

9.97x32.42	1	29	עמוד	גלובס - כותרת	25/07/2017	59509028-8
המרכז האקדמי למשפט ועסקי - 26330						

תאונות הדרכים וחינוך לתרבות נהיגה ד"ר שמואל (מולה) כהן

לפרוץ את התקציב

// הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים הוקמה מתוך הבנה כי מצב הבטיחות בדרכים וריבוי התאונות הקטלניות מחייבים טיפול מעמיק והכרח לבנות תוכנית אסטרטגית מעשית לשינוי המצב של כל משתמשי הדרכים: נהגים, נוסעים, הולכי רגל, רוכבי אופנועים ואופניים. השנה מונתה למנכ"לית הרשות, תא"ל (במיל') רחל טבת-זיזל.

בריאיון שהעניקה לעיתונות אמרה טבת-זיזל, כי למרות השקעות העתק של הרשויות השונות באכיפה ובתשתיות, מגמת העלייה במספר ההרוגים והנפגעים בתאונות הדרכים לא נבלמה, אלא המשיכה לעלות זה חמש שנים. לדבריה, "צריך לפצח איך משנים את תרבות הנהיגה - זה שיהיה שובר השוויון במאבק בתאונות".

אני מחזק את דבריה, שאכן חייבים לשנות את תרבות הנהיגה בארץ, אך אתמקד תחילה במגבלה שהציגה - תקציב של 100 מיליון שקלים בלבד, לעומת 550 מיליון שקלים שהוקצו בעבר למלחמה בתאונות. כאן טמון שורש הבעיה.

ראשית, שינוי תרבותי-חינוכי הוא תהליך ארוך שפירוטו עשויים להתבטא כעבור זמן רב. לכן, נקודת המבט לתוכנית בנושא צריכה להיות ארוכת טווח. יש לבנות תחילה "תוכנית חומש", שתתבסס על תקציבים גדולים יותר ממה שמצויים ברשות. כן, צריך לפרוץ את מסגרות התקציב.

בנוסף, התוכנית צריכה לערב את המשרדים הנושקים לתחום הרחב הזה - תחבורה, חינוך, משפטים, ביטחון-פנים, האוצר, צה"ל ועוד - ולשתף נציגים בכירים ממשרדים אלה בהכנת התוכנית. כבר בשלבי הגיבוש שלה, ראוי להיפגש גם עם ראש-הממשלה, ולבקש כי ימנה בכיר ממשדרו שיהיה שותף לדיונים. אם אכן תאושר הצעת החוק שאמורה להכפיף את הרשות לבטיחות בדרכים למשרד ראש-הממשלה, היא עשויה למנף את התוכנית. ייתכן כי גורמים ממשרדים שונים יקטרו על ההוצאות התקציביות הגדולות הדרושות ליישום התוכנית, ברם, מעבר להצדקה המוסרית בהצלת חיי אדם, ניתן להציג חישובים פיננסיים כדי להעמיד זה מול זה את ההשקעה הנדרשת בביצוע התוכנית מול החיסכון בהוצאות הנובעות מאלפי פגיעות באנשים ומאובדן חיי אדם, חיסכון שיהיה תרומה משמעותית להכנסות המדינה.

התוכניות הקיימות היום בנושאי תעבורה בבתי-הספר מדגישות בעיקר מתן ידע בתעבורה; אך נראה שרובם זנחו את הפן של חינוך לערכים. התוכנית ל"חינוך לתעבורה" צריכה להדגיש את הפן החינוכי-ערכי לא פחות מהפן של הרכשת ידע. כך, למשל, ערכים כמו ציות לחוק ולכללים, סובלנות וסבלנות, אי-נטילת סיכונים מיותרים, כבוד והערכה לזולת, כל אלה נדרשים במשנה תוקף בהתנהגות בדרכים.

כמו כן, השיטה הקונבנציונאלית של ההוראה, שבה המורה מעביר ידע והתלמידים פסיביים, פחות אפקטיבית כשמדובר בחינוך לערכים. אחת הדרכים שהוכחה בעולם כמשמעותית ביותר להטמעת החומר הנלמד, ובמיוחד בהטמעת ערכים, היא למידה חווייתית פעילה. למידה כזו מדגישה את חלקו הפעיל של הלומד בתהליך הלמידה, תוך כדי הצגת מקרים אקטואליים, ניתוחם (Case Studies), והסקת מסקנות מכלילות היוצרות קורים התנהגותיים.

כך, התלמיד נמצא במרכז, שותף ומשתתף פעיל בתהליך הלמידה ובהסקת המסקנות, מה שמבטיח הטמעה טובה יותר של הנושאים הנלמדים, ושינוי בהתנהגות המעשית. חשוב גם לתת מקום ראוי בתוכנית לחופשות התלמידים, ובעיקר לחופשת הקיץ הגדולה. אזהרות רק במילים כמו "שמרו על עצמכם בכבישים", אינן מספיקות וחסרות כל תוחלת. תוכנית שתדגיש תכנים התנהגותיים בדרכים לפני היציאה לחופשה, גם באמצעות ניתוח מקרים, עשויה לצמצם את מספר הנפגעים בתאונות הדרכים. לכן, גם מומחים דידקטיים בחינוך ופסיכולוגים-חינוכיים חייבים להיות שותפים בהבניית תוכנית "החינוך לתעבורה" במוסדות החינוך.

על המנכ"לית החדשה יחסית, להביא בשורה חדשנית ונועזת לתרבות הנהיגה וההתנהגות בדרכים. עליה לחרוג מהתקציב, ולהכין תוכנית רבי-מערכתית, מקפת וארוכת טווח, המשתפת משרדים רבים. יישום תוכנית זו יביא לקטיפת פירותיה: צמצום הנפגעים, אווירה נוחה יותר בכבישים, תרומה לצמיחת התל"ג. אחרת, גם רחל טבת-זיזל עלולה להצטרף לחמשת המנכ"לים הקודמים שכשלו בתפקידם בעשר שנות קיום הרשות. ●