

| | | | | | | |
|--------------------------------------|-----|----|------|----------|------------|------------|
| 24.67x36.9 | 1/2 | 36 | עמוד | סופהשבוע | 23/12/2016 | 56489660-4 |
| איגוד לשכות המסחר אוריאל לין - 35010 | | | | | | |



נכבישי דמים: מי אחראי לשיא שנרשם השנה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים
טל בשן, עמ' 36



שתיקת הסירנות

2016 עדיין לא הסתיימה, אך כבר מדובר בשנת שיא במספר ההרוגים בתאונות דרכים • לדברי אוריאל לין, לשעבר יו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מכל הגורמים לתאונות - מתשתיות ועד הסברה - הגורם שדורש טיפול מיידי הוא דווקא האכיפה: "המשטרה פועלת על פי תפיסות מיושנות, מלפני 40-50 שנה, ומשרדי הממשלה השותפים לאחריות פשוט לא מדברים זה עם זה"

טל בשן

זה לא יקרה, שלא אהיה קורבן לתאונה, ולא אגרום לתאונה, וזה פשוט לא נכון". וכולנו, מסתבר, עדר כבשים שזקוק לפיקוח ולהרתעה.

אחד הרעיונות המקוריים שלי מציע כבר שנים לצמצום התאונות בתוך הערים (בהן לא רואים כמעט נידודת של משטרת תנועה), הוא לגייס לעניין את פקחי החנייה העירוניים כתובי הרוחות, ולהפוך אותם לשוטרי תנועה עירוניים. "הם כבר בשטח, הם רואים את העבירות נעשות. חניה כפולה, למשל, היא גורם מרכזי לתאונות - אנשים רואים פתאום מכונת עומדת במסלול הנהיגה, סוטים בפתאומיות - ויש לך תאונה. את זה פקחים יכולים למנוע - מדובר בכוח אדם של אלפי פקחים שכיום הם נטולי סמכויות. מה הסיפור? תכשיר אותם לזה, זה לא מדעי

בסביבה, ואת זה אפשר לעשות רק עם ניידות סמויות. כל ההמלצות של המומחים בנושא מדברות על תוספת 500 ניידות למשטרת התעבורה - אני טוען ש-400 מתוכן צריכות להיות סמויות. רק כך יתפסו את הנהגים המופקרים, שעוקפים וחותרים וצוחקים עלינו בפרצוף. ואם נחשוש שהרכב שלי רנו הוא ניידת סמויה, מן הסתם נחשוב פעמיים לפני שנשלח יד לסלולרי, למשל".

ומה עם תקציב? יש כסף לזה?
 "בחייך, זה עניין של סדר עדיפויות. כל הסיפור הזה צריך לעלות כ-250 מיליון שקל, הסכום שהולך פה לתגבור החינוך החרדי - ופה יכול להציל חיי מאות בני אדם".
 רוב עברייני התנועה, מזכיר לין, הם אנשים נורמטיביים, לא עבריינים מועדים. "אנשים כמוני וכמוך. רק שכולנו חיים בתחושה שלי

שלא בצדק, בעיקר בעבירות מהירות. כדי לשנות דפוסים צריך להחמיר את הקנסות משמעותית - 5,000 שקל לנהיגה עם סלולר, 5,000 שקל לאימתן זכות קדימה להולכי רגל. היום הקנס על זה הוא 500 שקל. אם אין לך סיכוי לתפוס את העבירות - רק ככה תיצור הרתעה אפקטיבית! באמריקה, למשל, רשויות המס יודעות שאין להן סיכוי לתפוס את כל המשתמטים ממס, ולכן מי שכבר נתפס משלם מחיר גבוה מאוד. ככה יוצרים הרתעה".

המלצה קריטית נוספת, לדברי לין, נוגעת לניידות המשטרה בכבישים. "ניידת גלויה, עם פנסים מהבהבים, זו בכלל לא הרתעה, זו רק אזהרה. אתה רואה מרחוק רכב משטרה מהבהב, או הווייז מזהיר אותך, ואתה מאט. הרתעה זה לגרום לי לחשוש גם כשאין שוטר

נ תחיל בנתונים היבשים, המדברים בעד עצמם: מאז תחילת 2016 הגיע מספר ההרוגים בתאונות דרכים ל-369 (והשנה עוד לא נסתיימה, כידוע). זהו מספר שיא של הרוגים בחמש השנים האחרונות, המלמד על ממוצע אכזרי של יותר מהרוג אחד ביום. 369 משפחות שעולמן חרב עליהן. ועוד לא דיברנו על כ-2,000 פצועים השנה.

על אף כל ההצהרות היפות של קברניטנו, בחמש השנים האחרונות הלך ונסק מספר ההרוגים בתאונות: ב-2012 עמד מספר ההרוגים על 290, ב-2013 - 309, ב-2014 - 319, ובשנה שעברה 356.

"משהו לא עובד בשיטה - אוזלת היד בנושא התאונות פשוט מקוממת. המשטרה פועלת על פי תפיסות מיושנות, מלפני 40-50 שנה, שהיא עוד לא השתחררה מהן", אומר אוריאל לין, מי שהיה יו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בין 2010 ל-2012, ופרש מהתפקיד לאחר שגילה, לדבריו, שהתפקיד נטול סמכויות אמיתיות. "ההמלצות שנתתי ב-2010 להגברת הבטיחות בדרכים אושרו עכשיו, כעבור חמש שנים. משרדי הממשלה השותפים לאחריות פשוט לא מדברים זה עם זה", הוא מספר.

לזכותו של לין, בעבר חבר כנסת (ליברלים) וכיום יו"ר איגוד לשכות המסחר, ייאמר שהוא יודע על מה הוא מדבר, לאחר שעסק בנושא רוב חייו הציבוריים בהתמדה עיקשת. בין השאר כיהן כיו"ר ועדת הכנסת לבטיחות בדרכים, יו"ר משותף לוועדת החקירה הפרלמנטרית לבטיחות בדרכים, יו"ר הוועדה ללימוד תורת הנהיגה של משרד התחבורה ויו"ר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. "זה פשוט חלק ממאבק על מה שהכי חשוב בעיני, השמירה על החיים", הוא מסביר.

"השאלה היא אם אנחנו כמדינה עושים כל מה שאפשר וצריך כדי לשמור על 350 האנשים שנהרגים בממוצע כל שנה, ועל עוד 2,000 שנפצעים. והתשובה, לצערי, היא 'לא' רבתי. זה לא נמצא מספיק גבוה בסדר העדיפויות של מקבלי ההחלטות, וגם של הציבור. אם הציבור היה מפעיל לחץ בנושא הזה, בדיוק כפי שהוא מצפה מהממשלה למנוע פיגועי טרור - הדברים היו נראים אחרת".

בלתי נתפס

אחרי שחקר את הנושא שנים, טוען לין כי מכל הגורמים לתאונות, מתשתיות ועד הסברה, הגורם המיידי והאפקטיבי ביותר שניתן לשיפור הוא האכיפה, וליתר דיוק: החמרת האכיפה המשטרתית על שורה של התנהגויות "עברייניות", הגורמות, על פי הסטטיסטיקה של המשטרה עצמה, לרוב התאונות: סטייה פתאומית, אישמירת מרחק, אימתן זכות קדימה להולכי רגל, חציית צומת באור אדום, עקיפה מסוכנת, וגם התעסקות בטלפון הנייד.

"כיוון שאנחנו יודעים מהם דפוסי העבריינות העיקריים של נהגים שגורמים לתאונות, אני אומר - בואו נתמקד בהם וניצור הרתעה אפקטיבית, עוד לפני שהתאונות מתרחשות. שש-שבע פעמים ביום אני רואה בכביש אנשים שמתעסקים בטלפון הנייד תוך כדי נהיגה. למה? כי הקנס על העבירה הזו הוא 1,000 שקל והסיכוי שלהם להיתפס קטן מאוד - המשטרה כמעט לא נמצאת בתוך הערים, ובכבישים הבינועדיים המשטרה מתרכזת,

| | | | | | |
|--------------------------------------|-----|---------|------------------|------------|------------|
| 25.1x33.7 | 2/2 | עמוד 37 | טופהשבוט - מעריב | 23/12/2016 | 56489661-5 |
| איגוד לשכות המסחר אוריאל לין - 35010 | | | | | |

לין: "כדי לשנות דפוסים, צריך להחמיר את הקנסות משמעותית - 5,000 שקל לנהיגה עם סלולר, 5,000 שקל לאימתן זכות קדימה להולכי רגל. היום הקנס הוא 500 שקל. אם אין לך סיכוי לתפוס את העבירות - רק ככה תיצור הרתעה אפקטיבית"



צילום: אריאל בשור



צילום: יהודה לחיאני

להגדיר מחדש את תפקידי הרשות למניעת תאונות: "הרשות לא צריכה לעסוק באכיפת החוק או בפיתוח תשתיות, ולמרות שברשות לא יאהבו את מה שאני אומר, היא לא צריכה להיות מעבירת התקציב למשטרה - התקציב צריך ללכת למשטרה ישירות. את האכיפה יש להשאיר למשטרה, ואת התשתיות למשרד התחבורה. הרשות צריכה להיות גוף מקצועי ומדריך - בחינוך, בבתי הספר, בלימוד תורת הנהיגה, כי בזה אף אחד אחר לא יטפל".

מה עם עמותת אור ירוק?
 "הם עושים עבודה חשובה מאוד, גם ביצירת מודעות בנושא וגם בהפעלת לחץ על מקבלי ההחלטות, אבל הם שוגים במשקל שהם מייחסים לתקציבים. מבחינתם התקציבים הם חזות הכל, ואני אומר - מה יעזור תקציב נוסף למשטרה התנועה, אם אתה לא עושה בו שימוש נכון? השאלה היא איזה שימוש אתה עושה בתקציב. איך אמר צ'רצ'יל? 'לא משנה עד כמה האסטרטגיה יפה - כדאי מדי פעם לבחון גם את התוצאות'".

לסיום, אתה עצמך עברת עבירת תנועה?
 "כן, נסעתי בנתיב תנועה של רכב ציבורי, כנראה בדיוק עם אותה מחשבה שיש לכולם - מה כבר הסיכוי שיתפסו אותי, ואם יתפסו אותי, מקסימום אשלם 1,000 שקל. בסופו של דבר, אחרי עשר שנים תפסו אותי, ומאז הפסקתי. אני מניח שאם הקנס היה 5,000 שקל, הייתי נמנע מזה עוד הרבה קודם".

במגמת שיפור: בשנת '67 נהרגו בישראל 700 איש בתאונות דרכים, ובשנת '85 נהרגו פה 500 איש בשנה, בגלל התשתיות הגרועות. "שוליים נמוכים משפת הכביש, למשל, גרמו בזמנו להמון תאונות - נהגים היו יורדים בטעות לשוליים, ואז נבהלים ועושים פנייה חדה שגרמה להם להיזרק לנתיב שממול, וזה בדרך כלל מוות בטוח. במהלך השנים הוגבהו השוליים, נבנו גדרות הפרדה, הורחבו כבישים. בכביש החוף, למשל, ירד מספר התאונות כ-70% לאחר שהורחב. אבל יש עוד הרבה מה לעשות, בעיקר בערים".

מבחן התוצאה

בשנת 2010 מונה לין ליו"ר המועצה לבטיחות בדרכים, ובאותה שנה הגיש שורה של הצעות והמלצות להורדת מספר התאונות, ברוח הדברים שנאמרו למעלה. הוא אפילו הצליח להוריד את מספר ההרוגים ב-2012 ב-99%, "אבל התברר לי שאין לי בעצם סמכויות, מה שבסופו של דבר גרם לי לפרוש מהתפקיד. אני לא רגיל לעבוד בלי סמכויות. אומנם על פי חוק חלק מתקציב המשטרה עובר דרך הרשות - אבל אין לה שום השפעה על עבודת המשטרה עצמה. מעבר לזה, כל תקנה שהצעתי הייתה צריכה לעבור ועדה בין-משרדית של שישה משרדים ויועצים משפטיים, שלא מסוגלים לעבוד ביניהם בתיאום. עכשיו אישרו תקנות שהצעתי לפני חמש שנים".

בשורה התחתונה, טוען לין, צריך

כזה. זו הייתה מבחינתי דוגמה, שמראה איך שופטים בישראל מזלזלים בחיי אדם, ופוגעים במשפחת הקורבן - של התהום שפעורה בין הכוח של השופט לבין הסבל והשכול של הציבור".

מקרה נוסף שליווה, שהמחיש לו את אוזלת ידם של הקורבנות ואת אטימות המערכת, היה אסון הבונים בשנת 1983 (שבו נהרגו 15 ילדים לאחר שרכב ההסעה שלהם נתקע על פסי הרכבת). "הייתה פה רשלנות קשה של הרבה רשויות - הכביש היה גרוע, לא הייתה ראות לנהג הרכבת בגלל שורת עצים, ולכן לא יכול היה לבלום בזמן. למרות זאת, בפרקליטות שקלו שלא להגיש תביעה בכלל. אני התקוממתי, דרשתי ועדת חקירה, פניתי לפרקליט המדינה. ראיתי את הנכונות והאדישות של המדינה מול ההורים. בסופו של דבר הואשם נהג הרכבת, וזהו. לא הוטלה אחריות על אף גורם אחר".

אתה לא מתעכב על נושא התשתיות בכלל - הרי גם להן יש חלק גדול בתאונות.
 "אני פשוט מתמקד כרגע באכיפה, מפני שזה דבר מיידי, שלא כרוך בתקציבים גדולים, כמו השקעות בתשתיות - אבל אין ספק ששיפור בתשתיות מוריד דרסטית את רמת התאונות. בשנת '85, כשהייתי ח"כ וראיתי את רמת ההזנחה בתשתיות, הגשתי הצעת חוק, ש-20% מהכנסות המדינה מרכישות רכב יועברו באופן ייעודי לשיפור התשתיות בכבישים. קמה עלי מהומת אלוהים, מימין ומשמאל אמרו שזו הצעה רעה. לימים, כל אלה שהתנגדו להצעה שלי הודו שטעו".
 ובכל זאת, מודה לין, במבט רחב אנחנו

הרפואה, וככה הרווחת עוד אלפי שוטרים בעיר שיאכפו ויפקחו".

נשמע רעיון מצוין - מה הבעיה?
 "המשרד לביטחון הפנים והרשויות המקומיות מתנצחים כבר שנים בשאלה על מי מוטלת האחריות, טוענים ש'הפקחים הם לא שוטרים' והם שייכים לרשות המקומית, וראש הממשלה לא יושב יחד עם שניהם, מה שהיה צריך לעשות, ומכריח אותם לסגור עניין. ככה מבזבזים כוח אדם של אלפי איש שיכלו לסייע במניעת תאונות".

אם מדברים על אוזלת ידה של המערכת, מגיעים גם לבתי המשפט ולשופטים, הגוזרים, על פי לין, עונשים קלים מדי על עברייני תנועה מועדים. כבר שנים הוא עוקב ואף כותב בעיתונות על גזרי הדין הרחמניים שמוטלים על נהגים עבריינים - בעיקר נהגי משאיות מועדים לפורענות, שהורשעו בעשרות עבירות ("60 עבירות, במקרה אחד גם 120!") ועדיין הורשו להמשיך לנהוג, עד שגרמו לאובדן חיי אדם.

אחד המקרים זעזע אותו עד כדי כך שכתב עליו מחזה (לין שולח ידו בכתיבה - ארבעה ספרים ושני מחזות עד כה): הייתה זו פסיקתו של שופט בית המשפט המחוזי בחיפה, מנחם נאמן, שהטיל שישה חודשי עבודות שירות וקנס על נהג בן 19, שדרס תוך נהיגה רשלנית את בני הזוג ענת ודורון נווה ז"ל מחיפה. "השופט אף הגדיל לעשות שמדובר באדם נורמטיבי, שאינו פושע, שכל עתידו לפניו, ושהוא ודאי מתחרט על מעשיו. לא הבנתי איך שופט יכול להוציא גזר דין