

**ועדת החקירה הפורלמנטרית
לנושא תאונות הדרכים במדינת ישראל**

מסקנות והמלצות

הכנסת האחת-עשרה

נובמבר 1988

ירושלים, כסלו תשמ"ט

ירושלים י"ב כסלו התשמ"ט
21-11-88

לכבוד
מר שלמה הלל
יו"ר הכנסת

אזוני היושב-ראש

אנו מתכבדים להגיש לך בזאת את המלצות ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים. הועדה מוונתה כועדת חקירה פרלמנטרית בהתאם להחלטת מליאת הכנסת ועל פי סעיף 22 לחוק יסוד הכנסת. על אף האילוצים הקשים ומסגרת הזמן המצומצמת הובא בפני הועדה חומר רב, היא שמעה עדים רבים והקיפה צדדים רבים ומגוונים בתחום החשיבתי ובתחום האופרטיבי.

אנו מקוים כי בנוסף על ההמלצות עצמן ישמש חומר הראיות הרב כבסיס ללימוד נושא המאבק בתאונות הדרכים ודרך תיפקודן של רשויות המדינה. הועדה החליטה להתמקד בתחומים החשובים בנושא תאונות הדרכים מהם: תיפקוד הממשלה; הדרכה חינוך והסברה; פיתוח תשתית הכבישים; לימוד תורת הנהיגה ואכיפת החוק.

תשומת לב מיוחדת ניתנה אף לאחריות הרשויות המקומיות בנושא חשוב זה. הועדה לא עסקה למשל בפרק של בטיחות כלי הרכב ורמתם רק מסיבה של קוצר זמן. בפרק זה יהיה מקום לדון ולעסוק בעתיד.

הועדה רוצה להודות לכל העדים שהופיעו בפניה ובמיוחד היא חייבת תודה למזכיר הועדה מר אבי שטיינר שגילה מסירות מיוחדת בכך שיצר את התנאים והשלים את כל הנחוץ לשם תיפקוד מסודר ויעיל של עבודת הועדה.

אנו תקווה שחומר מקיף וחשוב זה יהיה פיתחו של עידן חדש באשר למידת האחריות והמעורבות של כנסת ישראל ושל ממשלת ישראל במאבק בתאונות הדרכים.

בכבוד רב,

ח.כ. אוריאל לין, ממלא מקום

ח.כ. מיכה הריש יו"ר

ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים קמה לאחר מכשולים רבים, בתום מאבק שנמשך קרוב לשנתיים. בגלל ההתנגדות לחקמתה הן מצד שר בממשלה והן מצד גורמים שונים מבין חברי הכנסת, קמה הוועדה לבסוף רק לקראת סיום המושב האחרון של הכנסת האחת-עשרה, ביום כ"ז באב תשמ"ח, 10.8.88.

לפיכך, פעלה הוועדה תחת אילוץ כפול: פעולה תוך כדי מערכת הבחירות, שמנעה השתתפות סדירה של חברי הוועדה בעבודתה, ושל מגבלת זמן, לאור העובדה שעל פי ייעוץ משפטי שקיבלנו, היתה חובה לסיים את עבודת הוועדה לפני כינוסה של הכנסת ה-12, ב-21 בנובמבר 1988.

בגלל מגבלת הזמן, לא מוצו נושאים מסויימים, ורצוי היה להעמיק בתחומים אחדים. למרות האילוצים האלה, הצטברו עדויות וחומר רב ערך, היכולים לשמש בסיס לשינויים משמעותיים ביותר במלחמה נגד תאונות הדרכים ולמען צמצום ההרג בכבישים.

הממצאים וההמלצות מתבססים על חומר עובדתי רב שהצטבר ב-600 עמודי פרטיכל, אשר יעובדו ויוצאו בנפרד בעוד מספר שבועות. נוסף לכך, הוגשו לוועדה מטמכים רבים ומחקרים אשר יחד עם העדויות מאפשרים לגורמים האחראיים בממשלה להכניס שינוי מהפכני במצב הקיים.

שתי מסקנות מרכזיות דורשות ציון כבר במבוא:

- א. המצב הקיים בלתי נסבל. כ-500 הרוגים מידי שנה ו-22,000 נפגעים בכ-15,000 תאונות, מחייבים שינויים מרחיקי לכת בתיפקודה של הממשלה ובהיערכותה כדי להלחם באיום הקטלני ביותר על אזרחי מדינת ישראל.
- ב. המלחמה לצמצום משמעותי במספר תאונות הדרכים ולהפחתת חומרתן של אלו המתרחשות חייבת להיות כוללת, מתוכננת היטב, שיטתית ועיקבית, כאשר תוקפים את הבעיה בכל התחומים: דרך החינוך, התשתית, ההדרכה, האכיפה וההסברה.

תוך כדי עבודת ועדת החקירה התעוררו שאלות הקשורות בעצם מהותה ופעולותיה של ועדת חקירה פרלמנטרית, מאחר שזו הפעם הראשונה שקמה ועדת חקירה

פרלמנטרית לפי חוק יסוד הכנסת, סעיף 22. מן הראוי שראשי הכנסת ה-12, שיבחרו בקרוב, יתנו את דעתם בהקדם על הבעיות שהתעוררו.

אנו סבורים, שמכשיר של וועדת חקירה פרלמנטרית יכול להיות רב ערך לחקירת נושאים מסויימים, אולם כדי שתמלא את ייעודה בצורה יעילה, יש להפיק לקחים מעשיים מהבעיות בהם נתקלה וועדת החקירה הזאת.

תיכ מליכה חריש
יו"ר וועדת החקירה הפרלמנטרית
לנושא תאונות הדרכים

עקב הצעתו של חבר הכנסת, מיכאל חריש להקים ועדת חקירה פרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים במדינת ישראל, קיימה הכנסת דיון ביום י"ח בחשון התשמ"ח, 10.11.87.

הדיון נפתח על-ידי חבר הכנסת חריש בקריאה להקים, לראשונה בתולדות הכנסת, ועדת חקירה פרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים, על פי חוק יסוד הכנסת, סעיף 22, נוכח העלייה המתמדת במספר הקורבנות ובמספר תאונות הדרכים. לדבריו, תעמיד ועדת חקירה זו את הנושא, בראש סדר העדיפויות של הממשלה ושל המשרדים הנוגעים בדבר, תיצור מודעות בציבור ותתרום לירידה משמעותית במספר תאונות הדרכים.

הצעתו של חבר הכנסת מיכאל חריש התקבלה לאחר הצבעה במליאת הכנסת.

ביום כ"ז באב התשמ"ח - 10.8.88, אישרה הכנסת את הצעתה של ועדת הכנסת בדבר הרכב חברי ועדת החקירה.

**הודעה על הקמת
ועדת החקירה הפרלמנטרית
לנושא תאונות הדרכים
במדינת ישראל**

ביום י"ח בחשוון התשמ"ח, 01 בנובמבר 1987, החליטה הכנסת להקים ועדת חקירה על פי סעיף 22 לחוק יסוד: הכנסת לנושא תאונות הדרכים במדינת ישראל, אשר תפעל על פי חוק ועדות חקירה, התשכ"ט-1968 ותדון ותגיש מסקנות בנושאים אלה:

1. הסיבות לריבוי תאונות הדרכים הקטלניות במדינת ישראל;
2. מדיניות הממשלה בנושא המלחמה בתאונות הדרכים ובעיות המקשות את ביצוע המדיניות;
3. גישות מקצועיות שונות כלפי המלחמה בתאונות הדרכים בישראל ועל-פי הניסיון בארצות אחרות;
4. המשמעות החברתית והכלכלית של ריבוי תאונות הדרכים במדינת ישראל;
5. האמצעים הכלכליים העומדים לרשות המלחמה בתאונות הדרכים, והדרכים למלחמה יעילה בתאונות הדרכים, בחתשוב במגבלות התקציביות ובעלות הכלכלית של תאונות הדרכים;
6. פוטנציאל של מקורות כספיים ואמצעים אחרים הקיימים במדינת ישראל לצורך המלחמה בתאונות הדרכים;
7. המלצות לשינויים ולשיפורים במדיניות במלחמה בתאונות הדרכים ובאמצעים המשמשים במלחמה זו.

בהחלטה האמורה הטילה הכנסת על ועדת הכנסת להגיש לאישור הכנסת הצעה להרכב ועדת חקירה, וביום כ"ז באב התשמ"ח, 10 באוגוסט 1988 אישרה הכנסת, על פי הצעה כאמור, כי הועדה תהיה מורכבת מחברי הכנסת האלה:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. אוריאל לין | מטעם סיעת הליכוד: |
| 2. פנחס גולדשטיין | |
| 3. דוד מגן | |
| 4. חיים קופמן | |
| 5. מיכה חריש | מטעם סיעת המערך: |
| 6. יצחק פרץ | |
| 7. שלמה עמר | |
| 8. גרשון שפט | מטעם סיעת התחיה: |
| | מטעם סיעת החזית |
| 9. דוד דנינו | הדתית הלאומית: |
| | מטעם סיעת הווננועה |
| | לזכויות האזרח |
| 10. דדי צוקר | ולשלום: |
| | מטעם סיעת התאחדות |
| 11. יעקב יוסף | הספרדים שומרי תורה: |
| | מטעם סיעת החזית |
| | הזמוקרטית לשלום |
| 12. צירלי ביטון | ולשוויון: |
| | מטעם סיעות אגודת |
| 13. אברהם ורדיגר | ישראל ומורשה: |
| 14. יצחק ארצי | מפלגת המרכז: |
| 15. גד יציב | מטעם סיעת מפ"ם: |

וכי עד ליום י"ד בתשרי התשמי"ט (25 בספטמבר 1988) יהיה יושב ראש הוועדה אוריאל לין וממלא מקומו מיכה חריש, ומחזיום האמור ועד לטיום עבודת הוועדה יהיה היושב ראש מיכה חריש וממלא מקומו אוריאל לין.

ועדת התקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים קיימה 11 ישיבות ושמעה את עדותם של נציגי משרד התחבורה, משרד הבינוי והשיכון, משרד האוצר, מזכירות הממשלה, משרד הפנים, משרד החינוך והתרבות, משרד המשפטים, מרכז השלטון המקומי, רשות השידור, גלי צה"ל, משטרת ישראל, צה"ל, פרויקט "נתיבי איילון" והמועצה הלאומית למניעת תאונות. כמו כן, שמעה הועדה עדויות מומחים וקיבלה עובדות ונתונים סטטיסטיים, לרבות עדויות בכתב.

ועדת התקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים הזמינה לאחת מישיבותיה את כבוד השופט דב לוין, לשמוע את השקפותיו ותפיסתו המקצועית בנושא תאונות הדרכים, כיו"ר המועצה הלאומית למניעת תאונות

כן שמעה הועדה את סקירתו של שר המשטרה, מר חיים בר-לב, על פעולות משרדו למניעת תאונות דרכים במדינת ישראל.

מימצאים

ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים קיבלה את המסקנות וההמלצות הבאות:

1. הסיבות לריבוי תאונות הדרכים הקטלניות במדינת ישראל

- א. מדינת ישראל היא המדינה בה צפיפות כלי הרכב על כל קילומטר כביש מן הגדולות בעולם. 950,000 כלי רכב נעים על 13,500 ק"מ של כבישים.
- ב. מצב התחזוקה של כבישי הארץ ירוד ביותר. 40% מן הכבישים בארץ אינם עומדים בתקן. (לעומת: גרמניה - 2.5% של כבישים לא תקינים; שוויץ - 3.5%; בלגיה - 10%). כ-100 צמתים עירוניים הינם בעלי מקדם בטיחותי נמוך.
- ג. יש יחס הפוך בין הגידול המתמיד במספר כלי הרכב הפרטיים לבין פיתוח תשתית דרכים בין-עירונית.
- ד. הליכים בירוקרטיים מורכבים וממושכים עד לאישור תכניות המתאר לכבישים או אישור פרויקטים תעבורתיים ספציפיים, גורמים לפגיעה חמורה בקצב פיתוח הכבישים בארץ.
- ה. קצב הזרמת הכספים לפרויקטים תעבורתיים ולפיתוח הכבישים במדינת ישראל איטי, אינו עונה על חלק גדול מן הצרכים בשטח ואינו תואם את קצב הגידול.
- ו. העדר כל אתריות של הרשות המקומית באשר להיקף תאונות הדרכים ולמחדלים הבטיחותיים בתחום שיפוטה, גורמת לאזלת-יד מצד הרשויות המקומיות בכל הנוגע למניעת תאונות הדרכים בדרכים העירוניות (כ-80% מכלל תאונות הדרכים בארץ).
- ז. פיצול בין מספר רב של גופים, המטפלים בנושא הבטיחות בדרכים.

- ה. העדר קביעת סדרי עדיפויות נכונים של רשויות המדינה במאבק בתאונות חזרכים.
- ט. העדר תחבורה ציבורית יעילה ומפותחת והפחתה הדרגתית במחירי הדלק לכלי רכב פרטיים, גורמים לעליה תלולה במספר כלי הרכב הפרטיים הנעים בכבישי הארץ (כ-60% מכלל הנוסעים משתמשים ברכבם הפרטי).
- י. אכיפת חוקי תנועה רופפת וחלשה גורמת אף היא לריבוי תאונות חזרכים (סוגי העבירות: אי-שמירת מרחק, אי-שמירת על חימין, התנהגות הולכי רגל, אי-מתן זכות להולכי רגל, אי-ציות לתמרור עצור, ועוד).
- יא. נוכחות דלח של אנשי משטרה בכבישים ובצמתים, התפרסות לא נכונה של מערך התנועה האכיפתי בכבישי הארץ ושימוש מועט באמצעי אכיפת אלקטרוניים.
- יב. מערכת שיפוט מסורבלת ותוצאה לפועל בלתי יעילה.
- יג. סף מודעות וחרדה נמוכים אצל הגופים הממלכתיים האחראים לנושא הבטיחות בדרכים בכלל, ואצל הנהגים והולכי הרגל בפרט.
- יד. העדר הסברה מספקת של תקנות התעבורה לכללי השימוש בדרך ולסכנות העוללות להיווצר כתוצאה מזילזול בחוקים ובתקנות התעבורה.
- טו. העדר שימוש אפקטיבי באמצעי התיקשורת החמוניים על מנת לחנך את הציבור לנהיגה נכונה ולזחירות בדרכים.
- טז. אין תכנית לימודים אינטנסיבית מגיל הגן ועד לבית הספר התיכון, להוראת כללי הבטיחות בדרכים.
- יז. לימוד תורת הנהיגה אינו יסודי ואינו מספק. נהגים לומדים לנהוג רק בשעות היום ובדרך כלל במסלול קבוע. אין להם הבנה מעמיקה של חוקי התנועה, אין הם מבינים את חובת הזחירות תמוטלת עליהם, אין הם יודעים כיצד להימנע מלהכנס למצבים מסוכנים וכיצד להחלץ מהם.

1. אין בדיקות ויפואיזה שנתיות מקיפות, היכולות להצביע על מידת כשירותם של התמימים בארץ לנהוג בכלי רכב.

2. הליגות הממשלה בנושא המלחמה בתאונות הדרכים, ופעילות

המפקדות לנהיגה בליקוי המוניטורי

3. המלחמה בתאונות בסייד עריפות זמן בממשלה.

1. המטמא החסור ביותר שהתגלה לועדה הוא העובדה, שלמרות המספר הצננה של הרוגים ונפגעים בתאונות הדרכים, הנושא אינו נמצא בעדיפות גבוהה בתיפקוד הממשלה ובהיערכותה למלחמה בתופעה.

2. העובדה שבשנת 1987 נפגעו מעל ל-22,000 איש בתאונות דרכים, שנתפגס נהוגו 493 ונפצעו קשה 3,641, ובשנת 1988 המימדים דומים, לא הביאה לשינוי משמעותי בהתייחסות הממשלה לצרכי המלחמה בליקויות הדרכים.

3. הממשלה ממשיכה לפעול בכלים בלתי מתאימים, תוך פיצול משתק של סמכויות ואחריות בין משרדי ממשלה וגורמים שונים, אשר לעיתים אינם מגיעים להסכמה בנושאים מרכזיים הקשורים בתאונות הדרכים. תילוקי הדיעות אינם מוכרעים ע"י הממשלה.

4. החלטות חשאיות של הממשלה שתקבלו בדיונים שחתקיימו בעקבות כל תאונות ומורדות לא בוצעו. להלן מספר דוגמאות:

א. החלטה מיום 31.8.86, שהטילה על צוות שרים בראשות שר האוצר להמליץ בפני הממשלה תוך הודש על עדיפויות בתחום פיתוח מערכות חכבישים ורכבות, לא בוצעה. המלצה משותפת של שרי האוצר והבילגוי והשיכון הוגשה רק שנה לאחר מכן, בדיון שהתקיים ביום 30.8.87. אנו מציינים את העובדה ששר התחבורה, שר המשטרה, שר האנרגיה והתשתית ושר הכלכלה והתכנון, שנבחרו אף הם לצוות השרים ביום 31.8.86, לא היו שותפים להמלצה זו, למרות העובדה שמשרד התחבורה הוא הגורם האחראי לנושא התנועה והבטיחות בדרכים, וכזוה, חייבת להיות לו דעה מכרעת בנושא סלילת כבישים. גם

- המשטרה חייבת להיות שותפה לשיקולים של בניית הכבישים ואף היא לא היתה בין הממליצים במקרה זה.
- ב. באותה ישיבה מיזם 31.8.86, החליטה מליאת הממשלה ש"הממשלה תקיים דיון נפרד על מצב הכבישים בישראל". בדיווח שקיבלנו ממזכירות הממשלה נאמר: "לא בוצע. הממשלה לא קיימה דיון נפרד על מצב הכבישים.
- ג. בישיבה שקיימה מליאת הממשלה ביום 30.8.87, שוב בעקבות גל תאונות דרכים קשות, היא החליטה, בין היתר: "להמליץ בפני שר האוצר לחסיף לתקציב משרד התחבורה בסעיף הדן בתשתית הדרכים ומינחל הבטיחות, תוספת של 50% לתקציב חמש השנים הבאות. ייבדקו גם אפשרויות מימון חלופיות". בדיווח שנמסר לוועדת החקירה ע"י מזכירות הממשלה נאמר: "הסעיף לא בוצע. לא ניתנה תוספת של 50% לתקציב משרד התחבורה, וככל הידוע, לא נבדקו אפשרויות חלופיות, או שהן נמצאות בשלבי בדיקה.

ב. בעית הסמכויות וההשפעה של המינהל לבטיחות בדרכים

1. המינהל לבטיחות בדרכים, שהוקם בשנת 1981, הוא גוף בין-משרדי במסגרת משרד התחבורה, שמטרתו לקדם ולתאם פעולות המשרדים והגורמים הנוגעים למלחמה בתאונות הדרכים.
2. לפי כל העדויות ששמענו, חתרשמו שהמינהל לבטיחות בדרכים עושה מאמצים חיוביים בתחומים בהם יש לו יכולת השפעה ישירה, אולם אין למינהל הסמכות, ההשפעה והכלים הדרושים כדי למלא את התפקיד המרכזי הנדרש - קידום מחפכני של נושא הבטיחות בדרכים, וצמצום התאונות וההרג בכבישים.
3. למעשה, הבעיה המרכזית של המערכת הממשלתית היא, שאין גוף כלשהו שבידו סמכויות מספיקות כדי למלא את התפקיד המוביל, ובמקרים של חילוקי דיעות, אין אמות מידה להכרעה. שר התחבורה, מר חיים קורפו, מעלה לעיתים את הבעיה של אחריות שר התחבורה ומשרד התחבורה לנושאים שלגביהם לא ניתנה בידם הסמכות, ולפיכך אינם מסוגלים לעמוד באחריות המוטלת עליהם.

2. פיצול הסמכויות בין משרדי הממשלה

1. בעית הבטיחות בדרכים והמלחמה בתאונות סובלת מפיצול תחומי האחריות והסמכות בין משרדי ממשלה רבים ובין גורמים שונים. מאחר שהנושא הינו רב-תחומי, וכולל חינוך, תשתית, הדרכה, אכיפה, טיפול ברכב והסברה, מטפלים בו המשרדים הבאים: **גורם האנושי** - משרד התחבורה, משרד החינוך, משרתת ישראל, משרד הביטחון, צה"ל, משרד המשפטים, מרכז השלטון המקומי, משרד הבריאות, משרד העבודה והרווחה. **בנושאי רכב** - משרד התחבורה, צה"ל, איגוד המוסכים, איגוד קציני הבטיחות, קואופרטיבים לתחבורה, איגוד בעלי המוניות, איגוד יבואני הרכב. **בנושאי תשתית** - משרד התחבורה, משרד הבינוי והשיכון (מע"צ), משרד הפנים, רשויות מקומיות. נוסף לכך, משרד האוצר, כגורם הקובע את התקציב לכל אחד מהמרכיבים, מעורב בקבלת ההחלטות בכל אחד מהתחומים.

ד. הצעות לשינוי המבנה

1. כל העדים שתופיעו בפני הוועדה התריעו על המצב החמור הקיים בנין פיצול הסמכויות והועלו הצעות שונות לשינויי מבנה שנועדו להשיג פעולה מתוכננת יותר ויעילה יותר, ע"י ריכוז סמכויות בידי גורם מרכזי מוביל.
2. חלק מהעדים סבר, שיש לחקים רשות מרכזית שתיקרא "רשות לתעבורה יבשתית ובטיחות בדרכים", או "רשות עליונה למלחמה בתאונות דרכים" או שם דומה, אשר תרכז בידיה את כל הסמכויות ואת כל התקציבים לנושא פיתוח התשתית התחבורתית, להבטחת חייהם של המשתמשים בכבישי ישראל - הנהגים, הנוסעים והולכי הרגל. לפי הצעה זו, תהיה רשות מרכזית זו במסגרת משרד ראש הממשלה, ויופקד עליה שר מיוחד. על פי גישה זו, המינהל לבטיחות בדרכים יהיה הזרוע המבצעת של הרשות המרכזית.
3. גם לדעת אנשי משרד התחבורה, יש לשנות את מבנה חלוקת הסמכויות בין המשרדים השונים, אולם הם רואים את משרד

התחבורה כמסגרת שחייבת באחריות כוללת לנושא ולפיכך דרישתם שסמכויות ותקציבים יועברו לשליטתו של המשרד הזה.

4. לכל הדיעות, יש חשיבות גדולה מאד למניעת הפיצול בסמכויות, בכל הנוגע לבניית כבישים, יהיו אלה כבישים בין-עירוניים, עורקיים או עירוניים. כמעט כל העדים שהופיעו בפני הוועדה, סברו שיש לאחד את האחריות ואת הסמכות לגבי בניית כבישים ואת התקציבים המיועדים לכך במסגרת אחת. הדיעות היו חלוקות לגבי השאלה אם צריכה לקום רשות כבישים מרכזית במשרד התחבורה, או שרשות כזאת צריכה להיות חלק מחרשות המרכזית שתקום במסגרת משרד ראש הממשלה.

5. הרוב המכריע של העדים שהופיעו בפני הוועדה חייב הקמת משטרת תנועה ארצית במסגרת משטרת ישראל, כדוגמת משמר הגבול או המשמר האזרחי. המחייבים הצעה זו סוברים שזאת הדרך היחידה להבטיח שנושא האכיפה החיוני שבתחומי אחריותה של משטרת ישראל, תקבל עדיפות גבוהה, כפי שמתחייב ממצב תאונות הדרכים במדינה. משטרת ישראל ושר המשטרה שוללים הצעה זאת הן מתוך גישה כוללת לגבי מבנה המשטרה כפי שהם מבינים אותו, והן מתוך טענה שחדבר יוסיף מיפקדות ואילו מה שדרוש, לדעתם, הוא תוספת כוח אדם לנושא הונועה, אותו הם דורשים זה זמן מה ממשרד תאוצר.

6. נושא הבדיקות הרפואיות ובדיקות העיניים נמצא אף הוא כלא עונה על הדרישות, והוועדה חייבת לציין כי גורם הבריאות ומצב הריאה מונוים מרכיב חשוב בבחינת כושר הנהיגה של תנהגים. בתחום הבדיקות הרפואיות, הועלו טענות בקשר לתיפקוד המכון הרפואי לבטיחות בדרכים, שנמצא בסמכות משרד הבריאות, ואילו מיזר איגוד האופטומטריסטים, שמעה הוועדה ביקורת על אופיין של בדיקות העיניים הנעשות במסגרת משרד הרישוי ומשרד התחבורה. הערות ביקורתיות נוספות אשר מעוררות דאגה, קשורות בתדרדרות מצב הבריאות של נהגים וותיקים, והוסר היכולת לפקח באופן יעיל על שינויים לרעה במצב בריאותם של נהגים אלה.

ה. **בעית מערכת בתי המשפט**

ביקורנו חריפה הושמעה בוועדה על תיפקודה של המערכת המשפטית המטפלת בעבירות תנועה - בתי המשפט לתעבורה. המעט שאפשר לומר הוא, שבתי המשפט לתעבורה כפי שהם מתפקדים היום, אינם עונים למשימה של אכיפה ורתעת. בתחום הזה פעלה וועדה בראשות השופט דב לוין, אשר הגישה את המלצותיה, ואלה אומצו הן ע"י משרד המשפטים והן ע"י משרד התחבורה.

יישום המסקנות נתון ליוזמתו של שר התחבורה, אשר על שולחנו הונח נושא זה בליווי תזכיר מפורט לגבי הפעולות הנדרשות כדי לקדם את תנושא.

3. גישות מקצועיות שונות כלפי המלחמה בתאונות הדרכים
בישראל ועל פי הנסיגן בארצות אחרות

- א. שיתוף יזמים פרטיים בהשקעה בתשתית ויצירת תשתית כבישים המסוגלת לספוג טעויות אנוש (הנדסת אנוש).
- ב. פיתוח מערכת כבישים התואמת את קצב הגידול במספר כלי הרכב במדינה.
- ג. ארגון מחדש בתפיסה התחבורתית, התחוקתית והביצועית.
- ד. ארגון מחדש של מערכת השיפוט לעברייני תנועה באופן שתהליך הבאתם לדיון יהיה סמוך ככל האפשר למועד ביצוע העבירה.
- ה. הקמת רשות מרכזית לתעבורה יבשתית ולבטיחות בדרכים, הכפופת ישירות לראש הממשלה.
 - ו. הקמת משטרת תנועה ארצית.
 - ז. עריכת מבהני בטיחות שנתיים קפדניים לכלי הרכב, שיכללו בדיקה יסודית של כל מערכות הרכב ותקינותן.
 - ח. הפחתת המיסוי על חלקי חילוף עבור כלי רכב.
 - ט. שיפור ויעול התחבורה הציבורית, ביטול המונופול לחברות ההסעה הקיימות, והקמת רכבות מחירות.
 - י. לימוד תורת תנהיגה כשיעורי חובה בבתי הספר התיכוניים והמקצועיים.
 - יא. שמירה על מחירות נסיעה קבועה בדרכים תבין-עירוניות.
 - יב. שילוב אינטנסיבי של תשדירי שירות, כתבות תחקיר ושעשועונים בכל אמצעי התקשורת האלקטרוניים בארץ.

- יב. ניתוח אירוע של כל תאונת דרכים לשם הפקת לקחים והסקת מסקנות, כולל ההיבט הרפואי.
- יג. עריכת בדיקות רפואיות מקיפות מידי שנה במכון רפואי מוכר לבדיקת כשירותם הפיסית והנפשית של כלל הנהגים.
- יד. הפעלת מערכת מיוחדת לטיפול ולפינוי נפגעי תאונות דרכים באמצעות מסוקים המאויישים בצוותים רפואיים מיומנים, והתקנת עמדות מצוקה וקשר טלפוני אלחוטי, שיאפשר הזעקת צוותים אלה בכל הכבישים הבין-עירוניים.
- טו. אכיפה מריפה יותר של תקנות התעבורה באמצעות הרחבת השימוש במחשקרי "אכיפת סמויה".
- טז. הטלת אחריות והרחמת הסמכויות של ורשויות המקומיות בכל הנוגע להתמודדות עם עבירות תנועה שיש בהן כדי לפגוע בזרימת התנועה בתוך הערים.
- יז. הגדלת מספר המתנדבים העוסקים באכיפה על בסיס סלקטיבי, והרחבת סמכויותיהם.
- יח. פישוט תקנות התעבורה וחוקי התעבורה.

4. המשמעות הכלכלית והסלולרית של ריבוי תאונות הדרכים במדינת ישראל

בשנה האחרונה נפגעו במדינת ישראל 22,173 איש ב-14,955 תאונות דרכים, מהן 2,831 תאונות קשות ו-436 תאונות קטלניות. 493 איש מצאו את מותם בתאונות אלה, 3,641 נפצעו קשה, ורבים מהם נותרו נכים והיו למעמסה כלכלית וחברתית על המדינה (קצבאות נכות, פטור ממיסים, הפסד ימי עבודה למשק, הוצאות ריפוי ושיקום וכדו). הנוק הכלכלי שנגרם מכך הוא בהיקף של כ-460 מיליון דולר.

הטרנדית האישית של קרבנות תאונות הדרכים ומשפחותיהם היא במימדי ענק: חורים מאבדים אל ילדיהם, ילדים רבים נותרים יתומים וכמה אלפים חופכים מיזי שנה לנכים.

העדר מאבק נמרץ ומקיף בנגע תאונות הדרכים יוצר בציבור תחושה של פאטאליזם. הציבור מקבל את הרושם שתאונות הדרכים הן תופעה בלתי נמנעת וכי יש להשלים עם הקרבן הלאומי העצום. גישה זו ועצם המודעות להיקפו המחריד של טחיר הדמים מערערת את בטחון הפרט. אפשר לומר כמעט ללא היסוס, שמחיר תאונות הדרכים פוגע באשיות החברה הישראלית ובבטחונו של הפרט, ממש כמו הסכנות האורבות מבחוץ, וכמו הפשיעה הכללית המבוצעת בתוך המדינה. לגורמים אלה השפעה הרסנית מרחיקת לכת על חוסנה של החברה בישראל.

5. **האמצעים הכלכליים העומדים לרשות המלחמה בתאונות הדרכים והדרכים למלחמה יעילה בתאונות הדרכים, בהתחשב במגבלות התקציביות ובעלות הכלכלית של תאונות הדרכים**

א. בשנת התקציב 1988, מיועדים כ-273 מיליון ש"ח מתוך תקציב המדינה לפיתוח ואחזקה כבישים. נוסף לכך, מיועדים כ-28 מיליון ש"ח בתקציב קרן הבטיחות בדרכים להתמודדות עם בעיית תאונות הדרכים. להלן פירוט תקציבי ההשקעה בכבישים ובקרן הבטיחות:

23,549,000 ש"ח	משרד התחבורה
24,200,000 ש"ח	מע"צ (אחזקה ושיקום כבישים)
57,715,000 ש"ח	מע"צ (פיתוח כבישים)
	משרד הבינוי והשיכון (המרה תקציבית מסעיף דיור, פיתוח ישובים חדשים, מוסדות ציבור ועוד לסעיף כבישים)
50,000,000 ש"ח	אחרים (כולל משרד הפנים, ותקציב מיוחד לכבישים אדומים)
117,556,000 ש"ח	קרן הבטיחות (כולל הפרויקטים)
28,891,000 ש"ח	
301,911,000 ש"ח	סה"כ

ב. לחלן פירוט תקציבי ההשקעה בכבישים מתקציב משרד הפנים לרשויות הנקומיות:

אגרת כלי רכב 42,688,000 ש"ח

אגרת כלי רכב 21% (מזה מחולק בפועל 13,420,000 ש"ח לאותן רשויות מקומיות המקבלות מענק לאיזון מהמשרד. הינורה, בסך 29,268,000 ש"ח מיועדת לפרויקטים תעבורתיים מועדפים ע"י משרד הפנים) 42,688,000 ש"ח
 אחזקת כבישים עורקיים ברשויות המקומיות 1,700,000 ש"ח
 שיקום כבישים עורקיים ופנימיים ברשויות המקומיות 1,660,000 ש"ח
 רזרבה לשיקום כבישים ברשויות המקומיות 16,708,000 ש"ח
 שיקום כבישי גישה לשובים במועצות אזוריות 1,680,000 ש"ח

הערות: התקציב אינו כולל היטל סלילה והשתתפות בעלים, בגין סלילת כבישים ומדרכות ואינו כולל השתתפות תקציבית של משרד התחבורה ומשרד הבינוי והשיכון.

ג. התקציב הישיר שהוקצב למחלקת התנועה במשטרת-

ישראל בשנת העבודה 1988 636,000 ש"ח
 השתתפות מינהל הבטיחות בדרכים בשנת העבודה 1988 1,135,000 ש"ח
 השתתפות חברות הביטוח בשנת העבודה 1988 85,000 ש"ח

סה"כ 1,856,000 ש"ח

תקציב המועצה הלאומית למניעת תאונות לפי הפירוט הבא:

השתתפות קרן הבטיחות 574,000 ש"ח
 השתתפות משרד החינוך והתרבות 1,000,000 ש"ח
 השתתפות משרד החינוך למגזר הערבי 150,000 ש"ח
 פרויקט מחויבות אישית לביה"ס (אישור)

160,000 ש"ח	מינהל הבטיחות)
170,000 ש"ח	צידוד הדרכת מהנדסים וקשישים
30,000 ש"ח	הדרכת, תוספת ניידות
30,000 ש"ח	מבצעים שונים
140,000 ש"ח	הכנסות מסכת הרשיון "תחרות נהג זהיר"

7. **המלצות לשינויים ולשיפורים במדיניות ובאמצעים המשמשים**

למלחמה בתאונות הדרכים

הוועדה השתכנעה כי ניתן להפחית את מספר תאונות הדרכים בישראל, וכי יש הברח להגביר את העשייה כדי להגיע לכך.

אף שניתן להשיג הרבה עם תוספת תקציבים, בהחלט ניתן לעשות יותר ממה שנעשה היום, גם במסגרת התקציבית הקיימת. אי אפשר להתעלם מכך, שנושא המאבק בתאונות הדרכים, על אף המחיר הגבוה בחיי אדם וברכוש, נמצא בעדיפות נמוכה. תאונות דרכים אכן נועזעות, אך אין הן מביאות בעקבותיהן את הטיפול הנחוץ כדי להביא להפחתה כוללת במספרן.

הוועדה סבורה, שלא ניתן לחטיל את האשם על ציבור הנהגים לבדו. גם אם ציבור זה אחראי במידה זו או אחרת להתרחשות תאונות, החובה להאבק בדפוסי ההתנהגות הקלוקלים היא של המדינה. על רשויות המדינה מוטלת האחריות להפחית את מספר תאונות הדרכים. לצורך זה מעמידה המדינה לרשות הרשויות המתאימות משאבים וסמכויות שלטוניות.

מיוותר לקבוע מהו המרכיב העיקרי בריבוי התאונות, מאחר שהוועדה השתכנעה שיש להתאבק במשולב ובעוצמה שווה במספר תחומים מרכזיים, כפי שיפורט בגוף ההמלצות.

תיפקוד הממשלה ותעוררותה למלחמה בתאונות תדרכים - המלצות

- א. הוועדה ממליצה שהממשלה החדשה שתקום תקיים בחודש הראשון לכהונתה דיון חירום על בעיית תאונות הדרכים ותיפקוד הממשלה בתחום זה.
- ב. הוועדה ממליצה שהממשלה תקבל באותה ישיבה החלטה עקרונית לגבי ריכוז האחריות והסמכויות בידי גורם אחד, בכל הנוגע לנושא הבטיחות בדרכים והמלחמה בתאונות. חברי הכנסת מיכה חריש, שלמה עמר ופנחס גולדשטיין בדיעה שעדיף לחקים רשות עליונה למלחמה בתאונות דרכים במסגרת משרד ראש הממשלה כפתרון הנכון לריכוז הסמכויות.
חברי הכנסת אוריאל לין ויצחק ארצי בדיעה שאין טעם לחקים רשות חדשה ועדיף להקנות את כל העוצמה והסמכויות הנדרשות למינהל הבטיחות בדרכים שבמשרד התחבורה שהתמחותו בנושא.
- ג. הוועדה ממליצה שהממשלה תקבע תקופה של 6 חודשים לביצוע ריכוז האחריות והסמכויות.
- ד. הוועדה ממליצה שהממשלה תקבל בהקדם החלטת מחייבת בנושא פעולת האכיפה של המשטרה בדרכים, ברוח המלצות וועדה זו.
- ה. הוועדה ממליצה שהממשלה תקים וועדת מומחים רפואית, שתבדוק את הנושא של בדיקות הבריאות, בדיקות העיניים ומעקב אחר שינויים במצב הבריאות. הוועדה ממליצה שוועדה זו תמונה אף היא בישיבת החירום ושמשקנתיה יוגשו לממשלה תוך 6 חודשים.
- ו. הוועדה ממליצה שהממשלה תקיים דיון במליאת הממשלה על היערכות משרד התחבורה ומשרד המשפטים לביצוע מסקנות תוועדה לבדיקת החליכים ודרכי הענישה בעבירות תעבורה (וועדה בראשות השופט דב

לויק). הוועדה ממליצה שהדיון יתקיים במליאת הממשלה תוך 3 חודשים.

חינוך, הדרכה והסברה - מימצאים

1. השפעה על הגורם האנושי

במלחמה לצמצום מספר תאונות הדרכים ולמפחתת חומרתן של התאונות כאשר הן קורות, יש לנושאי החינוך, ההדרכה וההסברה תפקיד חשוב ביותר.

כאשר מתרחשת תאונה, מעורבים בכך גורמים שונים. התשתית (מצב הכבישים, מצב הצמתים, תאורה וכ"ו), תקינות כלי הרכב ועוד.

אחד הגורמים המרכזיים ביותר הוא הגורם האנושי. האדם כנהג, אחראי לעיתים קרובות לתאונות. התנהגותו כנהג, הכנתו לנהיגה בטרם קיבל את הרשיון, מצב בריאותו, ידיעתו את חוקי התנועה וערנותו לסכנות השונות בשעת הנהיגה משפיעים במידה מכרעת על בטיחות הנסיעה או על סיומה בתאונה, לעיתים קטלנית.

האדם כהולך רגל, יכול ע"י התנהגות זהירה ומודעות לבעיות ולסכנות התנועה, להמנע מלהפוך קרבן של תאונת דרכים, שכן 50% מההרוגים בתאונות דרכים הם הולכי רגל.

החינוך, ההדרכה וההסברה הם כלים שתפקידם להשפיע על התנהגותו של האדם, כך שבמידה שמניעת תאונה תלויה בו, הוא אמנם יתנהג בצורה שתמנע את התאונה.

תפקיד החינוך הוא ארוך טווח, יחסית, ונועד להשפיע על דפוסי התנהגות של כלל האוכלוסיה בדרכים. תפקיד ההדרכה להכין את האדם לתפקידו כנהג (הוראת הנהיגה, שיפור הנהיגה וכ"ו), ואת כלל האוכלוסיה להבנת בעיית הבטיחות בדרכים, הן כהולכי רגל והן כנהגים. תפקיד ההסברה להחדיר למודעות חציבור את בעיית התנועה והבטיחות בדרכים, וליצור עירנות לסכנות ממשיות, כמו גם לפתרונות אפשריים שיכולים לצמצם את הסיכוי לתאונה.

החלוקה בין שלושת התחומים אינה נוקשה וישנם נושאים חופפים וכלים אשר עשויים להתאים לשניים או אף לכל התחומים המוזכרים בפרק זה.

2. החינוך

התפקיד העיקרי של החינוך, לטווח ארוך, הוא עיצוב של דור אנשים היודעים את משמעות התנועה בדרכים, מבינים את חוקי התנועה, מבינים שהחוקים נועדו לטובתם ופועלים מתוך רצון לנחוג בצורה נכונה וזהירה, תוך התחשבות וסובלנות כלפי חזולת.

מערכת החינוך ובתי הספר הם המכשיר העיקרי להשגת היעדים שהוזכרו לעיל. כיום, קיימת פעילות חינוכית וחשובה במערכת בתי הספר, מגן חובה עד לכיתה י"ב, אולם בתכניות אלה משתתפים רק כמחצית התלמידים במדינה (כ-600 אלף תלמידים), עי"פ עדותם של מנכ"ל, ד"ר שמשון שושני ומר ש. גדיש, מנהל המחלקה לבטיחות בדרכים במשרד החינוך, האחראי ישירות לתכניות אלה.

הסיבה להשתתפות נמוכה זו היא כספית. יתר על כן, גם התלמידים המשתתפים בפעולות השונות מקבלים לפי דעתנו, מספר שעות לימוד קטן מידי בהחשב במימדי הבעיה וחומרתה: כיתות א' עד ג' מקבלות 8 שעות לימוד בשנה; כיתות ז' 10-12 ש"ל בשנה.

נראה לנו, שבמשרד החינוך קיימת המודעות לבעיה, וכן היכולת המקצועית להרחיב את הפעולה הן מבחינת כמות התלמידים והן מבחינת היקף השעות לכיתה, אך לא השתכנעו שהענין עומד בסדר עדיפות גבוה דיו אצל ראשי המשרד, דבר החיוני על מנת לקדם את הנושא במידה הדרושה.

אנו רוצים לציין לחיוב במיוחד את הפעולה הנרחבת של משמרות זח"ב (זחירות בדרכים), אותה פעולה של תלמידי כיתות ו'. הללו מקבלים הכשרה בהיקף של כ-8-12 שעות עוד בכיתה ה', מיוחדת משטרה מיוחדת. פעולה זאת ערכה רב, הן מבחינה חינוכית והן מבחינה מעשית. תרומת התלמידים העומדים במעברי חציה בשעות העומס ופועלים להבטיח את המעבר הבטוח של תלמידים ותלמידות כמו גם של אזרחים מבוגרים, הינה דוגמא מצויינת לסוג של פעילות שמערכת החינוך צריכה לתגאות בה.

משרד החינוך אחראי על רשות השידור, ובאמצעותה על חרדיו והטלוויזיה. המשרד אחראי באופן ישיר על הטלוויזיה הלימודית. בתחומים אלה, חתרשמה הוועדה שיש נכונות גדולה לשתף פעולה בנושא המלחמה בתאונות הדרכים.

קיימות כבר תכניות שוטפות, בעיקר ברדיו, שתרומתן, לדעתנו, גדולה. שמענו גם על תכניות לעתיד הקרוב, הנראות רצויות ביותר.

הטלוויזיה הכללית והטלוויזיה החינוכית יכולות לתרום רבות בנושאים שהם במידה רבה בתחום החינוך. קיבלנו את הרושם, שנוסף לפעולות הנעשות כבר בתחום זה, יש נכונות להרחיב את הפעילות לתחומים ולכיוונים נוספים וחדשים, מתוך ראיית חשיבות הנושא.

אנו מציינים גם את הנכונות שמצאנו בקרב גורמים אלה לשתף גורמים מקצועיים ומומחים מחוץ למערכת, בעיצוב התכניות ובחיפוש רעיונות חדשים שיקדמו את המלחמה בתאונות הדרכים.

אנו מוצאים לנכון לציין במיוחד בפרק זה, את העבודה המצויינת הנעשית בצה"ל בתחומי החינוך, ההדרכה וההסברה. הפעולה הנעשית תחת האחריות הכוללת של ראש אכ"א, אלוף מתן וילנאי, ובאחריותו הישירה של סא"ל ש. הרשקוביץ, יכולה לשמש בהרבה תחומים דוגמא לעבודה השיטתית, המתוכננת והעיקבית תדרוש למלחמה בתאונות הדרכים.

ואמנם, פעילות זאת נותנת תוצאות חד-משמעיות, אשר הביאו לירידה עיקבית במספר תאונות הדרכים (7.7%) בשנת 1988 בהשוואה לשנת 1987. בתקופה זו, היתה עליה תלולה במספר תאונות הדרכים במדינה כולה.

במסגרת הצבאית, אנו רואים לנכון להזכיר את תחנת גלי צה"ל, אשר תורמת אף היא תרומה חשובה במסגרת האמצעים והכלים העומדים לרשותה, לנושא הבטיחות בדרכים. מצאנו בגלי צה"ל מודעות לנושא, ופעילות הנעשית הן ישירות ע"י התחנת והן בשיתוף עם אכ"א ועם המשטרה הצבאית במבצעים מיוחדים המותאמים לתנאים משתנים.

3. ההדרכה

תפקיד ההדרכה להנחות את הולכי הרגל והנהגים החדשים בנושא הבטיחות בדרכים ולשפר נהיגתם של נהגים בעלי ותק.

בתחום הנהיגה, התפקיד הראשון במעלה של ההדרכה הוא הכנת הנהגים החדשים לקראת קבלת הרישיון. בתחום זה, אנו מוצאים שהמצב אינו מניח את

הדעת ודורש שינויים משמעותיים. הנהג החדש אינו מודרך ברוב המכריע של המקרים, לקראת התנאים שעמם יתמודד לאחר קבלת הרשיון: נהיגה בכבישים בין-עירוניים, נהיגת לילה, נהיגה בתנאי מזג אוויר קשים, ירידה מהשוליים וכו'. גם הבחינות לקבלת רשיון הנהיגה אינן מותאמות לדרישות הזמן.

גם בתחום זה, אנו מוצאים לנכון לציין לחיוב את ההדרכה הניתנת לנהגים חדשים בצה"ל, המקבלים את הרשיון במסגרת שירותם הצבאי. הדרישות להכנת הנהגים בצה"ל כוללות כמעט את כל האלמנטים החסרים בתחום הכנת הנהגים האזרחיים, אשר הזכרנו לעיל.

הוועדה רואה בחיוב רב את המגמה להכניס לימוד נהיגה לבתי הספר. ההכשרה המקדימה ללימוד הנהיגה בבתי הספר חיונית, אך לימוד הנהיגה עצמו במסגרת בתי הספר הוא מפתח ליצירת דור נהגים טוב יותר.

הוועדה קיבלה נתון, לפיו כ-60% מהתלמידים הלומדים נהיגה באים משכבת הגיל 17-18, בטרם גיוסם לצבא. גיל זה מצויין ללימוד נהיגה, לפי הנסיון שהצטבר עד כה בלימוד הנהיגה בבתי הספר, אך לצערנו הוא מקיף כיום רק כ-10% מבתי הספר בישראל.

הוועדה שמעה ביקורת קשה ביותר מפי יו"ר המועצה למניעת תאונות, השופט דב לוי, על המכון להכשרת נהגים, שתפקידו לרכז את נושא ההדרכה לנהיגה מיומנת יותר. המגמה היא שיפור הנהיגה, ולדברי הביקורת, המכון אינו משיג זאת, בעיקר בגלל רמת ההדרכה הניתנת במכון.

4. ההסברה

תפקיד ההסברה להחדיר למודעות הציבור את נושא הבטיחות בדרכים, וליצור עירנות לבעיות התנועה, לסכנות האורגות בדרכים ולדרכים בהן ניתן לצמצם סכנות אלו ולהימנע מתאונות.

ההסברה מכוונת הן לנתגים והן להולכי רגל, אך יש לה תפקיד בקיום המודעות של הגורמים הרשמיים השונים שבאחריותם נושא הבטיחות בדרכים ובכוחם לעשות למניעת תאונות ולשיפור המצב.

לדעת חלק מהמומחים שהופיעו בפני הוועדה, זהו המכשיר שבאמצעותו ניתן להשיג הישגים טובים בטווח הקצר, באמצעים קטנים יחסית. עלינו לציין, עם זאת, שמומחים אחרים הפחיתו בערך ההשפעה של ההסברה, ואלה טענו ששינוי משמעותי כרוך קודם כל בהשקעה בתשתית.

הוועדה סבורה, שהתשתית אמנם מהווה מפתח בסיסי להתמודדות עם חומרת הבעיה, אך החתנהגות האנושית בכל מצב נתון, תורמת להחרפת הבעיה, ולכן ההסברה תיוגית ביותר.

אמצעי התיקשורת, הן האלקטרוניים והן העיתונות הכללית, הם המכשיר היעיל ביותר לתחום ההסברה, נוסף לכלים אחרים המיועדים לאוכלוסיות ספציפיות, אם במסגרת בתי הספר, הצבא או אוכלוסיות נהגים מסויימת.

כפי שכבר ציינו, קיימת נכונות גדולה לשתף פעולה בתחום זה הן ברשות השידור, כפי שהוצהר ע"י מר אנרי פורת, מנכ"ל רשות השידור, הן מצד מנהלי הרדיו והטלוויזיה, מר אמנון נדב ומר חיים לבין, והן מצד מפקד גלי צה"ל, מר נחמן שי.

ישנן תכניות הסברה ופעולות הסברה לא מעטות, אך נראה לנו, שדרושה עבודה מעמיקה יותר לגבי כיווני ההסברה הרצויים, ואז אפשר יהיה לנצל בצורה יעילה יותר את הנכונות שמצאנו לשיתוף פעולה.

חינוך, הדרכה והסברה - המלצות

לאור הממצאים, וועדת החקירה ממליצה את המלצות הבאות:

א. יש להרחיב עוד בשנת הלימודים הנוכחית את לימוד נושא הבטיחות בדרכים לכל בתי הספר ולכלול בהם את כל התלמידים במדינה.

האמצעים הדרושים לכך אינם משמעותיים ביותר, והממשלה ומשרד האוצר חייבים לראות בנושא זה עדיפות ראשונה במעלה.

ב. תוך כדי שנת הלימודים הנוכחית, הוועדה קוראת למשרד החינוך לחכין תכנית להרחבת שעות הלימוד המוקדשות לבטיחות בדרכים בכל הכיתות,

ולהגיש תכנית זאת לאישור הממשלה ולידיעת הכנסת, בכוונה להנחית תכנית מורחבת כזאת החל משנת הלימודים הבאה.

ג. הוועדה ממליצה כי משרד התחבורה יבצע תוכנית הטברה מיוחדת לציבור הקשישים, שעיקרה כיצד להשתמש בדרך בהירות ומהי התנהגותו הנכונה של הולך הרגל. תוכנית זו תבוצע באמצעות הטלויזיה החינוכית, שידורי רדיו וחומר הסברתי אישי שיופץ דרך ארגוני הקשישים ובאמצעות הדואר.

ד. הוועדה ממליצה להרחיב בקצב מזורז ביותר את לימוד תחביגה בבתי הספר בתור אמצעי ראשון במעלה לשיפור רמת הנהיגה ונהגים במדינת ישראל.

הוועדה ממליצה שתוך 6 חודשים, תוכן תכנית הרחבה מפורטת, תוך מתן תשומת לב לבעיה התקציבית ולמקורות התקציביים האפשריים.

הממשלה נקראת לקיים דיון בדוח זה בתוך 6 חודשים.

ת. הוועדה ממליצה להכין תכנית כוללת לחינוך, הדרכה והטברה, באמצעות שידורי הרדיו (קול ישראל וגלי צה"ל) והטלויזיה - הכללית והלימודית.

הוועדה קוראת למשרד החינוך ליזום הקמת גוף מקצועי משותף, שיביא לשיתוף פעולה מירבי בין גורמי התיקשורת הנוכרים, על מנת להשיג את התועלת המירבית בתחום זה, במסגרת האמצעים הכספיים הנתונים.

ו. חבר הכנסת פנחס גולדשטיין בדיעה שבדרך זהירה ומתואמת ועל פי עיצה של פסיכולוגים ואנשי חינוך שהתמחותם בנושא, תישקל אפשרות של ביקורי כיתות תלמידים בבתי חולים במחלקות בהם מצויים נפגעי תאונות דרכים. כמובן שיש להתחשב בגיל התלמידים בעיתוי ובחשפעות הפסיכולוגיות של ביקור כזה.

בעית התאונות בתוך הערים - מימצאים

א. מימדי בעית התאונות בתוך הערים

כ-80% מכל תאונות הדרכים במדינה מתרחשות כתחום העירוני, ורק כ-20% בתחום הבין-עירוני.

כ-50% מהרוגי התאונות נהרגים בתוך הערים; מחצית מאלה הם הולכי רגל, בעיקר קשישים.

כ-50% מהרוגי התאונות, נהרגים בתאונות בתחום הבין-עירוני, שהינן בד"כ קטלניות יותר.

ב. אחריות השלטון המקומי ומגבלותיו

ראשי הערים והרשויות המקומיות נושאים באחריות לנושאים שונים בתחומי התנועה והבטיחות בדרכים. בחלקו הם נושאים באחריות פורמלית ע"פ חוק (סלילת כבישים ואחזקתם בתוך הערים, הצבת תמרורים - אך לא אישורם, נושא הבניה, ועוד); בחלקו הם מעורבים בתוקף העובדה שהבעיות המקומיות מביאות לפניית אזרחים, תלונות או יזמה עצמית חיובית.

מגבלות חוקיות ותקציביות מונעות מהשלטון המקומי מילוי תפקידים מסויימים בתחום זה, אשר ביכלתו לבצע באופן יעיל יותר מרשות אחרת.

תפקידים מסויימים שבסמכות המשטרה ניתן היה לבצע ביתר יעילות ע"י פקחים עירוניים ומתנדבים מקומיים: טיפול בהדרכה ובהסברה להולכי רגל בעיקר, הוא תחום שניתן לטפל בו כמעט אך ורק באמצעות השלטון המקומי, ויש דוגמאות נוספות.

ג. מגבלות המשטרה בערים

בנתוני כוח האדם המוגבל של המשטרה, המשטרה דווחה לנועדת תחקירה שהיא איננה מסוגלת לטפל כמעט בכלל בבעיות התנועה וחבטיחות בדרכים בתוך הערים.

לפיכך, העבירה המשטרה את הדגש לתחום הבין-עירוני, שם היא יעילה יותר, מתוך החלטה מודעת.

המשטרה הביעה הסכמה להעביר סמכויות לשלטון המקומי ולתגדיל סמכויות שכבר קיימות, הן לפקחים עירוניים והן למתנדבים. המשטרה הביעה נכונות עקרונית גם לשתף פעולה עם הכיוון הזה של ההתפתחות.

ד. מרכז השלטון המקומי - אחריות ותיפקוד

מצד אחד, התרשמנו מהדיווחים שקיבלנו, שראשי הערים פעילים בנושאי התנועה והבטיחות בדרכים במסגרת עריהם. מאידך גיסא, הופתענו לגלות מעדותו של יו"ר המרכז לשלטון מקומי, מר דב תבורי, עד כמה חסרה מודעות לעובדה שבעיית התאונות בערים היא בעלת מימדים כה חמורים, כפי שצינו.

תמותה העובדה שהגורמים הממשלתיים שאחראים למלחמה בתאונות הדרכים, לא מצאו לנכון לפנות למרכז לשלטון מקומי עם הנתונים האלה לגבי הערים, ולא עשו מאמץ לגייס את המרכז לשלטון מקומי למלחמה בתאונות הדרכים.

למרות פעולות שנעשות ע"י המרכז לשלטון מקומי בנושאי תחבורה, בעיות כבישים, תנועה וכו', אנו מציינים בצער, שבגלל העדר המודעות למימדי הנושא, בעיית תאונות הדרכים בערים תפסה עד כה מקום נמוך למדי בסדר העדיפות של המרכז לשלטון מקומי. די אם נציין את העובדה, שלא התקיים ולו דיון אחד במליאת המרכז לשלטון מקומי בבעיה קשה זו.

אנו סבורים, שלמרכז לשלטון מקומי תפקיד חשוב ביותר בהתארגנות למלחמה בתאונות הדרכים בתוך הערים, ומביעים תקווה שהדבר יבוא לידי ביטוי בעתיד הקרוב. אנו מציינים בסיפוק, את הבעת הנכונות של יו"ר המרכז לשלטון מקומי למלא תפקיד ולפתח יזמה מרכזית כזאת.

ה. אחריות משרד הפנים

משרד הפנים אינו ממלא תפקיד פעיל ביותר בכל הקשור לתפקיד השלטון המקומי בתחומי הבטיחות בדרכים. הוא עומד בתווך, בין משרד התחבורה

הפועל בנושא זה ישירות עם הרשויות ובין משרד האוצר, אשר מעביר תקציבים באמצעות משרד הפנים.

משרד הפנים, המאשר את תקציבי הרשות המקומית, אף אחראי להעברת תקציבים הקשורים בסלילת כבישים.

בעדות מנכ"ל משרד הפנים, מר אריה דרעי, הובהר שנוצר מצב לא תקין בקשר לכספים המיועדים מגביית אגרת הרכב. מתצית מסכומים אלה מועברים כיום מבלי שתהיה אפשרות לוודא שהכספים אמנם משמשים לבניית כבישים.

לגבי חלק אחר, הובהר שבגלל ריב סמכויות בין משרד התחבורה, משרד הפנים ומשרד האוצר הוקפאו כ-30 מיליון שקלים שהיו מיועדים לסלילת כבישים בערים, שעה שהשלטון המקומי מתלונן על מחסור באמצעים לסלול כבישים ובעיקר לתחזק אותם.

בעיית התאונות בתוך הערים - המלצות

לאור המימצאים, וועדת החקירה ממליצה את ההמלצות הבאות:

א. יש להטיל על וועדה בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה, משרד התחבורה ובהשתתפות משטרת ישראל, משרד הפנים, המרכז לשלטון מקומי, משרד המשפטים ומשרד האוצר, להגיש תוך 6 חודשים הצעה לממשלה, שתגדיר את האחריות ואת הסמכות של השלטון המקומי בתחומי הבטיחות בדרכים והמלחמה למניעת תאונות.

בכלל אחריות הרשות המקומית יהיו נושאים כגון: דאגה לזרימת תנועה מוסדרת, פיקוח על התנועה במעברי חצייה, הקפדה על המהירות החוקית, הסברה לאוכלוסייה המקומית, הדרכה לרכיבה זהירה על אופניים וכן הנהגת אותות-שמע (זמזמי אתראה) במעברי חצייה וצמתים מרומזרים.

הוועדה תגיש גם הצעות שיבטיחו את יעילותה של המשטרה במילוי התפקידים והאחריות שתוטל עליה בתוך הערים מבחינת דרישת כוח האדם והאמצעים הכספיים והטכניים.

- ב. הוועדה ממליצה שהמרכז לשלטון מקומי יקבע את נושא הבטיחות בדרכים והמלחמה בתאונות דרכים בנושא בעל עדיפות גבוהה בפעולתו.
- הוועדה קוראת למרכז לשלטון מקומי להתארגן למשימה זאת ולשמש כגורם יוזם ומנהיג כלפי הרשויות המקומיות.
- ג. חברי הכנסת שלמה עמר ואוריאל לין סבורים כי יש להקנות לשר התחבורה, סמכויות רחבות ומוגדרות יותר בכל הנוגע לפיקוח על פעולות הרשויות המקומיות בתחום הבטיחות בדרכים וכן באשר לתוצאת חוראות והנחיות כלליות או ספציפיות לרשויות המקומיות, על ביצוע תוכניות ופעולות לשיפור הבטיחות בתחומי שיפוטן.

לימוד תורת הנהיגה ומתן רשיונות נהיגה

אין ספק כי מיומנות הנהגים, יכולת השליטה שלהם בהגה, הכרת המכונת הבנת תקנות התעבורה והבנת חובת הזהירות המוטלת עליהם, ידיעתם איך לא להקלע למצבים מסוכנים וידיעתם איך להחלץ ממצבים מסוכנים הינה חלק חשוב במניעת תאונות דרכים.

הנהג, אסור שידע רק כיצד לנהוג במכונת על מנת לקבל את רשיון הנהיגה כנדרש היום, אלא יש הכרח שתהיה לו ידיעה מעמיקה ואף תרגול ואמון מעשי בכל האלמנטים האמורים לעיל. הוא צריך גם להבין מהי נהיגת לילה נכונה. מהי נהיגה נכונה בכביש מהיר. מה החשיבות של שמירת מרחק מן הרכב הנוסע מלפניו ועוד אלמנטים רבים אחרים על מנת שלא יסכן את עצמו ואת זולתו. במצב הקיים היום אין להרתע מהלעלות את רמת הדרישות מן הנהגים המבקשים לקבל רשיונות נהיגה. בהתבסס על חומר הראיות שהובא בפניך ממליצה הועדה כדלקמן:

1. העברת מידע והרחבת סמכות בוני המשפט

- תוטל חובת מוחלטת על כל רשות מדינה, מוסד צבורי או רפואי פרטי להעביר מידע הנוגע למצבו הבריאותי, נפשי, או פיזי של אדם בישראל מעל גיל 18 שיש בו כדי להעיד על פגם או ליקוי בכושר הנהיגה לרשות הרישוי.
 - לבתי משפט תהיה סמכות לפסול אדם מלרכוש או להחזיק רשיון נהיגה כאשר הוא מרשיע אותו בעבירה פלילית המעידה כי אותו אדם עלול לסכן את הצבור עיי נהיגתו (עברות סמים לדוגמא). הוראת הפסילה תועבר למשטרה ונמנה למשרד הרישוי.
 - הנהלת בתי המשפט תעביר מידע בזכו הרשעות פליליות בעברות מסוג פשע לרשות הרישוי.
- אחריות ביצוע: שר המשפטים.
תקופת ביצוע: שנה אחת.

2. הדרכה וכחינה עיונית

- יש להתמקד בנושאים הבאים:
- (א) שליטה נכונה במכונת ובכלל זה: תנוחת ישיבה, אחיזה בהגה והחלפת הילוכים.
- (ב) הכרת כל אביזרי הבטיחות של הרכב.

- (ג) ידיעה מעמיקה של תקנות התעבורה העיקריות ובכלל זה תמרורים.
- (ד) הבנת חובת הזהירות הנתבעת על פי החוק.
- (ה) התמצאות במצבי תנועה

3. הדרכה ובחינה מעשית

- (א) ייקבע מינימום חובה של שעורי נהיגה.
 - (ב) יתנוספו לחוראת הנהיגה נושאים כגון נהיגת לילה, הדגמה מעשית של חובת זהירות המוטלת בחוק.
 - (ג) מבחני הנהיגה המעשיים יערכו באחד מתוך כמה מסלולים אלטרנטיביים כאשר גם הנבחן וגם הבורחן לא ידעו מראש מה המסלול שנקבע באותה בחינה. כל מסלול יכלול במידת האפשר, בין היתר נהיגת ברכוזים עירוניים ונהיגה בדרך בין עירונית במהירויות המקובלות בה.
 - (ד) משרד התחבורה יבטיח רמה נאותה של בוחנים. תישקל האפשרות שיגויסו לכך בוחני משטרה בגמלאות וכיו.
 - (ה) מבחני הנהיגה יבטיחו שליטה מלאה של הנהגים בחומר העיוני והמעשי כאמור לעיל.
- אחריות ביצוע: שר התחבורה.
תקופת ביצוע: שנה אחת.

4. רשיון זמני ורשיון קבע

- (א) אדם שעמד בהצלחה במבחן עיוני ומעשי יקבל רשיון נהיגה זמני לתקופה של שנה וחצי. לגבי אלה שלאחר קבלת הרשיון מגויסים לשירות צבאי סדיר תמנה התקופה של השנה וחצי בניכוי תקופת השירות הצבאי.
- (ב) על מנת שהרשיון יקבל תוקף קבוע יהיה חייב הנהג החדש לעבור בתקופה שבין שנה לשנה וחצי מיום קבלת הרשיון הזמני, קורס בנהיגה מונעת ונהיגה נכונה, עיוני ומעשי.
- (ג) לגבי מבקשי רשיון נהיגה לרכב צבורי וכנד יהווה סעיף זה תנאי קודם קבלת הרשיון.
- (ד) הקורס האמור בסעיף ב' לעיל יכלול בין היתר נושאים כגון:
 1. כיצד להמנע מלהקלע למצבים מסוכנים בכביש.
 2. כיצד להחלץ ממצבים מסוכנים, אם נקלעים אליהם.
 3. כיצד להעריך ולאמוד סכנה פוטנציאלית להתרחשות תאונה.
 4. ניתוח דפוסי תאונות - שכיחותן ומאפייניהן.

5. כל הנושאים האחרים המקובלים כיום בקורסים לנהיגה נכונה

ונהיגה מונעת.

אתריות ביצוע: שר התתכורה.

תקופת ביצוע: שנה אחת.

5. **מרכזי הדרכה ללימוד נהיגה מעשית נכונה**

היעדר מספר מספיק של מרכזים כאלה מונע מנהגים אפשרות לרכוש ידע מעשי של נהיגה במצבים מסוכנים. יש לעודד הקמת מרכזים ע"י הקצאת שטחי קרקע מתאימים, טיפול מזורז בבקשות להקמת המרכזים, הנחות בסכומי ביטוח למשתתפים בקורסים ושילוב מרכזי הדרכה כחלק מלימוד תורת הנהיגה המעשית.

6. **הוראת נהיגה בבתי ספר**

כל נושאי הוראת הנהיגה במסגרת בתי הספר שנוכלו בפרק הקודם: "תינוך הדרכה והסברה" יהוו אף הם חלק והשלמה של פרק זה.

רשת הכבישים ופיתוח תשתית

הועדה שמעה חומר ראיות רב בנושא זה. הועדה השתכנעה כי הבעיה אינה תקציבית בלבד. ודאי ואפשר לבצע הרבה יותר אם מגדילים את התקציב אבל הרבה יותר ניתן להעשות במסגרת התקציבית הקיימת. הכלים הארגוניים, התחיקתיים, פיצול הסמכויות, שיטות תיקצוב מיושנות, הליכי רישוי, כל אלה הם בעוכרי פיתוח תשתית כבישים נאותה. הגדלה תקציבית גם מחייבת הערכות טובה יותר של כל כלי הארגון התכנון ותביצוע.

יש לזכור שבהתחשב באלוסי התקציב, הכרח הוא להגיע לניצול הטוב ביותר של כספי המדינה והכרח הוא להקים מערכת יעילה לשפר את הכלים העומדים לרשות האתראים על פיתוח רשת הכבישים בישראל.

אין ספק שפיתוח תשתית כבישים יוריד משמעותית את היקף תאונות הדרכים בישראל. לפיתוח תשתית כבישים תהיה תרומה עצומה לתשתית הכלכלית ולשיפור איכות החיים בישראל. אולם רק מחמת תאונות הדרכים בלבד חייבת המדינה לשנות את תפיסתה ודרכי פעולתה לשם פיתוח רשת כבישים נאותה. בשנים האחרונות נוצר מצב לא אפשרי כאשר נעדרת התאמת בין קצב גידול כלי הרכב לשטח הכבישים האמור לקלוט גידול זה.

הועדה ממליצה כדלקמן:

1. ריכוז סמכויות: כל סמכויות התכנון והביצוע וכן כל הסמכויות הסטטוטוריות המצויות כיום בידי רשויות המדינה לצורך תכנון או ביצוע פיתוח רשת הכבישים בישראל יועברו למשרד התחבורה. כל הרשויות הממלכתיות העוסקות בתכנון או ביצוע סלילת כבישים יועברו למשרד התחבורה ובכלל זה יועבר גם מעייצ-כבישים במלואו. גופים חיצוניים בבעלות מלאה או חלקית של המדינה העוסקים בפיתוח וקיום תשתית הכבישים יוכפפו באופן מלא למשרד התחבורה. למשרד התחבורה תהיה שליטה מלאה על כל כלי התכנון והביצוע וכן כל הסמכויות הסטטוטוריות הנוגעות לפיתוח וקיום רשת הכבישים בישראל. אחריות ביצוע: שר התחבורה וראש הממשלה. תקופת ביצוע: שנה אחת.

2. **רשות כבישים עליונה:**
משרד התחבורה, יחד עם משרד האוצר יבחן וינתח אפשרות של הקמת רשות כבישים עליונה אשר תהיה תאגיד ממשלתי שבחלקו ימומן ממקורות חוץ. אופי הרשות ותפקודת יהיו בדומה לרשות הנמלים. המלצות הוועדה תועברנה לבחינת וועדת הכלכלה של הכנסת.
3. לאחר ביצוע המלצה (1) ושאר ההמלצות הכלולות בפרק זה יהיה משרד התחבורה המשרד האחראי לפיתוח קיום תשתית הכבישים בישראל גם בדרכים עירוניות וגם בדרכים בין עירוניות.
בהקשר לכך ינתנו למשרד התחבורה כל הסמכויות המתאימות לקבוע הטלת ביצוע פרויקטים תעבורתיים על הרשויות המקומיות וכן יקבעו מקורות המימון המתאימים בתיאום עם משרד האוצר ומשרד הפנים.
קביעת מקורות המימון לא תהיה מותנת בהסכמת משרדים אלה ומה שמתחייב הוא פעולת תיאום בלבד. מאחר וישראל נמצאת בעידן של האצת רמת המינוע ותהליך גידול מתמיד במספר כלי הרכב יש לחשוב במונחים של תנופת ביצוע ותיקון פיגורי העבר.
העלאת רמתו של עורק תחבורה והפיכת כביש ישן ולקוי לרמה של כביש מהיר ורב נתיבי מורידה בקטע דרך מסויימת ובאותו נפח תנועה את מספר תאונות הדרכים בשעור של 50%.
4. **מקורות מימון**
כד כבד עם ארגון המערכת, כאמור בפרק זה יש גם להגדיל את החיקף התקציבי באופן מדורג בכל אחת מחמש השנים הבאות.
המקור העיקרי של הכספים בתקופה של חמש השנים הבאות יהיה מתקציב המדינה. תקציב זה צריך להיות תואם את קצב הריבוי של כלי הרכב והגדלת הכנסות המדינה מהמיסים הנוטלים על יבוא רכב או על השימוש בו.
הועדה סבורה כי החל משנת התקציב הבאה יש להעמיד את תקציב פיתוח הכבישים בחמש השנים הבאות על רמה של 15% מכלל הכנסות המדינה - מבעלי הרכב. בשנתיים הראשונות לאחר מכן יש להעלותו לרמה של 20%.
אחריות ביצוע: שר האוצר.
5. **מקורות מימון**
יש לשנות את סעיף 79 לפקודת התעבורה ולהסמיך את שר התחבורה ליעד את מלוא אגרת רישוי הרכב לצורך השקעות בתשתית בתחום העירוני. כן תהיה

סמכות מלאה לשר התחבורה לקבוע לאיזה פרויקטים בתחום העירוני יועדו כספים אלה.

אחריות ביצוע: שר התחבורה.

תקופת ביצוע: שלשה חודשים.

6. מקורות מימון

יש להנהיג כבישי אגרה בישראל.

הקמת כבישי אגרה יכולה להעשות ע"י תאגיד פרטי או תאגיד בבעלות המדינה.

היא יכולה להעשות באשר לרשת כבישים או לכביש נתון אחד.

התנאי הוא שהאגרה תיגבה מהנהגים רק לאחר סלילת הכביש. מומלץ גם

לתפוך כבישים קיימים לכבישי אגרה בתנאי שיש כביש מקביל שאינו כביש

אגרה באותו קטע דרך ובתנאי שמדובר בהשקעות מאסיביות המעלות את רמתו

של כביש האגרה לרמת בטיחות חדישה ומודרנית (כביש רב נתיבי, גדרות

הפרדה, שוליים רחבים, כניסות ויציאות רחבות, גשרים עיליים, תאורה).

7. יש לשנות מעיקרם את העקרונות על פיהם בודקים כדאיות של פרויקט

תעבורתי וכן את שיטת התיקצוב הקיימת.

בחישוב הכדאיות הכלכלית של פרויקט תעבורתי יש להביא בחשבון את המחיר

הכבד של תאונות דרכים במונחים כלכליים ואנושיים.

התקציב צריך להעשות עבור פרויקט וקצב העברת הכספים בהתאם ליכולת

התקדמות הפרויקט מהבחינה התכנונית וההנדסית. לאחר שאושר פרויקט

תעבורתי אסור שקצב הזרמת הכספים יעכב את הביצוע.

אחריות ביצוע: שר האוצר.

תקופת ביצוע: שלשה חודשים.

8. שיקום כבישים

נוכח חמצת החומר השורר בתחום זה יש להכין בדחיפות תכנית חרום רב

לאומית לתקופת ביצוע של שלוש שנים. בתקופה זו יש להביא את כל

הכבישים הבינעירוניים לרמת התקן הנדרש.

למטרת מימון פרויקט זה שההוצאה בגינה מתבטאת בסכום של 200 מ' ש"ח

תוגדל אגרת הזלק לתקופה של שלוש שנים.

אחריות ביצוע תיכנונית והנדסית: מע"צ (עם העברתו למשרד התחבורה - שר

התחבורה)

מקורות מימון: שר האוצר.

9. יש לתת קדימות ולהכין תכנית רב לאומית לשיפור תשתית הכבישים למטרה בטיחותית בנושאים שאינם מחייבים סלילת כבישים חדשים כמו שיפור צמתים, קוי הפרדה נאותים, סימוני כביש מתאימים, מעקות הפרדה ועוד. אחריות ביצוע: שר התחבורה.
- תקופת ביצוע: שנתיים.
10. יש לשנות את צורת הארגון והביצוע של סלילת כבישים. במקום שיהיו גופי ביצוע ממלכתיים עדיף שיהיו רק יחידות מטה ממלכתיות.
- יחידות המטה יעסקו בתכניות המתאר ובקביעת תכניות ארוכות טווח, בקביעת תכניות לזמן קצר ובפרויקטים לביצוע מיידי.
- גופי הביצוע יהיו גופים פרטיים או גופים ציבוריים שאינם בבעלות המדינה על פי שיטת מכרזים. זמני העבודה יעשו תוך התאמה לעומס התנועה על הכבישים. תונהג עבודה לילית.
- אחריות ביצוע: שר התחבורה ומע"צ.
11. **הליכי רישוי**
- עם כל ההתחשבות בכלל האינטרסים הציבוריים הנוגעים לסלילת כביש או פרויקט תעבורתי חדש, אי אפשר בשום אופן להסכים למצב הקיים היום על פיו הליכי הרישוי של פרויקט תעבורתי יכולים להמשך עשר וגם חמש עשרה שנה.
- תיקון נכון בכיוון זה היה תיקון 26 לחוק התכנון והבניה. אולם הכרח הוא לכתוב מחדש פרק נפרד לחוק התכנון והבניה העוסק באישור פרויקטים תעבורתיים. הליכי הרישוי חייבים להיות מקוצרים ויש לקבוע אמת מידח על פיה יש להגיע למיצוי כל הבירורים ומתן אישור סופי לפרויקט תעבורתי תוך שנה מיום הגשתו ע"י הרשות המוסמכת.
- אחריות ביצוע: שר התחבורה בתיאום עם שר הפנים.
12. **החברה ציבורית**
- הגם שיש לעודד שימוש בתחבורה ציבורית יש לעשות זאת בדרך החיובית. הווה אומר שיפור רמת התחבורה הציבורית, הגדלת נוחות הנוסעים. רצף נסיעות טוב יותר והתאמת גדלי הרכב לצרכים.
- לעומת זאת יש להמנע מהטלת איסורים מיותרים ומעיקים על בעלי הרכב הפרטיים.

לא יתכן כי מצד אחד הם ישלמו מיסי עתק למדינה ומצד שני תישלל מהם זכות היסוד לעשות שימוש ברכבם.
התחבורה הפרטית היום מקיפה 60% מכלל הנסיעות.
הועדה סבורה כי יש להרחיב את השימוש בנתיבי תחבורה ציבורית, כל עוד לא תורחב תשתית הכבישים יש לאפשר לרכב פרטי להשתמש בנתיב תחבורה ציבורי באותן שעות של היום בהן אין עומס תנועה וכן בימי מנוחה.

13. משרד התחבורה יגיש תוך שנתיים תכנית רב לאומית לפיתוח כלל התנועה הפנים יבשתית בישראל. תכנית זו תהיה תכנית מקפת של רשת הכבישים ומסילות הברזל ותציע בין השאר פתרונות של שילוב נאות בין כבישים למסילות ברזל וסדרי עדיפויות של רכבות פרברים להסעה המונית.

אכיפת החוק ופעולות המשטרה

כפי שפורט בהרחבה בסעיפים הקודמים הועדה סבורה שאכיפת החוק ומניעת עבירות תנועה הינם אחד התחומים החשובים לצמצום תאונות הדרכים בישראל. אין כל ספק כי עבירות תנועה גורמות לתאונות דרכים ואין כל ספק כי צמצום היקף עבירות התנועה וציות לחוק התעבורה יזינו אחד האמצעים היותר טובים לצמצום הקטל.

על מנת להוריד את רמת עבירות התנועה ומספר עבירות התנועה יש לשפר את הצד התינוכי וההסברתי. אולם דרכים אלה השפעתן מועטה יחסית בהשוואה לכוח ההרתעה הנתון למערכת אכיפת החוק.

שמירה על החוק מוכיחה לנהגים כי רשויות המדינה אכן מתיחסות ברצינות לחוקי התעבורה, ולזול באכיפה מהווה איתות לנהגים שאין רשויות המדינה מתיחסות חיובית לציות לחוקי התעבורה. גם בתחום זה סבורה הועדה כי ניתן להשיג תוצאות הרבה יותר טובות במסגרת התקציבית הקיימת.

נכון כי לא תמיד השגת תוצאות טובה יותר עולה בקנה אחד עם מסורת עבודת משטרה מקובלת אולם בין הקפדה יתרה על מסורת ותפיסות ממוסדות לבין היעדר של הפחתת התאונות, עדיף השיקול השני.

הועדה ממליצה:

1. הרחבת האחריות של הרשויות המקומיות: יש לחייב את הרשויות המקומיות להעמיד פקחי תנועה בתחום שיפוטן. בשלב ראשון חייבת להעשות הפעולה הארגונית המתאימה בעשר הערים הגדולות. לפקחי התנועה יש להעניק סמכויות רחבות יותר בכל הקשור להכוונת התנועה ובכל הקשור לסילוק מפגעים ולרישום דו"חות על עבירות תנועה הפוגעות בזרימה מסודרת של התנועה בתוך העיר. בשלב שני יש להרחיב סמכותם לרישום דו"חות על עבירות תנועה נוספות. בד בבד יש להבטיח שפקחי התנועה יעברו את ההכשרה המתאימה וירכשו מיומנות נאותה לצורך ביצוע עבודתם ביעילות וזרימה המתחייבת בהיותם עסוקים בנושא הקשור במפגש עם האזרחים לצורך אכיפת החוק.
- תכנית מקיפה לביצוע נושא זה תיכן ע"י שר התחבורה לאחר התייעצות עם מרכז השלטון המקומי ומשטרת ישראל. הכנסת תכנית זו לביצוע בצורה הדרגתית תעשה תוך שנה מהיום.

2. **משטרת תנועה ארצית:**

הועדה, לאחר ששקלה בכובד ראש את כל טענות שר המשטרה ונציגי המשטרה, ועל אף שהיא מיהטת לנימוקים שהושמעו משקל רב, השתכנעה כי יש הכרח להקים משטרת תנועה ארצית.

משטרת תנועה ארצית לא תפגע בתפוקות העבודה של המשטרה ובתרומה הכוללת שתהיה לה לאכיפת החוק.

ארגון נפרד של משטרת תנועה ארצית בדומה למשמר הגבול ולימיני תעלה את רמת המיומנות והביצוע של השוטרים העוסקים באכיפת החוק. היא תאפשר שימוש יעיל וגמיש יותר במשאבים וארגונה ניתן לביצוע ללא תוספת מפקדות מיותרות. משטרת תנועה כזו גם תוכל לשפר את דרכי שיתוף הפעולה שבין לבין המתנדבים ותעמוד במבחני ביצוע והשגיות הרבה יותר קשיחים ממה שמקובל היום.

אחריות ביצוע: שר המשטרה.

תקופת ביצוע: שנה אחת.

3. **אכיפה סמויה**

אין ספק שבאמצעים ובכלים העומדים לרשות המשטרה יש להרחיב את היקף השימוש במה שקרוי "אכיפה סמויה". לאמיתו של דבר אין זו כלל אכיפה סמויה אלא אכיפת החוק בנתוני אמת - תווה אומר - אכיפת החוק כאשר הנחגים מתנהגים בדרך הרגילה. המונח אכיפה סמויה יש בו כדי להטעות. אם ציבור הנחגים ידע שיש יותר מכונניות שיטור אזרחיות, ושהם צפויים להתפס בביצוע עבירות תנועה, גם כאשר הם טבורים ששוטר אינו נראה לעין, תוגבר עצמת ההרתעה של המשטרה באמצעים העומדים לרשותה.

לדעת הועדה 50% מכלי הרכב יש להקצות לאכיפה סמויה, וכן יש לפתח כלים ואמצעים אחרים.

אחריות ביצוע: שר המשטרה.

תקופת ביצוע: שנה אחת.

4. **תאונות של נזק בלבד**

שתיים עשרה עבירות תנועה הן אלה הגורמות למעלה מ-90% מכלל תאונות הדרכים בישראל. כיום, מחמת חוסר אמצעים, מעדיפה המשטרה שלא לפתוח תיק תאונת דרכים אם התרחשה תאונה שתוצאתה נזק לרכוש בלבד.

הבעיה הינה שחלק מהתאונות שתוצאותן נזק בלבד הן זקוקא תולדה של אותן עבירות תנועה שיש ענין ציבורי רב למנוע את ביצוען. המשטרה אינה

מטפלת בחלק גדול מעבירות אלה מחמת קושי בגיוס חומר ראיות הקביל לצורך הרשעה.
דוקא במקרה של התרחשות תאונה חומר הראיות הדרוש להרשעת העבריין מוצק דינו ובהרבה מקרים חד משמעי.
מוצע על כן לפתוח תיק תאונת דרכים בכל מקרה שהוגשה תלונה ע"י אזרח כאשר עולה שהתאונה התרחשה כתוצאה מאחת מ-12 עבירות התנועה השכיחות.
לצורך זה יש להגדיל את מספר תחנות המשטרה המקבלות את תלונות האזרחים הנפגעים וליעל את המערכת כולה על מנת לעודד נהגים להגיש תלונות.

5. שימוש במתנדבים

הועדה סבורה שבמציאות של היום יש הכרח מלעשות שימוש רחב יותר במשאב ההתנדבות בישראל.
חלק גדול מהמתנדבים הינם אזרחים בעלי דמה איכותית ומוטיבציה נעלה.
ניתן על בסיס סלקטיבי לגייס כ-5,000 מתנדבים ברחבי הארץ להקנות להם את המיומנות המתאימה, ולתת להם מעמד הדומה לזה של שוטר לצורך הגשת דו"חות על עבירות תעבורה.
למתנדבים אלה לא תהיה סמכות לעצור עבריין תנועה אלא רק לרשום דו"ח תנועה בסמכויות השוות לאלה של שוטר כל אימת שיהיו מצויים בכביש ולא רק בזמן הופעתם למשמרת.
אחריות ביצוע: שד התחבורה ושר המשטרה.
תקופת ביצוע: בשלבים. להשלמה תוך תקופה של שלוש שנים.

6. תנד תקופה של שנה יש להוציא הוראות מחייבות מטעם משרד התחבורה באשר להתקנת מכשירי התראה קוליים לכלי רכב כבדים או ציבוריים שיפועלו אוטומטית בכל מקרה של נסיעה לאחור.

ש פ י ט ה

הועדת שמעה חומר רב מפי כבוד השופט דב לוין, מנכ"ל משרד המשפטים והיועץ המשפטי של משרד התחבורה וכן מגבי יתודית צור בכל הנוגע לתכניות הקשורות בשינוי דרכי הענישה, מעבר לברירות משפט, יעול סדרי הדין, ביטול בתי הדין לתעבורה, הרחבת שימוש הענישה של פסילת רשיון הנהיגה, דרכים לשיפוט מהיר, ועוד.

לא היה סיפק בידי הועדה, בזמן הקצר שעמד לרשותה ללמוד היטב נושא חשוב זה.

למשרדי המשפטים והתחבורה הוגשו כבר המלצות ועדת לוין, גם שר המשפטים וגם שר התחבורה אימצו המלצות אלה.

הועדה מטילה על שר התחבורה ועל שר המשפטים להגיש לוועדת הכלכלה בכנסת תוך חצי שנה מהיום, תכנית אופרטיבית לביצוע בשלב ראשון של כל השינויים החשובים בנושאים המצויינים לעיל.

המלצה זו היא חלק בלתי נפרד מן ההמלצה בנושא זה בפרק הדן על תפקיד הממשלה.

נספח

- לקט הודעות לעיתונות מדיוני הועדה.
- רשימת המוזמנים לפי סדר הופעתם.

לקט הודעות לעיתונות
מדיוני הועדה

הודעה לעיתונות

מדיוני ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל

מיום ד', 14.9.88

ימשטרת ישראל, בשיתוף עם המכון הטכנולוגי, שוקדת על פיתוח מיכשור אלקטרוני חדש, שיאפשר זיהויים וחבאתם לדין של נהגים עבריינים אשר אינם שומרים מרחק בין כלי רכב. דברים אלה אמר מפכ"ל המשטרה רב ניצב ד. קראוס בישיבת ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים.

מפכ"ל המשטרה הוסיף, כי אי שמירת מרחק בין כלי הרכב היא מן הסיבות העיקריות לתאונות הדרכים - 13.6% מכלל התאונות.

משטרת ישראל, אמר המפכ"ל, שינתה את גישתה למאבק בתאונות הדרכים על ידי התמקדות בהגשת דוחות על עבירות תנועה והפחתת הדגש בטיפול בעבירות חניה. הוא שולל את חשיבות הקמתה של משטרת-תנועה בישראל.

ראש מחלקת התנועה, ניצב משנה חדר, ציין בדבריו, כי למשטרה כ-1,199 תקנים. בפועל, מאויישים כ-963 תקנים, ובניכוי ימי חופשה, מחלה והשתלמויות של שוטרים, מוצביט בפועל כ-200 שוטרים למשמרת בכל הארץ לצורך אכיפת תוקי התנועה והסדרתה.

משטרת ישראל מפעילה כ-20 מכונות שיטור סמויות, מגישה מיליון ומאתיים אלף דוחות תנועה, מתוכם 36% הם עדיין דוחות חניה.

הודעה לעיתונות

מזיוני ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל

מיום ב', 19.9.88

"חלק גדול מהכבישים המוגדרים ככבישים אדומים במדינת ישראל, לא זוכים לטיפול הולם בגין התהליך המסורבל של קבלת האישור הסטטוטורי. דברים אלה אמר מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון מר עמוס אונגר בשיבת ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים.

מנכ"ל המשרד הוסיף, כי קיים צורך דחוף בשינוי חוק התכנון והבניה מהמטד ועד לטפחות, שיאפשר את קיצור תהליך קבלת היתרי הבניה, ויש צורך לרכז את כל נושא הכבישים הבין-עירוניים במדינה בידי גוף מרכזי אחד מבחינת החוק, האתריות והסמכות.

מנהל מע"צ, מר יהודה כהן, ציין בדבריו כי קרוב ל-40% מהכבישים בארץ מוגדרים ככבישים שאינם עומדים בתקן. על תשתית רעועה זו מתרכז עומס תנועה בנפח ובמשא שעבר מומן את כל הקווים האדומים. הוא הדגיש בדבריו כי עיכובים בביצוע פרויקטים תעבורתיים שונים הוא פועל יוצא מקצב הזרמת הכספים האיטי של משרד האוצר.

מנכ"ל נתיבי איילון, מר דני הולצמן, מיקד בדבריו את הצורך לחטיל על ראשי הרשויות במדינה אחריות בכל הנוגע לבטיחות ולזרימת התנועה בתחום שיפוטם, והציע להקים רשות תחבורה מטרופוליטנית בגוש דן, שתטפל בנושא הבטיחותי נוכל היבטי.

הודעה לעיתונות
מדיוני ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל
מיום ד', 5.10.88

"פרויקטים תחבורתיים רבים שהאוצר הקציב להם את המשאבים מדרושים לא מתבצעים בגין בעיות סטטוטוריות ואחרות". דברים אלה אמר מר דוד בועז, הממונה על אגף התקציבים באוצר. מר בועז הוסיף, כי הקצב האיטי בביצוע פרויקט איילון אינו נובע מקצב הזרמת כספי האוצר.

מר אורי פורת, מנכ"ל רשות השידור, סקר בדבריו את פעולות רשות השידור בתחום התסכרת וחינוך הציבור לשמירת כללי הבטיחות בדרכים, בשידורי הרדיו והטלוויזיה.

ח"כ אוריאל לין הציע למנכ"ל רשות השידור ולמנצלי הרדיו והטלוויזיה להכין כתבות תחקיר בנושא מניעת תאונות הדרכים ולהקים צוות חשיבה שייוזם תפקת תשדירי שירות ותכניות רדיו מגוונות בנושא זה.

מר אריה זוהר, סגן מזכיר הממשלה, חציג בפני חברי הוועדה את סעיפי התלטות ועדת השרים לענייני בטיחות בדרכים והחלטות ממשלה שלא בוצעו עדיין.

הודעה לעיתונות

מזינוני ועדת ההקצרה הפדרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל

מיים ג', 11.10.88

י"אם לא תקויים היערכות משמעותית לריסון הקטל בדרכים ואם קצב התאונות: הקטל יגדל לפי המגמה המסתמנת בשנתיים האחרונות, משפחה אחת מכל עשרים משפחות בישראל עלולה לדעת שכול, בנין מות אחד מבניה בתאונת דרכים. דברים אלה מסר די"ר משה בקר מן המרכז לבטיחות בדרכים בטכניון. די"ר בקר הציג בפני הוועדה נתונים השוואתיים בין מספר ההרוגים בתאונות הדרכים, לבין מספר ההרוגים במלחמות ישראל: מאז קום המדינה, נהרגו 16,000 איש בתאונות דרכים לעומת 14,500 במלחמות ישראל, 90,000 פצועים קשה מתאונות דרכים לעומת 50,000 פצועים קשה במערכות ישראל. בשנה האחרונה, נהרגו בישראל 493 איש, והנוק תלכלכלי שהסבו התאונות למדינה בשנת 1987 נע בשערך של 460 מיליון דולר. מדינת ישראל משקיעה בבטחון כ-1,200 דולר לנפש, בעוד שלנושא התחבורה וההגשתי היא משקיעה סכום של כ-18 דולר לנפש.

מר אברהם אדן, מבקר המשטרה, הדגיש בדבריו כי למשטרת ישראל, אגף התנועה, אין היראות כתובות וחד-משמעיות, המדריכות את השוטרים כיצד עליו לאכוף את ניקי התנועה על הנהג, אין נוכחות מספקת של שוטרים בצמתים העירוניים והבין-עירוניים, אין פיקוח נידוי יעיל בכבישי המדינה ולא נעשה כמעט שימוש ברכב ובשוטר סמוי למניעה ולגילוי עבירות תנועה, שימוש שיכול היה להרתיע נהגים עבריינים-בכוח.

מר אויה דרעני, מנכ"ל משרד הפנים, הציג לפני חברי הוועדה את סעיפי התקציב של משרדו, די"ך חלוקת המשאבים לפיתוח ולשיקום כבישים ברשויות המקומיות ובמועצות האזוריות ואת סמכויותיהם וחובותיהם של הרשויות המקומיות בכל הנוגע לסלילת ואחזקת כבישים בתחום שיפוטם.

מר משה עמירב, לשעבר מנהל המינהל לבטיחות בדרכים, הדגיש בדבריו כי נושאי התקציב, האחריות והמודעות הם הנושאים שיש לתקוף אותם. כדי להפחית את תאונות הדרכים. בנושאים הללו חל דיפיון, שהביא לדעתו לנידול במספר התאונות.

די"ר שמשון שושני, מנכ"ל משרד התינוך והתרבות, הציג בפני חברי הוועדה את מערך תכניות הלימודים בנושא הבטיחות בדרכים, כולל יתן ועד לכיתות הגבוהות של בני הספר התיכוניים, תכניות המשולבות במסגרת מקצועות לימודי החובה. חברי הוועדה הפנו את השומת ליבו של מנכ"ל המשרד לצורך לעשות שימוש רב יותר בהפקת תכניות בנושא הבטיחות בדרכים בשיתוף המערכת הלימודית.

הודעה לעיתונות

מדיוני ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל

מיום ד', 19.10.88

"מספר הנפגעים בתאונות דרכים בצה"ל הוא מן הנמוכים בצבאות העולם. בשנת 87, נהרגו 33 חיילים, 27 חיילים נפצעו קשה ב-221 תאונות דרכים". דברים אלה מסר ראש אכ"א, אלוף מתן וילנאי לחברי ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים. האלוף מתן וילנאי סקר בפני חברי הוועיה את מגוון הפעולות שצה"ל עושה, כדי למנוע את תופעת תאונות הדרכים: בחקיקה, בניית סביבת התאונות הקטלניות ויישום המסקנות, בשיפור ממוך, בהדרכה ובאמצעי מיגון בטיחותיים מיוחדים שהותקנו בכלי הרכב הצבאיים.

פרופ' יוסף ברכמן מאוניברסיטת תל-אביב, הדגיש בדבריו כי אילו כל אזרח שנפגע בתאונת דרכים יכול היה לתבוע את ראש הרשות שבתחום שיפוטו ארעה התאונה בגין מפגע בטיחותי בתשתית, ניתן היה להפחית את מספר תאונות הדרכים בערים ובמועצות המקומיות. הוא הוסיף כי על משרד האוצר להפחית את נטל המיסים על יבוא חלפים לרכב, דבר שיסייע לשמירת תקינותם של כלי הרכב ויפחית את תאונות הדרכים.

ד"ר דורון בלשה, מנהל צוות מפת"ח, אמר כי למזונג ריבוי תאונות הדרכים בכבישים העירוניים, אין הקצאת משאבים מתאימה.

מפקד גליצ, מר נחמן שי אמר, כי יש מקום להרחיב את שידורי ההסברה למניעת תאונות דרכים בתחנת השידור הצבאית, אך אילוצי תקציביים ואחרים לא מאפשרים לממש רצון זה.

הודעה לעיתונות

מדיוני ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל

מיום ב', 25.10.88

"יש להקים מיד רשות לתעבורה יבשתית ובטיחות בדרכים, שתהיה כמנפה למשרד ראש הממשלה. רשות זו תכונן, תפעיל ותתאם את העשייה למניעת הקטל בדרכים בתחומים הבאים: הסברה, הדרכת, חינוך, אכיפה ותשתית".

דברים אלה אמר השופט דב לוין, יושב ראש המועצה הלאומית למניעת תאונות. השופט דב לוין הוסיף, כי ממשלת ישראל חייבת להעמיד לרשות זו את מיטב כוח האדם המקצועי הקיים בישראל בתחום זה.

לדבריו, המשרדים והממשלתיים האחרים לנושא הבטיחות בדרכים, לא עושים די למניעת הקטל בדרכים.

מזכיר המועצה הלאומית למניעת תאונות, מר שמואל בוגלר, סקר את פעילות המועצה בנושאי ההסברה ומודעות הציבור למניעת תאונות הדרכים, וקרא לבדיקה יסודית יותר של כושרם וזדפואי והנפשי של הנהגים הבאים לחפש את רשיונם.

הודעה לעיתונות

מדיוני ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל

מיום ג', 15.11.88

"כאלף אזרחים במדינת ישראל נוהגים בכבישי הארץ ברשיון נהיגה שאינו בר-תוקף, וכאלף נוספים נוהגים בכלי רכב שהרישוי על ריכבם אינו חוקי".
דברים אלה מסר שר המשטרה, מר חיים בר-לב.

מר בר-לב הוסיף, כי בששת החודשים האחרונים הגישה משטרת ישראל כ-400,000 דוחות תנועה נגד נהגים שעברו על כללי הנהיגה וקציני משטרה שללו כ-140 רשיונות לשבוע מנהגים עבריינים. הוא תולה את המספר הרב של תאונות הדרכים בחוסר מיומנותו של הנהג הישראלי ובתשנית הירודה של הכבישים בארץ.

לשאלת חברי ועדת החקירה על עמדת השר בעניין הקמת משטרת תנועה ארצית, השיב שר המשטרה כי הצורך בהשקעת משאבים רבים להקמת מפקדות וההיערכות המינהלית הדרושה מהאמור לעיל אינה מצדיקה הקמת משטרה כזאת, ועדיף להוסיף תקנים למצבת כוח האדם הקיימת.

מנכ"ל משרד המשפטים, מר חיים קלוגמן, סבור שיש מקום לפשט את פקודת התעבורה, שבגין התיקונים הרבים שהוכנסו בה מקשה על הנהג החדיט לרדת לעומק המשמעות הגלומה בה. הוא הביע את הסכמתו עם טענת חברי הוועדה כי יש מקום לקצר את תהליך הבאת הנהג העבריין לדין. מר קלוגמן הציג בפני חברי ועדת החקירה את המלצות הוועדה לבדיקת ההליכים ודרכי הענישה בעבירות תעבורה (ועדת כבי' השופט דב לוי), וכן את המלצות הוועדה לסדר חדין הפלילי בעניין סדרי דין בעבירות התעבורה.

הוועדת סיימה היום לשמוע את העדויות ותנסח את המסקנות וההמלצות בישיבה מייוחדת ביום ראשון, י"א כסלו, 20.11.88, בשעה 10.00 בבוקר, בחדר ועדת הכלכלה בכנסת. המסקנות וההמלצות יוגשו ליושב ראש הכנסת עד ליום 21.11.88, מועד כינונה של הכנסת ה-12.

הודעה לעיתונות

מדינוני ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים בישראל

מיום א', 20.11.88

ועדת החקירה הפרלמנטרית לנושא תאונות הדרכים במדינת ישראל סיימה תיום את שלב כתיבת המסקנות וההמלצות, אשר יוגשו ליו"ר הכנסת, לרה"מ ולשרי הממשלה הנוגעים בדבר. הועדה קיימה 11 ישיבות, שמעה 10 עדויות האצורות בכ-600 עמודי פרוטוקול, וקיבלה נתונים, עובדות ועדויות בכתב.

לחקן עיקרי המסקנות וההמלצות:

- הכנת תכנית גירום רב-לאומית לתקופת ביצוע של שלוש שנים. בתקופה זו יש להביא את כל הכבישים הבין-עירוניים לרמת התקן הנדרשת. מקורות המימון: גביה באמצעות הגדלת אגרת הדלק לתקופה האמורה.
- הגדלה הדרגתית של תקציב פיתוח הכבישים, עד לרמת של 20% מהיטל המיסוי על הרכב והשימוש בו.
- כל הרשויות הממשלתיות העוסקות בתכנון, ביצוע ופיתוח ישתכבשים בישראל יועברו למשרד התחבורה.
- משרד התחבורה ומשרד האוצר יבחנו אפשרויות הקמת רשות כבישים עליונה.
- תוהגת כבישי אגרה במדינת ישראל.
- שינוי בסיסי של אמות המידה שלפיהן בודקים כדאיות של פרויקט תעבורתי, וכן את שיטת תיקצובו.
- קיצור תהליך אישור תכנית מתאר לכבישים ומכוניקטים העבורתיים לשנה אחת.
- משרד התחבורה יניח שנתיים תכנית רב-לאומית לפיתוח כלל התנועה הפנים-יבשתית בישראל.

- הגדרת האחריות והסמכות של השלטון המקומי בתחומי תאכיפה, הבטיחות בדרכים והמלחמה למניעת תאונות בדרכים תיעשה ע"י ועדה בראשות מנכ"ל משרד רתיימ ובהשתתפות משטרת ישראל, משרד הפנים, המרכז לשלטון מקומי, משרד המשפטים ומשרד האוצר.
- הקמת משטרת תנועה ארצית בתוך שנה אחת.
- הכנת תכנית לארגון מחדש של נושא לימוד הנהיגה ולנהיגים חדשים וותיקים, ושל כחינת הרישוי, על ידי ועדת מומחים בלתי תלויה.
- הרחבת הדרכת נושא הזהירות בדרכים בבתי הספר היסודיים, והכללת כל הנושאים העיוניים של לימוד תורת הנהיגה במסגרת בתי הספר העל-יסודיים כלימוד חובה.
- הכנת תכנית כוללת לחינוך, הדרכה וחסברה באמצעות כלל כלי התקשורת האלקטרוניים.
- הטלת חובה על כל רשות מדינה, מוסד ציבורי או רפואי פרטי, להעביר מידע חנוגע למעב בריאותו הנפשית או הפיזית של אדם בישראל מגיל 18 ומעלה, שיש בו פגם או ליקוי בכושר נהיגתו, לאגף הרישוי.
- הרחבת סמכויות בתי המשפט לפסול אדם מלרכוש או מלתחזיק רשיון נהיגה.
- הגשת תכנית אופרטיבית לארגון מחדש של קיצור תהליך שפיטת עברייני תנועה ע"י משרד המשפטים ומשרד התחבורה, לועדת הכלכלה של הכנסת.
- ביצוע חלק מן המסקנות מוגבל בלוח זמנים שהועדה קבעה. כן קבעה הועדה מיהם השרים או הנופים האחראים לביצוע כל אחת מן המסקנות והחמלצות.

רשימת המוזמנים למי סדר הופעתם

ז"ד אלול התשמ"ח - 6.9.1988

רוך לוי - מנכ"ל משרד התחבורה
נתניאל שנלר - מינהל הבטיחות בדרכים
אחיס בן שאול - המפקח על התעבורה
יפאל בן-חזר - מנהל אגף הרישוי
גוריאל רונד - מנהל אגף תכנון וכלכלה

י' תשרי התשמ"ט - 14.9.1988

י"ב ניצב דוד קראוס - מפק"ל המשטרה
יצב משולם עמית - ראש אג"ס-מטא"ר
יצב משנה מנשה חדד - ראש מחלקת התנועה - מטא"ר

י"ז תשרי התשמ"ט - 19.9.1988

גמוס אונגר - מנכ"ל משרד הביטוי והשיכון
יהודה כהן - מנהל מע"צ
בן ציון קריגר - מחנ"ט תכנון ראשי, מע"צ
רן הולצמן - מנכ"ל נתיבי איילון

ב"ד תשרי התשמ"ט - 5.10.1988

דוד בועז - הממונה על אגף התקציבים במשרד האוצר
אורי פורת - מנכ"ל רשות השידור
חיים יבין - מנהל הטלוויזיה
אמנון נדב - מנהל הרדיו
אריה זוהר - סגן מזכ"ר הממשלה
מאיר ארן - יועץ משפטי למשרד רה"מ

ל' תשרי התשמ"ט - 11.10.1988

ד"ר משה בקר - המרכז לבטיחות בדרכים, הטכניון
אברהם אדן - מובקר המשטרה
אריה דרעי - מנכ"ל משרד הפנים
משה עמירב - לשעבר מנהל מינהל הבטיחות בדרכים
ד"ר יעקב שניידר - מנכ"ל משרד החינוך והתרבות

א' חשוון התשמ"ט - 12.10.1988

דב תבורי - יו"ר מרכז השלטון המקומי

ח' חשוון התשמ"ט - 19.10.1988

פרופ' יוסף ברכמן - אוניברסיטת תל-אביב
ד"ר דורון בלשה - מנהל צוות מפת"ת, חיפה
נחמן שי - מפקד גל"צ
אלוף מתן וילנאי - ראש אכ"א
סא"ל ש. הרשקוביץ - צה"ל

י"ד חשוון התשמ"ט - 25.10.1988

שמנאל בוגר - מזכיר המועצה הלאומית למניעת תאונות
יצחק גור - יו"ר איגוד האופטומטריסטים בישראל
איתן בן יהושע - מנהל מינהל הבטיחות בדרכים וראש מחלקת התנועה, לשעבר
חשופט דב לוי - יו"ר המועצה הלאומית למניעת תאונות

י' בטלו התשמ"ט - 15.11.1988

חיים קלוגמן - מנכ"ל משרד המשפטים
יהודית צור - ממונה על חקיקה וזיעוץ, משרד המשפטים
אלישע צידון - יועץ לשר המשפטים
משה הירש - מהנדס ראשי, משרד התחבורה
קלוד גבריאל - מחלקת מחקר, מינהל הבטיחות בדרכים
דן לינק - משרד התחבורה

היועצים המשפטיים של ועדת החקירה

מר אליעזר דמביץ

מר צבי ענבר

מזכיר ועדת החקירה

מר אברהם שטיינר