, על מנת לסייע במימוש התוכנית.

ממצאי הסקר מצביעים על תמיכה רחבה בקרב ציבור הנהגים בישראל **בקביעת יעד כמותי להפחתת מספר התאונות**, ותמיכה זו אף גדולה יותר מאשר בהרבה מדינות באירופה. לשם מימוש תמיכה רחבה זו, מדינת ישראל נדרשת להציב יעד לאומי כמותי ומוגדר בתחום הבטיחות בדרכים, בהתאם **למדיניות הננקטת** באירופה. יעד לאומי זה צריך להיות מגובה במדיניות בטיחות סדורה, הכוללת אחריות משותפת של משרדי הממשלה הרלוונטיים והשרים העומדים בראשם: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, המשרד לביטחון פנים, משרד האוצר, משרד החינוך, משרד המשפטים ומשרד הפנים. במסגרת זאת יהיה צורך להקים ועדת שרים משותפת וכן ועדת מנכ"לים של משרדים אלו לשם תכנון והפעלה של תוכנית חומש, על מנת להשיג את היעד הלאומי שייקבע.

בנוסף, על מנת לעמוד ביעד הלאומי ולהבטיח מדיניות בטיחות בת קיימא, תידרש הגברה של הפעילות הקיימת בכל התחומים הבאים ובשיתופי הפעולה ביניהם:

- חינוך - החל בגיל הרך ועד לקבלת רישיון הנהיגה, עם תשומת לב מיוחדת לנהיגת צעירים ותהליכי הכשרתם, לאוכלוסיות בסיכון ולמשתמשי הדרך הפגיעים.
- פרסום, הסברה והנעת הציבור - לכלל משתמשי הדרך, ובאופן מיוחד להולכי רגל ולמשתמשים ברכב דו-גלגלי.
- חקיקה ואכיפה - בכל הנוגע לבטיחות בדרכים באופן כללי, יחד עם שימת דגש על עבירות הקשורות למהירות מופרזת, לנהיגה תחת השפעת אלכוהול, לאי-חגירת חגורות בטיחות, למעבר ברמזור אדום, להתנהגות הולכי רגל, לעקיפה על פס לבן ובאופן ממוקד למשתמשי רכב דו-גלגלי. לשם הגברת מודעות הציבור ושינוי ההתנהגות של נהגים בדרכים תידרש אכיפה מוגברת (גלויה וסמויה). יהיה צורך להתחשב בעמדות הציבור ולספק לו את המידע הנדרש לגבי אמצעים הנתפסים כהוגנים, כדי להבטיח את תמיכתו, ועל מנת שיוכל להעריך את התועלת הצפויה מנקיטת האמצעים השונים. בנוסף, יש ללוות את פעילות האכיפה בהסברה מקיפה, הן על מנת להסביר את חשיבות ונחיצות האכיפה והן על מנת להעצים את היקפה.
- טכנולוגיה - לשימוש במערכות טכנולוגיות לעזרת הנהג, כמו גם באמצעים טכנולוגיים על מנת לאכוף התנהגות רצויה, יהיה תפקיד הולך וגובר בשמירה על בטיחות בעתיד. קיימת חשיבות רבה להחדיר טכנולוגיות מעין אלה בצורה יעילה. המשמעות היא, מעקב הדוק על אופני השימוש בהם כמו גם בדיקת עמדות הציבור ביחס אליהן.
- מחקר - ליווי מחקרי מקיף הכרחי לכל סוגי הפעילות - מחקר תקף ומהימן, הכולל התייחסות לדמיון ולשוני בין ובתוך מדינות. המחקר יידרש לקבוע מדדים להערכה ולהצלחת הפעילויות השונות, למדוד את התפוקות לאור היעדים הלאומיים שיוצבו בכל אחד מתחומי הבטיחות בדרכים, לנתח את התוצאות על סמך התשומות והתפוקות ולהמליץ על עדכון היעדים, על סמך אפקטיביות התהליכים והאמצעים השונים. המחקר יהווה כלי ובסיס לקבלת החלטות מבוססת-נתונים. יש לקיים באופן שוטף מחקרי מעקב, שיוכלו להצביע על השפעות הפעילויות השונות לאורך זמן ולהאיר היבטים ארוכי-טווח, ולא להסתפק במחקרים נקודתיים וחד-פעמיים. כמו כן, יידרשו גם מחקרי עומק לחקר נושאים שונים שיזוהו כחשובים להבנה של הבטיחות בדרכים בישראל.

הניסיון ממדינות אירופה ומשאר המדינות שהצליחו להביא לשיפור משמעותי ועקבי ברמת הבטיחות של תושביהן, מראה כי **רק פעילות משולבת כזו** מובילה לירידה עקבית ורצופה בכמות הנפגעים לאורך זמן. מרכיב חשוב בביצוע הלכה למעשה של מדיניות בת-קיימא לבטיחות, הוא שילוב הציבור דרך הגברת מודעותו וגיוס תמיכתו גם לשימוש באמצעים שעשויים להגביל את התנהגותו.

לאור החשיבות הגבוהה שיש לשימוש במדדי ביצוע להערכת פעילויות שונות בתחום הבטיחות, הן בין מדינות והן לאורך זמן, יש להבטיח כי מדינת ישראל תהיה שותפה למחקרים מסוג זה גם בעתיד. כך נוכל לעקוב בצורה מבוקרת וסדורה אחר המגמות, התהליכים וקצב ההתקדמות, מתוך שאיפה מתמדת להימנות עם המדינות המובילות בתחום ולהמשיך להשתפר.

סקרי SARTRE מראים כי על אף היוזמות הרבות והפעילויות שננקטו בשנים האחרונות במדינות השונות, יש עוד כברת דרך לעבור בחתירה למטרה. ואכן, ראוי שנזכור כולנו כי לנגד עינינו מטרה אחת ברורה - הפחתה משמעותית ועקבית של הנפגעים בתאונות הדרכים.

• • •