

הסדרת מוקדי סיכון

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 השלישי מהסוף מבין 32 מדינות אירופה בשינוי מספר ההרוגים בתאונות דרכים בין השנים 2013 ו-2023, כשממוצע שיעור הפחתת ההרוגים באירופה עומד על כ-16% בעוד בישראל עלה מספר ההרוגים בתאונות דרכים¹. 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 התכניות 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.

כאמור 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 עד 50% במספר התאונות.

בשנתיים האחרונות (2023, 2024) תקציב ההרשאות השנתי למוקדי סיכון של חברת נתיבי ישראל עומד על 180 מיליוני שקלים בלבד². זאת על אף החלטת התכנית הלאומית לבטיחות בדרכים משנת 2005 לפיה על תקציב הטיפול במוקדי סיכון לעמוד על 400 מיליון שקלים חדשים. יתרה מכך בתקציב המקורי לשנה הנוכחי הוצע לקצץ באופן מלא את התקציב להסדרת מוקדי הסיכון, ורק לאחר מאבק ציבורי של עמותת אור ירוק תוקן התקציב והועמד על 180 מיליוני שקלים.

¹ 18th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, 2024, ETSC.

² אסנת אלגום מזרחי, 18.7.2024, בטיחות בדרכים: סוגיות מרכזיות ותוכניות עבודה לשנת 2024, מרכז המידע והמחקר של הכנסת.

יתרה מכך 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 לא פרסמה תכנית חומש לציבור באופן שקוף.

עמותת אור ירוק, רואה במצב הקיים כמצב המייצר סיכון גבוה למעורבות והיפגעות בתאונות דרכים בקרב כלל משתמשי הדרך. על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לעגן תקציב מינימלי של 400 מיליוני שקלים לטובת הטיפול במוקדי הסיכון. מדובר בהשקעה נמוכה יחסית אל מול ההשקעה של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים העומדת על מיליארדי שקלים בשנה ויתרה מכך אל מול העלות הכלכלית של תאונות הדרכים המסתכמת בלמעלה מ-16 מיליארדי שקלים מדי שנה. בנוסף על חברת נתיבי ישראל לפרסם לציבור את תכנית החומש לפיה היא עובדת ועל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לאשר ולתקצב תכנית 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.