

צפיפות קטלנית ובעיה רצינית

מאת ד"ר דן בן-דוד

ביה"ס לכלכלה ע"ש איתן ברגלס
אוניברסיטת תל-אביב

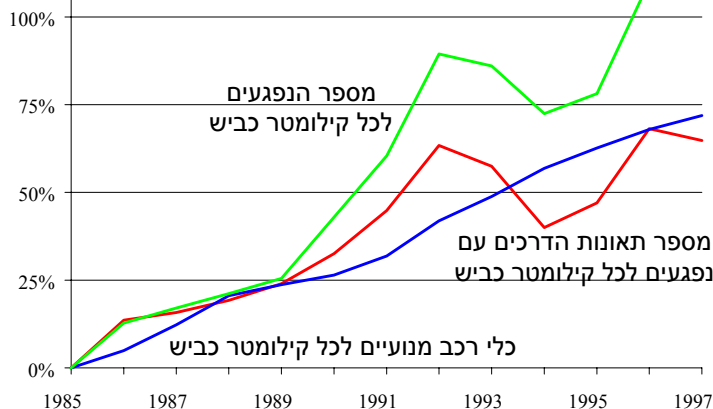
בין 1985 ל-1997, לאורך תקופה של 12 שנים בלבד, נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מראים כי מספר הרכבים הנוסעים על כל קילומטר של כבישי ישראל עלה בכ-75% (הקו הכחול בגרף). הזמן שאנחנו מבזבזים כל יום על הכבישים הולך וגדל. לא מדובר רק בחוסר הנוחות הנגרמת מהעומס על הכבישים וגם לא רק בפגיעה בצריכת הפנאי שלנו. מדובר בנזקים כספיים עצומים לתוצר המדינה מכך שאנשים יושבים במכוניותיהם במקום לעבוד.

דוגמה פשוטה מאוד – לא מדעית בתכלית, אך אינטואיטיבית למדי – יכולה להמחיש את סדרי הגודל שעליהם מדובר. מה היה קורה אם כל מועסק במשק היה מגיע לעבודה דקה אחת בלבד לפני הזמן ומתחיל לעבוד? במילים אחרות, מה יכול להיות הערך הכספי של 5 דקות נוספות בלבד של עבודה בשבוע? מדובר כאן בתוספת של פחות מרבע אחוז לזמן העבודה הממוצע בשבוע של כל מועסק. על פי גודל התוצר של המשק ב-1998, תוספת כזו בזמן העבודה תביא לתוספת של 568 מיליון שקל לתוצר המדינה בשנה. לא מדובר כאן בכסף קטן. מדובר בהזנחה רב-שנתית של התשתית התחבורתית של מדינת ישראל אשר פועלת כמשקולת סביב צווארו של המשק ומונעת ממנו להתפתח ולצמוח.

מעבר לנזק הכלכלי הכבד שנגרם לתוצר המדינה מהעומס, ישנו נזק נוסף, חשוב הרבה יותר. ככל שהצפיפות על הכבישים גוברת, כך גם עולה מספר תאונות הדרכים עם פצועים – ולפעמים גם עם הרוגים. הקו האדום מראה את מגמת העליה במספר התאונות עם פצועים על כל קילומטר של כביש. אם אין די בכך, הקו הירוק בגרף מראה שהעליה של 75% בצפיפות על הכבישים לוותה בעליה של יותר מ-100% במספר

הקשר בין הצפיפות על הכבישים לבין תאונות הדרכים

השינויים באחוזים לעומת 1985



האנשים שנפגעו בתאונות הדרכים בכל קילומטר של כביש (ואף באחוזים עוד יותר גדולים כאשר מדובר בהיקף הנפגעים באופן אבסולוטי). כלומר, קצב הגידול במספר הנפגעים אף עלה על קצב הגידול בצפיפות המכוניות. 18 וחצי אלף איש נפצעו בתאונות דרכים ב-1985. בתוך 12 שנה בלבד, הגיע מספר הפצועים ל-47 וחצי אלף בשנה.

במילים אחרות, הגענו למצב שאדם אחד מתוך כל 120 איש במדינה נפצע בתאונת דרכים בכל שנה! ב-6 השנים בין 1992 ל-1997, נפצעו כרבע מיליון איש בתאונות הדרכים, כך שסיכוייך להפגע בטווח של 6 שנים יורדים לאחד מתוך כל 25 איש. ואם תמונת הפצועים אינה מספיק נוראה, נעבור עתה להיבט הנורא מכל – ההרוגים. בין 500 ל-600 גברים, נשים, וילדים נהרגים בכל שנה על כבישי הארץ. אלה אבידות בהיקף של מלחמת ששת הימים – בכל שנה ושנה. כמוכן שמעבר למחיר האנושי הכבד, ישנו גם המחיר הכלכלי הקשור לריבוי התאונות והנפגעים.

מה ניתן לעשות כדי לצמצם את הקטל ולמזער את הנזקים הכלכליים? נתחיל בקטן (יחסית) מבחינת ההוצאות – אך בגדול, מבחינת התוצאות: אכיפה רצינית של חוקי התנועה. אין די בלהסתפק בהגברת מספר ניידות המשטרה המפטרלות בכבישים ובפיזור הדל של מצלמות בחלק מהצמתים. בהולנד שמים מצלמות גם לאורך הכבישים הבין-עירוניים. מותר גם להפעיל קצת את הדמיון בהקשר הזה. אנחנו הרי נמצאים כעת בחודשים האחרונים של המאה העשרים – עם כל פלאי הטכנולוגיה שהומצאו בה. בארצות הברית ניתן היום לשלם את דמי המעבר בכבישי אגרה מבלי לעצור. על הרכב ועל מסלול הנסיעה מותקנים חיישנים הגובים את הסכום הנדרש באופן ישיר ומיידי בעת מעבר הרכב מעל לחיישן. אין ספק שניתן להמיר את היעוד של חיישנים מסוג זה למטרות אחרות שיסייעו למשטרה לפקח על המהירויות במספר רב של כבישים בין-עירוניים ועירוניים כאחד. במקום הדגל שטורחים היום להטביע על כל לוחיות הזיהוי של המכוניות, שיפנו את המשאבים להטבעת חיישן.

ומה קורה כאשר נתפסים עברייני התנועה? כמה פעמים שמענו בחדשות על נהגים עם עשרות עבירות תנועה הגורמים לאיזה שהוא אסון נורא על הכבישים? לפעמים מתקבל הרושם שתחום זה, כמו תחומי ענישה רבים אחרים בארץ, מופקר לחלוטין – וכך אנו גם נראים לפעמים. אם יתחילו להודיע לקהל הנהגים שנהיגה העולה על 30% מהמהירות המותרת (שימו לב שחשוב לדבר כאן באחוזים ולא במספר האבסולוטי של קילומטרים מעל למותר כפי שנהוג היום בארץ) תביא לא רק לשלילת רשיון הנהיגה, אלא להחרמת הרכב כולו לצמיתות, אני מניח שנתחיל לראות קצת שינויים בדפוסי הנהיגה של הנהג הישראלי המצוי.

אך לא ניתן לשים את כל האשמה על הנהגים. כפי שהדיאגרמה מתארת, העומס על הכבישים בעשור האחרון גדל באופן לינארי. מחד גיסא, אין הדבר מחייב הפיכת המדינה לגוש אספלט גדול – ומאידך, אין

צורך בחוקים דרקוניים המגבילים את מספר המכוניות למשפחה ואת השימוש בהם. צריכים בעיקר להרחיב כבישים קיימים ולהפוך יותר צמתים מרומזרים למחלפים מהירים כדי לשחרר את הפקקים.

מעבר להשקעה בכבישים, הגיע הזמן גם לאפשר לבאי הערים הגדולות להשתמש בחלופות רציניות לרכבם כמו רכבות מהירות אל תוך הערים הגדולות ורכבות תחתיות לנוסעים בתוכם. אנחנו חיים במדינה מודרנית, עם משק שהינו בין המפותחים בעולם (על פי ההגדרה הפורמלית של קרן המטבע הבינלאומית), אז הגיע הזמן שנתחיל להתנהג בהתאם. בנושא הרכבות המהירות דובר הרבה, אך תוצאות אין. לגבי רכבות תחתיות בתוך הערים, נראה שוויתרו לגמרי על הרעיון. במקומם, מציעים לנו רכבות קלות שינועו, בחלקם, על מסילות שיונחו על הכבישים העירוניים שכבר עתה קורסים תחת העומס הקיים. אומרים שאין לנו ברירה. מערכת רכבות תחתיות הינה כה יקרה שאין ביכולת המשק הישראלי לשאת בהוצאה.

הידעתם שהרכבת התחתית הראשונה נבנתה בלונדון – ב-1861? בשנה זו, התוצר הממוצע לנפש באנגליה היה \$3,500 (במחירים של היום). הצרפתים בנו את הרכבת התחתית בפאריז ב-1898 כאשר התוצר לנפש השנתי שלהם היה \$3,400, ובניו-יורק נבנתה הרכבת התחתית ב-1904 כאשר התוצר השנתי של האמריקאי המצוי היה \$5,500. לצורך השוואה, התוצר הממוצע לנפש בישראל בשנה שעברה, שנת מיתון, היה מעל ל-\$16,000, יותר מפי 4 מהתוצר האנגלי והצרפתי דאז ופי שלוש מהתוצר האמריקאי. כיצד הם יכלו לבנות רכבות תחתיות, עם הטכנולוגיות הפרימיטיביות של אותם ימים, כאשר לרשותם רק רבע מההכנסה השנתית שלנו?

ניתן לטעון שאין זה מספיק שהאזרח הישראלי של היום מייצר הרבה יותר מהאזרח האנגלי ב-1861, כי היו אז הרבה יותר אנגלים ותוצרתם הכוללת הייתה גדולה מאוד – גדולה מספיק כדי לאפשר פרויקט יקר כל כך. ואכן, סך הייצור של כל אנגליה לפני 138 שנים הסתכם בכ-100 מיליארד דולר. זהו סכום זהה לתוצר של ישראל בשנה שעברה.

אז מתבקשת השאלה, האם אנחנו באמת "עניים" מדי להרים פרויקטים שישפרו באופן ניכר את התשתית התחבורתית שלנו (שלא לדבר על שיפור באיכות חיינו), או שמה סדר העדיפות הציבורי עד עתה היה פשוט לכיוונים אחרים? מדינת ישראל מפגרת אחרי שאר המדינות המתועשות בהיבט התשתיות ואנחנו משלמים על כך בכספינו, בבריאותנו, ובחיינו. זאת ועוד. אם המצב ישאר כפי שהוא, תפגע היכולת של המשק הישראלי להתפתח ולצמוח בעתיד. עם חילופי השלטון בימים האחרונים, והשינוי המובטח בסדרי העדיפויות של המדינה, הגיעה העת להבין שזו בעיה רצינית המחייבת התייחסות רצינית על ידי אנשים רציניים.