

הזכות והרשות לבטיחות בדרכים

דן בן-דוד ואבי נאור

כאשר מדובר בתאונות דרכים, התחושה הרווחת אצל הנהג המצוי בכל כניסה למכוניתו היא "לי זה לא יקרה". לכאורה, הסטטיסטיקה תומכת – הרי הסיכוי להיפגע בכל נסיעה שואף לאפס – אז מי יכול שלא להבין את השאננות שתופסת נהגים רבים כאשר מתיישבים מאחורי ההגה או עומדים לחצות את הכביש? מושג הבטיחות בדרכים מבצבץ בקושי, אם בכלל, על הראדאר האישי.

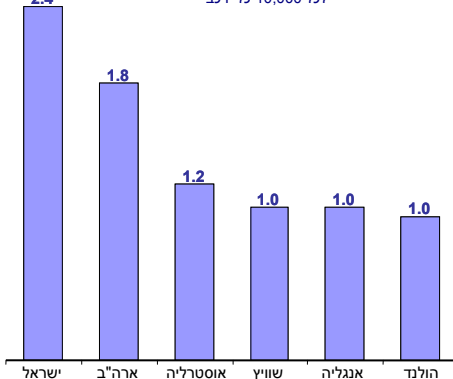
אולם, אם לוקחים צעד אחד אחורה ומתבוננים בנתונים מזווית אחרת, תמונת ההסתברויות מתחילה להחשיך באופן מהותי. לפי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בשנים 1990-2005 נהרגו על כבישי ישראל כ-8,000 בני אדם ועוד למעלה מ-600 אלף נפצעו, מהם יותר מ-50,000 באורך קשה – כל זה מתוך אוכלוסייה של מתחת ל-6 מיליון בלבד בממוצע בתקופה זו.

אם נתונים כאלה יאפיינו אותנו גם בעתיד, אז הסיכוי של כל אזרח בישראל להיפגע בתאונת דרכים במהלך תקופה של כעשור וחצי הוא 11%. כדי להמחיש זאת ברמה משפחתית של חמש נפשות, הסיכוי שלפחות אחד מבני המשפחה יפגע – ולא סתם יהיה מעורב – בתאונת דרכים הינו 43%. הסיכוי שאחד מבני המשפחה יהרג בתאונה במהלך 16 השנים הקרובות הינו קרוב לאחוז אחד.

אלה כבר לא הסתברויות טריוויאליות. כאשר מדובר במשפחה המורחבת, כמעט ואין משפחות במדינת ישראל שלא יפגעו מתאונות דרכים בעשור וחצי הקרובים.

הרוגים מתאונות דרכים, 2004

לכל 10,000 כלי רכב



מקור: דן בן-דוד, אוניברסיטת תל-אביב
עיבוד נתונים מהלמי"ס ומ-IRTAD

הסטטיסטיקה הזו אינה גזירת גורל והיא אינה נחלתן של מדינות רבות אחרות. כפי שניתן לראות בגרף, מספר ההרוגים לכל 10,000 כלי רכב בישראל הינו שליש יותר מארה"ב, כפלים מאוסטרליה, ופי 2.4 מהולנד ומדינות אחרות. משמעות המספרים? אילו היינו מורידים את מספר ההרוגים לרמה ההולנדית בשנת 2005, היו ניצלים חייהם של 266 אנשים (60%) מתוך ה-448 שנהרגו בפועל. חשבו מזה אומר במונחים של העשור וחצי האחרונים. זו היתה יכולה היתה להיות מדינה אחרת.

איך מקטינים את מספר ההרוגים מתאונות דרכים? ראשית, ניתן – וצריך – להוריד אנשים רבים מהכבישים על ידי בניית מערכות הסעה מהירות, נגישות וזולות. יש לכך חשיבות רבה גם מההיבט של הגברת היעילות של המשק, הורדת עלויות יצור והגברת התפוקה – עם כל המשתמע מכך לגבי העלאת רמת החיים והקטנת פערים.

אך גם כאשר בוחנים את הסיכון מהנסיעה בפועל, קרי מספר ההרוגים לקילומטר נסועה, נשארים עם פערים גדולים לרעת ישראל: 28% יותר הרוגים מארה"ב, 50% יותר מאוסטרליה ושווייץ, 56% יותר מהולנד, ו-58% יותר מאנגליה. במילים אחרות, אפשר אחרת.

לדברי אחד החוקרים המובילים בתחום, פרופ' איין ג'ונסטון, "צריכים לשים אנשים ברמת 5 כוכבים במכוניות ברמת 5 כוכבים על כבישים על כבישים ברמת 5 כוכבים". כלומר, חינוך לבטיחות בדרכים הינו קריטי, אך רק משתנה אחד במשוואה. ישנה חשיבות רבה לעבור לכלי רכב חדישים יותר הכוללים אמצעים בטיחותיים אפקטיביים יותר. לגורם השלישי, תשתיות, תפקיד מכריע בהשלמת התמונה.

למרות הנטייה השכיחה להטיל את האחריות לתאונה על "הגורם האנושי", הגיע העת להגדיר מחדש את המושג. כאשר מתכננים ובונים שוליים צרים, לא מסלקים עמודים ועצים מקרבת הכביש, מאפשרים עיקולים חדים, סימון חסר ומטעה, ולא אוכפים ברצינות חוקים נגד עבירות התנועה הקטלניות ביותר, אז זהו "גורם אנושי" שניתן וחייבים להתייחס אליו. יש לקוות שהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שקמה בימים אלה, תדע לזהות ולהשפיע על הגורם האנושי המלא באופן הרבה יותר מדויק ממה שהורגלנו והסכמנו לו בעבר – כדי שהרשות לבטיחות בדרכים תספק לנו את הזכות לבטיחות בדרכים.

דן בן-דוד מרצה לכלכלה בחוג למדיניות ציבורית באוניברסיטת תל-אביב. אבי נאור מייסד ויו"ר עמותת אור ירוק.