

יום בטיחות בדרכים בביתו של נשיא המדינה

קטיה שורצמן, יועצת ביטוח



ב-26 באוקטובר נערך בבית נשיא המדינה יום בטיחות בחסות המועצה הלאומית למניעת תאונות דרכים. בעלון מיוחד שחולק למחזיקים צוין, כי הנשיא עזר ויצמן רואה במניעת הקטל בדרכים את אחד היעדים החשובים והראשונים במעלה. בין השאר, לאור הפעילות המשותפת, הוחלט לפנות אל חברי הכנסת שיפעלו איש איש באיזורו כדי להוות חוט מקשר בין המועצה הלאומית למניעת תאונות ובין הכנסת. עשרות חברי כנסת נענו ליחמה ובכמה איזורים החלה כבר פעילות משותפת. האירוע בבית הנשיא נערך כנסיון לגבש תוכנית מקפת לביעור נגע התאונות. בתום הכנס חולקו תעודות למתנדבים המצטיינים של המועצה למניעת תאונות דרכים.

כבר בדברי הפתיחה נמסר כי בתאונות דרכים שארעו בכבישי הארץ מאז קום המדינה, נהרגו יותר מאשר בכל המלחמות. מסתבר, כי נושא תאונות הדרכים אינו זוכה לסיקור תקשורתי ראוי, להבדיל מאירוע חבלני, המעורר באופן מיידי תשומת לב ציבורית. הסיבה לכך היא, שאירוע חבלני קל לסיקור ואילו תאונות דרכים אינה מהווה נושא מעניין מבחינת חדשותיות. אנו חיים כיום עם ממוצע של 1.5 הרוגים ביום. נתון זה אינו נראה דרמטי, אולם מדובר בעניין מתמשך ונורא. על הציבור להתנער מהשאלות, על התקשורת לנקוט באותה מידה של חרדה כאילו מדובר בביטחון לאומי.

■ בתאונות דרכים יש מנוצחים בלבד

הרצאת נשיא המדינה, עזר ויצמן בנושא תאונות הדרכים נאמרו כבר כל הדברים. למרות שבעית המלחמה בתאונות דרכים אינה אופיינית למדינת ישראל בלבד, אלא מדובר בבעיה עולמית, וכמובן שחשוב וטוב ללמוד מאומות העולם, הרי שבסופו של דבר עלינו לעזור לעצמנו. הנשיא השווה את נושא המלחמה בתאונות דרכים לנושא הלחימה ואמר, כי כפי שלמדנו איך לעשות מלחמה כאשר בתחילת הדרך היה עלינו ללמוד את אומנות הלחימה מאומות העולם, הרי שבסופו של דבר מצאנו את הדרכים בעצמנו, את הדרכים המיוחדות לנו, כי הבעיה היתה מיוחדת למדינת ישראל.

אופיה של מדינה מהווה בבואה לאופיו של העם היושב בה. לפיכך קצין איטלקי לא יכול לפקד על גדוד צרפתי, ולהיפך. אולם ההבדל הגדול בין צבא לבין מניעת תאונות דרכים הוא שבמלחמה יש מנוצחים ובתאונות דרכים יש מנוצחים בלבד.

הנשיא סיפר, כי בזמנו סיפר לאורחים מח"ל על רוח הלחימה של החייל הישראלי, מדוע החייל הישראלי נלחם כל כך טוב. הנשיא המליץ בפני אורחיו ללכת לראות כיצד נוהגים בכבישי ישראל... הנהיגה בכבישים היא לפעמים קרב אחד מתמיד. רק בשבוע אחרון נפלו 18 חללים בתאונות דרכים, מספר דומה לכל החללים בפעילות צבאית מינור. אמנם אין מקום להשוות בטחון לתאונות דרכים, אולם בכל זאת, אי אפשר להתעלם מהעובדות כאשר המדובר בחיי אדם.

השאלה הגדולה היא כיצד משפיעים על נהגים לשנות את התנהגותם.

הנשיא סיפר, כי היתה לו ההזדמנות להשפט כעבריין תנועה, כאשר בהיותו בגיל 17 דהר על אופנוע מפתח תקוה ללוד בסוף שנת 1941. הנשיא סיפר כי הוא "עף" במהירות של 90 קמ"ש, נתפס על ידי שוטרי בריטי והועמד למשפט ראשון בחייו בפני שופט בריטי. השופט הטיל עליו קנס בסך 40 גרוש והבטיח לספר לאבא... והוא אינו יודע מה הפחיד אותו יותר, הקנס או העובדה שהמעשה יודע לאביו. היה עליו לפנות לאביו, כי לא היה בידיו הכסף הדרוש לתשלום הקנס.

הבעיה כיום היא נהגים עייפים, נהגים במצב בריאותי לא טוב, נהגים צעירים, איך מתגברים על הבעיה? הפתרון צריך להיות

הדרכה מתאימה והשקעה בלימודים. יכול להיות שהטלוויזיה לא מקדישה מספיק זמן שידור. כדאי לחשוב להכניס את הטלוויזיה הואיל ויש לה אפקט יותר גדול מהרדיו. לדעת הנשיא חשוב שיהיה נושא מוצג, לראות דם, אש ותמורות עשן...

יש מה לעשות, כמו למשל לערוך לנהגים בדיקות רפואיות בתכיפות גדולה יותר. לערוך בדיקות אלכוהול לנוער. צריך לחשוב על פעילות יותר גדולה של הממשלה לאורך הדרכים. אולי צריך להגיד, מלחמה בתאונות דרכים תחילה! כביש חיפה ת"א הוא כביש סואן ומפותל, אולי רצוי לגייס למבצע 50 נידות על הכביש, אולי את כל הניידות שיש, צריך לחשוב על נוכחות יותר גדולה וברורה של משטרה בכבישים. צריך לבדוק מהי משמעות תגבור ציר אחד בודד. אולי צריך להפעיל 4 הליקופטרים ולא אחד. אולי יש לגבש תוכנית ריאלית מגובה בתקציב מטעם ממשלת ישראל, מאחר ונושא תאונות הדרכים בישראל מקבל מימדים של אסון ציבורי.

■ 20 אלף קורבנות מקום המדינה

י"ד הכנסת, שבה וייס

י"ד הכנסת מסר עדות אישית, שהרי אי אפשר לזמן לכינוס את 20 אלף הקורבנות שנפלו בכבישים מאז קום המדינה. אולם אפשר לראות ולשמע אדם אחד שנפגע בתאונות דרכים ונשאר בחיים. כאן סיפר יושב ראש הכנסת, כי הוא עצמו נפגע באופן קשה בתאונות דרכים ב-1965. קשה לשער כיצד משתנים חיי אדם בפרק זמן שנמשך אלפית שנייה. כל אורח החיים משתנה באופן דרמטי. אדם בריא הופך פתאום להיות נכה. מדובר במסע יסורים ארוך שתחילתו באישפוז במצב של חוסר הכרה, ניתוחים וסבל מתמשך לנפגע עצמו וכמובן יגון נורא למשפחה. מסתבר כי תהליך השיקום אינו כלה לעולם. גם לאחר צאתו מבית החולים צפוי לנפגע מפגש קשה מאוד עם הבריורקטיה, כי בנושא מטפלים ארבעה משרדי ממשלה. משרד הבריאות מטפל בהגדרת נכות. משרד אחר בגבולות ההלוואה, משרד אחר לא הגדיר עדיין משמעות של תזת נכה. הדרך לכוונה הטובה רצופה גיהנום. האשמה מופנית גם כלפי חברי כנסת בהיותם נוטלים חלק בקביעת המדיניות. במדינת ישראל יש יותר מחצי מיליון בני אדם שהם קרובי משפחה, או חברים קרובים של הרוגים ופצועים קשה

תאונות דרכים

700 אלף פצועים

י"ר המועצה הלאומית למניעת תאונות השופט דב לוין
השופט דב לוין דיבר על מאזן שנתי של 490 הרוגים ו-4800 פצועים קשה. 2 נהגים צעירים שנהרגו ליד טבעון. 3 נערים בני דליית אל כרמל נספו. 4 בחיפה. היינו עדים ל-18 הרוגים בשבוע אחד. למעלה מ-20 אלף הרוגים מאז קום המדינה, ולמעלה מ-700 אלף פצועים. הדעת לא סובלת התייחסות למצב זה כאילו נגזר עלינו, אך לא היא. אם להשגת הביטחון הלאומי נדרשים להסכמת זרים, מניעת ההרג בידנו, והיא ניתנת לשליטה בחינוך, בלימוד, בהשלטת החוק ובשיפור התשתית. באותה מידה של עוז ותעצומות הנפש הנדרשים במימד הבטחוני נדרשים גם המלחמות בתאונות הדרכים. יש רצון רב לסייע לעם לסייע לנו בשינוי פני הדברים. עניין התקשורת הוא מעשה חלם. בנושא תאונות הדרכים יש לדבר אל האדם. הערכים שאנשים רכשו ואיבדו כמו קדושת חיי אדם. גם מספר הקורבנות במלחמות הוא לפעמים תולדה של לזלזול במשמעות. ההתכנסות מצדיקה שיום הבטיחות בדרכים יהיה מסורתי ויתקיים מדי שנה בבית הנשיא. יש ביום כזה, במעמד כזה, מידה ובשורה ואות לטובה להשגמת יעד זה. השופט סיים את דבריו באמרו: הבה נתפלל יחדיו שישתלבו ויתממשו בטחון לאומי ובטיחות בדרכים.

אובדן של 700 מיליון דולר בשנה

ח"כ צחי הנגבי, י"ר ועדת הכלכלה
מסתבר שתוצאותיה של ההסברה כפי שהיא כיום אינם מספקים. צריכה להיות הסברה טובה שמעמדת את הקהל עם כל מה שמצמרר. ועדת הכלכלה מגבשת שורה ארוכה של הצעות שבקרב יקרמו עור וגידים. בכל הנוגע לחשיבות המלחמה בתאונות דרכים, יש קונצנזוס מוחלט בין האופוזיציה לקואליציה. חלק מההצעות שעלו ניתן לקדם במהרה. יש להקצות משאבים לשיפור באיכות הכבישים. כבר היום משקיעים יותר מבעבר, אולם ההשקעה שנדרשת היא השקעה גדולה. אולם לפי חישובים שערכו כלכלנים, השקעה זו לא רק מחזירה את עצמה תוך תקופה של חמש שנים, אלא מכפילה את עצמה. מחיר הדמים מדי שנה מלבד המחיר בנפש, מדובר גם באובדן של 700 מיליון דולר. נמצא כי כל השקעה גם אם היא דורשת שינוי סדרי עדיפויות מוחזרת. יש לפעול לצמצום מחירי

רגל ילדים וקשישים. משרד התחבורה רואה במלחמה בתאונות דרכים משימה לאומית ומרכזית. במאבק משתתפת מערכת שלמה. הגורמים הפעילים במערכה, מלבד משרד התחבורה הם המשטרה, משרד החינוך, המערכת המשפטית, מע"ץ, סיירות, וגורמים וולנטריים ובראשם המועצה למניעת תאונות דרכים. חשוב לפעול למען שינוי המגמה ולהביא לירידה במספר התאונות והנפגעים. ואכן בחודשים ינואר עד ספטמבר ירד מספר התאונות הקטלניות והקשות. אולם אין לראות בכך נחמה, או דבר המעיד על הבאות. השבועיים האחרונים היו קשים במיוחד וסותרים את אשר ארע קודם לכן. לפיכך חשוב לקבוע סדרי עדיפויות. בכל הקשור לתשתית הכבישים ולחינוך הנוגעים בדבר מטפל משרד התחבורה. השנה משקיעה הממשלה 2 מיליארד שקל בכבישים. הוחלט להאיר את כל הצמתים מסיבות של בטיחות וביטחון. המבצע יושלם תוך 3 עד 4 שנים כולל 250 צמתים שאינם מוארים. השנה תופלו 80 צמתים.

כיום אין יותר כבישים שנבנים בלי גדרות הפרדה. כל כביש הכולל יותר משני נתיבים, תוך כדי בנייתו יהיו גדרות הפרדה. משרד התחבורה יום חקיקה חדשה המחייבת חגירת חגורות בטיחות גם במושבאים האחוריים. הרכב חוייב בנסיעה באזורים דולקים בשעות היום בערב. חשוב להגביל את אזורי הנסיעה למהירות עד 30 קמ"ש ליד בית ספר תוך התקנת אביזרי בטיחות. יש להעלות את גיל הנהיגה ל-17.5 שנה. משטרת תנועה ארצית צריכה להתפרש על פני כל הדינה, המימון הוא מתקציב משרד התחבורה. המשטרה צריכה להצטייד במצלמות שמצלמות מרחוק. בעתיד יצויד השוטף בצידוד שיראה לו את הרקע של הנהג והנהג ישלם הקנס במקום. רכבים חדשים חייבים אור מוגבה משנת 1994. עבירות תנועה הומרו לברירות קנס. סוכים עם שר המשפטים שיהיה משפט מידי. מורות חיילות שולבו ללימוד בבתי הספר. בטיחות מלמדים מהגן עד י"ב. לנוכח המשמעות הרבה של הטלוויזיה בחינוך הציבורי, סוכים שידוחו במבט על אירועים תחבורתיים והמשטרה צריכה במצלמות. 20% מאזינים לגל פתוח בצפון. גם בירושלים ובמרכז סיכם משרד התחבורה עם גל"צ. פותחים ערוץ בגל"צ "גלגלים". הערוץ מיועד להדרכה ובטיחות לנהגים צעירים. **מסתבר כי 85% מכלל התאונות נגרמות על ידי הגורם האנושי.** נשאלת השאלה אם האיש ליד ההגה יודע מה יש בידו. אין לנו עדיין תרבות נהיגה. אנו חייבים לבדוק את עצמנו כדי להקדים תרופה למכה.

בתאונות דרכים. דרך הסטטיסטיקה לא רואים את הכאב, האומללות, את הגפיים הכרותות ואת הפצועים קשה לצמיתות. לפיכך חובה עלינו לעשות כל מאמץ לצמצם את מימדי האסון.

הכביש הרכב והאדם

הרב ישראל מאיר לאו, הרב הראשי לישראל
את גורמי התאונה אפשר לייחס לשלושה מרכיבים: הכביש (כלומר התשתית, הגשר, המדרכה וכיר"ב), הרכב, והאדם. כל מי שנוסע היום בכבישי ישראל רואה שנושא התשתית נמצא בעדיפות גבוהה. גם מצבו המכני של הרכב היום משתפר, כי רמת החיים עלתה וחזקה על רכב כי ככל שיהיה חדיש יותר, כן יהיה פחות מזומן ומועד לפורענות. נמצא כי המרכיב השלישי, האדם הוא הראשון בסולם האחוריות. לאחרונה הוחרפה הבעיה; אפשר לתלות את הקולר בסיסמה שכל אחד מאיתנו משלה את עצמו באמירה "לי זה לא יקרה". האשמה טמונה במירון הפנימי שלנו להגיע ראשון, או להגיע קודם, או להגיע יותר מהר. ואז אנו מאיצים את המהירות, עוקפים בניגוד לחוק, עוברים ברמזור אדום ונכנסים לצומת בלי לבדוק. הנהג הישראלי אומר לעצמו: "אני אגיע ראשון ואם משהו עוקף אותי אני אראה ל". לענין תאונות הדרכים היום אמר הרב, כי אינו יודע אם אנו זחירים די הצורך במתן רשיון לנהיגה. למשל, אם נהג עבר תאונה, יתכן כי התאונה נגרמה משום שאינו מכיר די הצורך את המכונית בה הוא נוהג. התאוריה אינה מקנה ידע אלמנטרי. הנהג אינו מכיר את המכונית. אולי במתן הרישיון צריך לבחון באיזו מידה מכיר הנהג את הכלי. אולי מוטב לאבד רגע בחיים מאשר את החיים ברגע.

שני מיליארד שקל לכבישים

ישראל קיסר, שר התחבורה
שר התחבורה אמר, כי אין ספק שהמאבק בתאונות דרכים היא משימה לאומית בעדיפות גבוהה. חיי אדם הם ערך מקודש ביותר. השלטון אחראי על כל חלקיו. האוכלוסיה כולה מצווה להילחם בתאונות הדרכים. לאחר קרות ארוע בו נפגעים אנשים עקב פיגוע חבלני מגייסים את מיטב הכח והמח במדינת ישראל. בתאונות דרכים מספר הנפגעים עולה עשרת מונים על ממספר הנפגעים בכל הארועים החבלניים למיניהם. בתאונות דרכים הקורבן אינו איבדו של הפוגע בו. לפעמים מדובר באנשים ההורגים את הקרובים להם והאהובים עליהם ביותר. בעת האחרונה דווקא מתרבות התאונות של הולכי

תאונות דרכים

בקנס בשיעור של 2000-3000 שקל בשל עבירה בודדת. הקנסות הגבוהים יחייבו את הציבור לשנות את דפוסי ההתנהגות. משטרת ישראל תמשיך להשקיע וליזום במלחמה בתאונות הדרכים.

■ **צה"ל ההוכחה שאם רוצים גם אפשר**

אלוף יורם יאיר, ראש אכ"א
צה"ל מהווה את ההוכחה שאפשר להלחם בתאונות דרכים. בין השנים 1982 – 1992 ירדו מספר התאונות עם נפגעים בצהל ב- 50%. בנתיבים בשטח 93 מדובר במספר נמוך מאוד יחסית של נפגעים. צה"ל מהווה לכן את ההוכחה שאם רוצים אז אפשר. זוהי הוכחה ותוכנה לכל מי שלא עושה. שינינו כי יצרנו אווירה אחת כי יצרנו תרבות אחת. נענייה, את השתיית, כי הדבר החשוב ביותר הוא האווירה בקרב הציבור. בצה"ל תאונות דרכים זה דבר שנלחמים בו. כל מפקד צריך לבחון את עצמו כמה עבירות תנועה נעשו וכמה תאונות נעשו, הדבר יוצר אווירה של זמירות בצה"ל.

אצל מדעני החברה. צריך לפעול ולעשות בקשת רחבה מאוד של תחומים. תחום של הסברה: חינוך והדרכה, המורים יכולים לשמש כסוכני השפעה. כיום מסקיעים בטיפול בנושא זה 1500 איש, הרבה מאוד במחניים של המשטרה, אולם לא מספיק במונחי הבעיה. בשנים האחרונות הגדלו יחידות והוספו קנים ועדיין רואים שמצד אחד עושים יותר ומצד שני התופעה נשארת ברמה גבוהה. הוקמה את יחידת התנועה הארצית, הוכל ושוש מספר האוכפים בכבישים בין-עירי ינים, ואכן היתה ירידה בתחום ההרגוים. במשטרה מקוים שאפשר למצוא קשר ישיר להברת האכיפה לבין התופעה. אין כוונה לצמצם את יחידת התנועה הארצית. מתכוונים להקים יחידת תנועה בשלוש הערים הגדולות. צריך להיות כלי מרכזי שמסוגל להרעית, אשר ייצור אפקט מצטבר, שישפיע על פדוסי ההתנגות של הנהג והולך הרשל. המפכ"ל אינו חסיד של ענישה דקונית: לא בכל תופעה ניתן לטפל בשיטה של זנג וגומרגו. הוסחה היא שמירה הנהגים יפסו וישלמו בזמן הקצר ביותר מחיר גבוה. כאשר יראו, ישמעו וישלמו תבוא התוצאה. מדובר

עלויות של אביוזר ומוצרי בטיחות. יש אביוזר בטיחות שתוצאתם הוכחה, כמו כרית אוויר, צמיגים. חשוב להקים רשות על למלחמה בתאונות דרכים. לסייע לכינונה של מסגרת שתאגד בין המשרדים והארגונים השונים, כדי שתהיה בקרה וטופט ותיאום מערכות מתוך שיקולים כוללים. חשוב שתעשה הקצאת משאבים לטיפול בגורם האנושי שהוא הגורם המרכזי לתאונות. הוצאות החינוך וההסברה יתכן ויכוסו באמצעות מימון על הדלק. חשוב גם להקנות סמכויות ממשיות למשקיפי תנועה.

■ **שעה שבועית למיליון תלמידים**

רם לוי, סמנל" משרד החינוך והתרבות.
אנשי המשרד סבורים שהחינוך מהגיל הרך משמעותי וההשקעה היא לשנים רבות. התלמידים מהווים שגרירים לנושא הבטיחות בדרכים בביתם. יכולת הלימוד וההסמכה בגיל הרך חשובה. קיימת תוכנית, לפיה מקצוע הבטיחות בדרכים יהפוך למקצוע חובה ולא שעות. הלימוד יכלול שעה שבועית של תלמיד. מיליון תלמידים יקבלו מדי שנה שעה שבועית. מעריכים כי הפרויקט יגיע לכלל מיצוי בעוד כד שנים. ההקצאה הכספית של משרד החינוך היא 54 מיליוני שקלים. לפתחה כבר תוכנית של שעה שבועית לכיתות י"א במימון המנהל לבטיחות בדרכים. את התלמידים מלמדות 75 מורות חיילות. משרד החינוך הכשיר 50 מורים עולים. קיימות תוכניות למורים המתאימות לכל גיל. המשרד מקיים השתלמויות למורים. משרד החינוך הכשיר 600 רכזי בטיחות בדרכים, רכז לכל בית ספר.

הגורם האנושי הוא הגורם המרכזי

מפכ"ל המשטרה, רבינוצב רפי פלד
מדובר בתופעה חמורה מאוד, המהווה מאין מגיפה של החברה המודרנית. נוצר אלאיטיות שמביא לאפסיות האומרת שאת התופעה אי אפשר למצמצם.
לדעת המפכ"ל בכל זאת ולמרות הכל ניתן להצליח במערכה, למשל להורגים וכן גם הדלקת הפחיות ואת מספר ההרוגים וכן גם הדלקת אורות ביום. יש תתומים שאפשר לעשות בהם. אפשר להיות אופטימים וכדאי להשקיע ולהתאמץ. הגורם האנושי הוא הגורם המרכזי של כל התופעה. לגורם האנושי יש חלק מכריע תורו ללא תלול התאונה. במלחמה במאונות ורכים צריך לנצל את הידע הקיים

את/ה סוכן/ת ביטוח שרוצה להרוויח יותר

אין אהרן/י אה א"י האקוואט אלן בדעמאן -
הם ידעונו זאג אה/ה אה/ה י אה/ה!

עכשיו, יש לך הזדמנות מצויינת להוסיף
לסל המוצרים שלך – מוצר חדיש,
בעל פוטנציאל שוק גדול מאד עם
תמיכה פרסומית מאסיבית ואגרסיבית.

ל'עצמך? זה הזמן להתקשר
לנ.ט.ל.י - ענף הביטוח
טל': 03-5757799
**ולקבל זריקת מרץ
לעסקים שלך!**

