

מחדל מצב התשתיות בכבישי ישראל

נייר עמדה – עמותת אור ירוק

מדי שנה נהרגים כ-350 אנשים בתאונות דרכים, כמעט אדם בכל יום. לפי דו"ח של המועצה האירופית לבטיחות בדרכים, ישראל נמצאת במקום האחרון מבין מדינות אירופה בשינוי מספר ההרוגים בתאונות דרכים בעשור האחרון, כשממוצע שיעור הפחתת ההרוגים באירופה עומד על כ-31% בעוד בישראל הוא נאמד בכ-5% בלבד (פי שישה פחות מהממוצע האירופי)¹. ההשוואה הבינלאומית מחזקת שתי טענות מרכזיות, הראשונה היא שניתן להפחית את כמות ההרוגים בתאונות דרכים בשיעור גבוה, והשנייה היא שבמדינת ישראל לא נעשה מספיק בכדי להשיג יעד זה.

ההצלחה בהקטנת הקטל בכבישים במדינות רבות, היא תולדה של תכנון ויישום תכנית לאומית רב שנתית והצבת יעדים מדידים להפחתה במספר ההרוגים בתאונות דרכים. אחד מעיקרי התכנון הלאומיות שיושמו במדינות אלה הוא טיפול בתשתיות בכלל ובמוקדי סיכון בפרט. לעומת זאת, בישראל לא אושרה ותוקצבה תכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים מאז תכנית שיינין שפורסמה בשנת 2005, בעוד שעל שולחנה של שרת התחבורה והבטיחות בדרכים מונחת תכנית לאומית שהכינה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שעתידה לצמצם את מספר ההרוגים בתאונות דרכים ב-50% בחמש שנים, אך אינה מאושרת או מתוקצבת.

אחד המרכיבים המרכזיים של תכנית לאומית למאבק בתאונות הדרכים הוא הטיפול בכבישים המסוכנים ומוקדי הסיכון. בקרב גורמי המקצוע ישנה הסכמה גורפת באשר לתרומה המשמעותית של הטיפול במוקדי הסיכון, שיכול להביא לירידה של 50% במספר התאונות. למרות זאת ועל אף הצורך הבווער בטיפול באותן תשתיות מסכנות חיים, מאז שנת 2021, חברת נתיבי ישראל (להלן: נת"י) האמונה על התשתיות הבינעירוניות וכפופה למשרד התחבורה פועלת ללא תכנית חומש וללא מתווה מוסדר ושקוף.

בתכנית החומש האחרונה, הושקעו חמישה אחוזים בלבד מתקציבה של נת"י לטיפול במוקדי סיכון - 240 מיליון שקלים חדשים בשנה. זאת על אף החלטת התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים משנת 2005 לפיה תקציב הטיפול במוקדי סיכון יעמוד על 400 מיליון שקלים חדשים. בתכנית החומש הקרובה תקציב הטיפול בתשתיות ירד אף יותר ויגיע לפחות ממחצית התקציב שנקבע בתכנית שיינין - 180 מיליון שקלים חדשים בלבד (כך על פי דברי נציג משרד התחבורה, אבי דרוט, בדיון בוועדת הכלכלה בתאריך 16/05/2023).

עמותת אור ירוק, רואה במצב הקיים כמצב המייצר סיכון גבוה למעורבות והיפגעות בתאונות דרכים בקרב כלל משתמשי הדרך. על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לאשר ולתקצב תכנית

¹ 16th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, 2022, ETSC.



לאומית רב שנתית מפורטת הכוללת תכנית סדורה ושקופה לטיפול במוקדי הסיכון ובכבישים המסוכנים תוך מתן תקציבים הולמים לכך.

רק באופן זה תוכל מדינת ישראל להתקדם אל עבר חזון אפס הרוגים בתאונות דרכים, המוביל מדינות רבות באירופה ולהביא להפחתה משמעותית במספר ההרוגים מתאונות דרכים ולהציל חיי אדם.