

# ידיעות אחרונות



ישראל יכולה להיות בין 5 המדינות הבטוחות בעולם. התאונה הקטלנית השבוע בכביש מספר 1

## תאונה למדינה

היו"ר לשעבר של הרשות לבטיחות בדרכים מסביר איך בתוך שנה ורבע נמחקו הישגי המלחמה המוצלחת בקטל בכבישים, מונה את הליקויים ומציע שיפורים • וגם: למה מנפחים את בלון הקזינו

Recommend 0

סבר פלוצקר | 19.02.16

שלוש שנים כיהן הכלכלן הנודע, ד"ר יעקב שיינין, כיו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. הוא מונה לתפקידו ב־2012 על ידי שר התחבורה כץ ועל ידי ראש הממשלה נתניהו. שנה קודם לכן התבקש על ידם לעדכן את התוכנית למאבק בתאונות דרכים שהגיש ב־2005 כיו"ר ועדה ציבורית. בהשקעת משאבים ציבוריים יחסית לא גדולה, נקבע בדוח ועדת שיינין, ניתן להוריד בעשרות אחוזים את שכיחות תאונות הדרכים בארץ ולצמצם את מספר ההרוגים מ־450 ב־2005 ל־300 נפחות עד 2015. בעקבות ההמלצות של אותה הוועדה הוקמה הרשות ב־2007 – אך לא קיבלה מעמד חוקי של רשות סטטוטורית, אלא רק סמכויות מוגבלות במסגרת הוראת שעה עד 2013.

תוכנית שיינין עבדה והתממשה. מספר ההרוגים בתאונות הדרכים ירד מ־420 בממוצע בשנים 2007-2008 ל־315 בממוצע ב־2014-2013. מספר ההרוגים ברכב שאינו דו־גלגלי (מכוניות, משאיות ואוטובוסים) ירד מממוצע של 224 לשנה ל־150, שיפור של 33%. חיי מאות ישראלים ניצלו, למרות העלייה המשמעותית במספר המכוניות הנעות על כבישי ישראל. במונחים המקובלים בסטטיסטיקה הבינלאומית ירד שיעור ההרוגים כמעט בחצי, מ־11.2 הרוגים למיליארד קילומטרים נסועה (קילומטרז') ב־2005 ל־6 הרוגים ב־2013. רק קצת יותר גבוה מהיעד של ועדת שיינין. נדמה היה שעוד מצוקה מצאה את פתרונה באמצעות אימוץ תוכנית פעולה כלכלית רב־שנתית כמו – להבדיל – ביטחון המים והאנרגיה.

## בכל צ"י המשאיות באירופה מותקנות קופסאות שחורות שמשדרות בזמן אמת את כל נתוני הנהיגה. בארץ עוד אין חובה חוקית כזו

עתה מתברר שהשמחה הייתה מוקדמת. עם השקתה המלאה ב־2008 זכתה הרשות לגיבוי הממשלה ולתקציב שנתי של 550 מיליוני שקלים. כיום אין לכך זכר: התקציב של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ל־2016 הוא כ־220 מיליוני שקלים. שיינין פרש מתפקידו עם סיום כהונתו באפריל שעבר ומאז לא מונה לו מחליף. הרשות פועלת על אדי דלק אחרונים ומשמשת,

כדברי שיינין, שירות דואר להעברת תקציבים שהאוצר החליט להקצות למשרדים שונים תחת הכותרת "שיפור בטיחות בדרכים". כך שגם מהתקציב המצומק של 220 מיליון שקל נשאר להחלטה ולסמכותה של הרשות סכום שנתי של כמה עשרות מיליוני שקלים.

ייבוש הרשות, סבור שיינין, נובע מתפיסה שגויה שלפיה אגף התקציבים יודע הכי טוב למי להקצות כמה כסף למלחמה בתאונות. לרשות עצמה אין סמכות (אלא אם כן תתקש לחרוג ממגבלותיה) להתנות את העברת הכספים בפעולות משלימות של הגופים והמשרדים הממוענים, בבחינה מעמיקה של יעילות הפרויקטים ותרומתם לצמצום התאונות.

שיינין: "הדרישה מהרשות להעביר כספים בלי להתערב, לבדוק ולשאול נועדה מראש לכישלון. במקום לשמש גוף מקצועי הרואה את התמונה כולה, גוף המתכלל את המלחמה בתאונות דרכים, הבוחן את התוכניות השונות לפי סדר עדיפויות לאומי ומספק ראייה רב־מערכתית, הרשות הופכת לצינור לתקציבים בלבד". התקציבים מעטים ביותר: הקיצוץ המצטבר של 70% לא רק קיצץ את כנפיה, הוא גם לא מאפשר לה להרחיב את מעגל עובדיה ולצרף מומחים ואנשי מקצוע. במצב זה, לדעתו של שיינין, "אין כל אלטרנטיבה מלבד לסגור את הרשות לבטיחות בדרכים במתכונתה הנוכחית ולהקים תחתיה רשות חדשה: רשות סטטוטורית שתפעל כגוף מקצועי קטן ויעיל שסמכויותיו מעוגנות בחוק. מניסיוני אני יודע שבלא סמכויות סטטוטוריות־חוקיות לא תוכל הרשות להשפיע וקולה לא יישמע ברמה". כפי שלא נשמע בתקופה האחרונה, והנתונים מדברים בעד עצמם. מספר ההרוגים בתאונות דרכים זינק (מילה שחוקה אך נכונה במקרה זה) בשנה שעברה ל־355, בקרוב ל־12%, והמגמה אף החמירה בחודשיים הראשונים של 2016. מספר הרוגים כה גבוה, קובע שיינין, "מחזיר את רמת הבטיחות בכבישים 6 שנים לאחור". הישגים של 6 שנים נמחקו בשנה ורבע.

מספר ההרוגים בתוך כלי רכב – מכוניות, משאיות ואוטובוסים – עלה בשנה שעברה ב־25%, ל־174 נפשות.

נקודות תורפה בזירת תאונות הדרכים בארץ הן, לפי ד"ר שיינין, מחסור במעברי חצייה מרומזרים הגורם לאחוז גבוה במיוחד של הולכי רגל מבין ההרוגים

מספר ההרוגים ברכב דו־גלגלי – אופניים ממונעים ואופנועים – עלה לשיא של כל הזמנים, 71 הרוגים (56 רוכבי אופנועים, 15 רוכבי אופניים) – קפיצה של 50%. זהו אחד הצמתים הקריטיים של בטיחות הדרכים בארץ: למרות שהאופנועים מהווים רק 4% מסך כל כלי הרכב ו־1.7% מסך כל הנסועה השנתית, חלקם בהרוגי התאונות מגיע ל־16%. מכאן קביעתו של שיינין כי "ההסתברות להריגה בתאונת דרכים על אופנוע גבוהה במאות אחוזים, פי יותר מ־6, מזו שבכלי רכב אחר".

כדי לבלום את העלייה בתאונות ברכב דו־גלגלי מציע שיינין לחייב מחדש את רוכבי האופניים בחבישת קסדה ובנשיאת תעודה מזהה עם צילום ותאריך לידה ולאסור עליהם כליל – קל וחומר על רוכבי אופניים חשמליים – לנוע על מדרכות. את האכיפה הוא ממליץ למסור לפקחים העירוניים. באשר למאבק בתאונות דרכים עם אופנועים, במיוחד הכבדים, שיינין לא רואה את עצמו מומחה וממליץ להקים צוות מקצועי מיוחד שזה יהיה ייעודו. פה חשוב להזכיר שהסטטיסטיקה של התאונות לא משקפת את הגורם אלא את הקורבן שלה: כשאופנוע פוגע והורג הולך רגל, התאונה מסווגת בקטגוריה של הולכי רגל ולא של אופנועים.



ד"ר יעקב שיינין



בעת היותו יו"ר הרשות סקר ד"ר שיינין מדי שנה בפני הממשלה את ההישגים והכשלים במאבק בתאונות הדרכים; את הסקירה האחרונה הציג לפני כשנה. משום שמאז לא נמצא, כאמור, יו"ר חדש לרשות, גם לא הוגשה סקירה. אף על פי כן נקט שיינין ביוזמה אישית התנדבותית וחיבר סקירה חדשה, בת עשרות עמודים, הכוללת את ניתוח הממצאים והמלצות להפחתת תאונות הדרכים – לצד ביקורת קשה על הנעשה בתחום זה ותחזית קודרת לעתיד. "בסקירה האחרונה שהגשתי כיו"ר הרשות ב־31 במארס 2015", מספר שיינין, "התרעתי בפעם השנייה על המצב המשברי שבו נמצאת הבטיחות בדרכים בישראל. מאז הידרדר המצב בצורה חדה. לצערי, לא איש בשורות אני: בלא השינויים שאני ממליץ עליהם, ההידרדרות תימשך ואפילו תואץ". תחזית שמתחילה כבר להתממש, כבר השבוע.

## ברגל ועל אופנוע

נקודות התורפה העיקריות בזירת תאונות הדרכים בארץ הן, לפי שיינין, מחסור במעברי חצייה מרומזרים הגורם לאחוז גבוה במיוחד של הולכי רגל מבין ההרוגים; מיסוי מעוות חברתית ומזיק כלכלית על אביזרי בטיחות; מאות קילומטרים של כבישים בינעירוניים מסוכנים במיוחד ("אדומים") הממתינים בתור ארוך לשיפור; הימנעות מהשקעה מיידית בליקויים, תיקונים ופתרונות זולים כמו כיכרות, פסי האטה, גל רימזור ירוק והפרדת מסלולים פיזית בכבישים עירוניים; הפעלת מצלמות מהירות מיושנות ולא יעילות, והצבתן במקומות לא נכונים; וכשלי חקיקה ותקינה רבים.

הנה כמה דוגמאות בולטות:

• בכל ציי המשאיות באירופה מותקנות מ־2006 קופסאות שחורות (טכנוגרפים דיגיטליים) הרושמות, שומרות ואף משדרות בזמן אמת את כל נתוני הנהיגה. בארץ עדיין אין חובה חוקית כזאת. האם בשל כך נהגי המשאיות מרשים לעצמם נהיגה פחות זהירה? שיינין מסתייג מההנחה המקופלת בשאלה. מסקנתו מניתוח הנתונים היא ש"הביצועים של הנוהגים במשאיות, במיוחד הגדולות מעל 16 טון, טובים בהרבה מהביצועים של הנוהגים במכוניות פרטיות". אבל תאונת משאית קטלנית הרבה יותר, ולכן נדרשת חקיקה שתחייב להתקין בה קופסה שחורה.

• בני ה־65 ומעלה מהווים כ־9.5% מכלל אוכלוסייה אבל 45% מהולכי הרגל הנהרגים בתאונות דרכים – שיעור שאין דומה לו במערב אירופה ובארה"ב. רובם מוצאים את מותם בחציית כביש. מעברים להולכי רגל, אומר שיינין, צריכים להיות לא רק מצוירים על הכביש (בלי שצבעם ידהה במהירות) אלא גם מצוידים ברמזורים מיוחדים המופעלים על ידי הולך הרגל הממתין למעבר. להערכת שיינין חסרים 10,000 מעברי חצייה מרומזים כאלה. הקמתם "תצמצם בחצי את מספר הולכי הרגל ההרוגים בתאונות ובשני שלישים את מספר הפצועים קשה", הוא קובע, על סמך המודלים הכלכליים שפיתח. והעלות? הפעלת מערכת רמזור אחת עולה כ־15 אלף שקל וכל הפרויקט לא יעלה יותר מ־150 מיליון שקל. במקומו אימצו בארץ את עצירת החובה בפני הולך רגל המתוכנן לדרוך על מעבר חצייה – כלל המחייב, אומר שיינין, "ניחוש פסיכולוגי של הנהג ביחס לכוונות האזרח".

• מצלמות המהירות המופעלות ברחבי המדינה מתבססות על תפיסה וטכנולוגיה מיושנות, בנות 20 שנה. מה במקומן? בכבישים בינעירוניים, אומר שיינין, צריך להציב מצלמות חדישות הפרוסות לאורך קטעי כבישים ארוכים ומחליפות ביניהן מידע אלחוטי. קנסות ועונשים אחרים יוטלו על נהגים שייתפסו נוהגים 40-50 קילומטרים במהירות ממוצעת מופרזת. בכבישים עירוניים עדיף לצייד במצלמות מהירות את הניידות והאופנועים של משטרת התנועה.

• המצב בתחום ניידות המשטרה מעורר אצל שיינין דאגה מיוחדת. כבר ב־2005, הוא מזכיר, הומלץ להגדיל את צי ניידות משטרת התנועה ל־500. כיום מספרן נאמד, תלוי איך ומה סופרים, ב־150 עד 200 בלבד. שיינין: "זו שערורייה. לו היו כיום נעות בדרכי ישראל 500 ניידות של משטרת תנועה, מאוישות בשוטרות ובשוטרים במשרה מלאה, סטודנטיות וסטודנטים בחצי משרה ומתנדבי תנועה חינם, מספר ההרוגים בתאונות דרכים בכלי רכב היה נמוך במחצית". וכמה זה עולה? כמעט כלום: עלות 200 ניידות נוספות שתופעלנה ב־3 משמרות על ידי סטודנטים שיוכשרו למשטרת תנועה מגיעה ל־120 מיליון שקל לשנה. זה הכסף הדרוש להציל ממוות 100 בני אדם בשנה. אמנם, בעת כהונתו של שיינין כיו"ר הרשות לביטוח בדרכים הוחל במימון ניידות נוספות בפיקוח הרשות, אך הפיגור בכמותן רחוק מלהיסגר.

שלא כמנהגך, אני מעיר לד"ר שיינין, בנושא תאונות דרכים אתה פתאום נשמע לי פסימי, רואה שחורות. "לא", הוא משיב, "בפרספקטיבה של 15 עד 20 שנה שכיחות תאונות דרכים קטלניות תרד עד כדי מספר זניח, וזאת בזכות הטכנולוגיה. מכוניות חכמות ייסעו על כבישים חכמים ויעברו בצמתים חכמים, כך שתפקידו של נהג המכונית והמשאית יהיה כמו תפקידו של טייס אנושי במטוס נוסעים משוכלל – לפקח על טייס אוטומטי".

ועד אז? עד אז יש לשיינין תוכנית כלכלית מגובשת: בתוך פחות מעשור ניתן להגיע, הוא אומר, ליעד של רמת בטיחות בדרכים כפי שקיימת ב־5 המדינות המובילות באירופה (בריטניה, אירלנד, דנמרק, שוודיה ונורווגיה). גם אנחנו, מוסיף שיינין, "חייבים ויכולים להימנות עם החמישייה הבטוחה. יש לנו מדינה שטוחה, אקלים נוח לנהיגה, מכוניות בטוחות יחסית והרבה כבישים חדשים דו־נתיביים".

משמעות היעד: שיעור ההרוגים בתאונות למיליארד קילומטר נסועה ירד מ־6.6 נפשות אשתקד ל־3.5 נפשות ב־2025. מספר ההרוגים ירד לפחות מ־200, וזאת כאשר הנסועה חזויה לעלות בכ־22% ומצבת כלי הרכב ב־42%. "הישראלים צפויים לקנות עוד הרבה מכוניות כדי להגיע לרמת מינוע כמו במערב אירופה ובארה"ב", אומר שיינין.

כדי להעריך את התועלת הכלכלית בהפחתת תאונות הוא פיתח שיטת חישוב ייחודית, הלוקחת בחשבון את ההרוגים, את הפצועים קשה ואת הפצועים קל, ביחס המשקף את הסטטיסטיקה של התאונות: על כל הרוג יש 5 פצועים קשה ו-70 פצועים קל. מניעת מקבץ אחד של הרוג ופצועים תחסוך למשק הישראלי 25 מיליון שקל. שיינין: די בכך שמחלף חדש ימנע מקבץ תאונות אחד בשנה – בשנה! – כדי שבנייתו תהיה כדאית גם בחישוב הקר של עלות-תועלת כלכלית.

השגת היעד של הפחתת תאונות דרכים בשליש תחייב הוצאה ציבורית ממוקדת של כ-660 מיליון שקלים בשנה, לפי סדרי העדיפויות שמשרטט כאן ד"ר שיינין. מנגד, החיסכון הכלכלי השנתי הממוצע יגיע, קובע שיינין, "ליותר מ-1.5 מיליארד שקל לשנה. זוהי לכן השקעה כלכלית בעלת תשואה גבוהה למשק, מעל ומעבר להפחתה בשכר, בצער ובסבל. על בסיס כלכלי טהור ניתן לרדת משמעותית במספר ההרוגים בתאונות דרכים, כפי שירדנו בעבר, בניגוד למצב המסוכן שהתפתח באחרונה".

## "רפורמת קזינו"

בסקירותיו ובשיחתנו לא השתמש יעקב שיינין ולו פעם אחת במילה רפורמה. לא במקרה: רפורמות הן כמעט תמיד ביטוי-כיסוי של פוליטיקאים למימוש מצעים מפלגתיים. חלומם הרטוב הוא להנהיג את ה"רפורמות" שהגו בלי להיעזר בכלים כלכליים מקצועיים. תחת המסווה הפופוליסטי "להיטיב עם העם" מסתתרת בדרך כלל כוונה סמויה להיטיב עם קהלי הבוחרים, בתוספת סיפוק של אגו פוליטי ורגולטורי מנופח.

הרפורמה הפוליטית הישראלית היא על-פי רוב אפוא, היפוכה הגמור של תוכנית כלכלית מעוגנת ומנומקת. הכלכלנים (ומהנדסים ומומחי מקצוע) גיבשו את התוכנית לפתרון בעיית המים לישראל, שמימושה איפשרה לנו לעבור בשלום 3 שנים שחונות. כעת חומדים אותה הפוליטיקאים: הם כבר התחילו לעשות בה "רפורמות", לקרוע ממנה איברים ולפגוע בעקרונותיה. הכלכלן פרופ' איתן ששינסקי המליץ על שיטה למיסוי רווחים מאוצרות טבע; הפוליטיקאים בהדרגה שוחקים אותה בעזרת הצעות ל"רפורמות". גם הממשל הנוכחי לא חדל מלהפיק אותן: עכשיו על הפרק רפורמה בשוק האשראי ובשוק ההימורים.

בעבר התנגדתי לקזינו בארץ, אך מחקרים כלכליים-סטטיסטיים שינו את דעתי לאדישות לנושא. המחקרים הפריכו את ההשערות על קשרים הדוקים בין פתיחת קזינו לתופעות חברתיות שליליות כמו התגברות הפשיעה והעוני. אפילו סינגפור הממושמעת השתכנעה והסכימה לקזינו. מצד שני, גם לא הוכחו השפעות כלכליות חיוביות מתמשכות לתעשיית בתי קזינו: לטווח ארוך תרומתם למשק הלאומי והאזורי די שולית. הם לא פונים לקהל הרחב ומועילים רק בשילוב אטרקציות תיירותיות בולטות. משפחות צעירות נרתעות מבית קזינו והמהמרים הכפיייתיים עוברים מהם לאינטרנט.

עד שנת 2000 הרי כבר פעל פה קזינו, ביריחו, בבעלות משותפת ישראלית-פלסטינית-אוסטרית. עצם קיומו וביקורי הישראלים בו לא מנעו את פרוץ האינתיפאדה השנייה ואת הקיפאון המדיני.

שום דבר חשוב בחיינו, ואפילו לא בחיי אילת, לא ישתנה עם הקמה או אי-הקמה של בתי קזינו. "רפורמת הקזינו" היא רק צעד פוליטי שנועד להסיט שוב את תשומת ליבנו מהעיקר אל הטפל, מהקריטי אל הקיקיוני.