

הרהורים על מלחמה בתאונות דרכים

(חומר למחשבה ולויכוח)

עם ארצות אחרות (בעיקר ארה"ב ואנגליה), מהן מתברר (ואנו מאמינים לכך בכנות), כי המצב אצלנו הוא הרבה יותר טוב ויותר שפיר מאשר במתקנות שבארצות אלו.

האם נכון הדבר?

אם כי אינני מפקפק בנכונותם האריתמטית המלאה של הנתונים הסטטיסטיים (אני, כאמור, לפעמים שותף בהכנתם), הריני כופר בזה שמוצדק "משב הרוח" האופטימי הנושב מהם, וזה בגלל השוני במספר נתונים עיקריים. הנה, לשם דוגמה, כמה מהם:

א. אחת הסיבות העיקריות לנהיגה בלתי זהירה בארצות האנגלו-סכסיות והקונטיננטליות היא שיכרות. אצלנו, למולנו, נעדר גורם זה כמעט לחלוטין (אפילו בפורים), לכן, לו רצינו לדייק, חייבים היינו להוציא את אותן תאונות דרכים שנגרמו מסיבות שכרות, מתוך חומר השואתי של ארצות חוץ. הדבר איננו ניתן על-פי רוב לכיצוע.

ב. בארצות, בעלות שטחים עצומים, קיימת כגורם נכבד להתעייפות הנהג, להירדמו על-יד ההגה, ותאונה הבאה כתוצאה מכך — העובדה, שהנסיעה נמשכת שעות רבות, או בכבישים ישרים ללא כל

אין ברצוני בדברי הבאים להלעיט את הקורא בעובדות ובמספרים, אשר, יש להניח, ראה ושמע אותם לא פעם. לכן, אם כי דברי הם מסקנה של לימוד וניתוח של עובדות ומספרים סטטיסטיים ונסיון אישי בלתי-אמצעי במשך העשור הראשון של קיום צה"ל, הרי לא תמצאו בהמשך מאמרי זה אף טבלה ואף מספר.

ידועה לכולם העובדה החמורה כי הנזקים שנגרמו לצה"ל ברכוש, ובעיקר בנפש, כתוצאה מתאונות דרכים עלו וממשיכים לעלות ללא שיעור על הנזקים שנגרמו על-ידי תאונות באימונים ועל-ידי פעולות בגבולות, כולל מערכת סיני. זאת היא, כפי הנראה, הסיבה לכך שכל פעולה הבאה להגביר את המלחמה בתאונות דרכים, כולל ההחמרות החזרות ונישנות בעושים, איננה נתקלת מהפה ולחוץ בכל התנגדות לא בציבור האזרחי ולא בקרב הצבא. אנשים פשוט חושבים, שלא יהא זה יאה שלא לשלם מס שפתיים למלחמה בתאונות דרכים!

אולם, אם נעמיק חקור ונאריך בשיחה עם הנוגעים בדבר (אנשי המשטרה האזרחית והצבאית, אנשי הפרקליטות, שופטים, מפקדי פלוגות אספקה, קציני רכב, ואחרון אחרון — הנהגים עצמם) ואם הם יגלו את צפוני לבם בפנינו, הרי יתברר לנו, כי חלק ניכר מהם אינו מאמין לא ביעילות האמצעים שנקטו בעבר ולא ביעילותם של האמצעים הנוספים המוצעים. קיימת אצלם דעה פטליסטית, כי תאונות דרכים הן תוצאה לוואי הכרחית של התקופה הממורכזת, וכי מספרן לא רק שלא יקטן אלא ילך ויגדל ככל אשר תגדל כמות כלי-הרכב בכבישים ותעלה מהירות מנועיהם, ולגבי המטפלים בתאונות הדרכים בצבא קיים גורם נוסף להרגשת אי-אונים: דעתם היא שאף פעם לא נצליח לעשות נהג זהיר מבחור צעיר בן 18, כי עצם גילו, שאופייניים לו בטחון עצמי מופרז מצד אחד וחוסר נסיון מצד שני, הרי הוא הניגוד הגמור לאותן התכונות הנדרשות מנהג זהיר. כדי לתת תוקף יתר להרגשה זו ש"אין מה לעשות יותר" ו"מה שעשינו זה די והותר" עושים אנו כולנו (גם אני בתוכם) בקלות רבה השואות סטטיסטיות



שינוי בנוף. גם גורם זה אינו קיים (לדאבוננו) בארצנו הקטנטונת, נדמה לי אף לא "במרחבי הנגב."

ג. מאחר ולית מאן דפליג, כי המהירות המופרות היא הגורם העיקרי והקובע בתאונות דרכים, הרי אצלנו, כשהמהירויות המכסימליות, בשטח פתוח ובשטח בנוי, הן מן הנמוכות בעולם, ואין הוראות על מהירויות מינימליות — צריך היה לקבוע אחת לא מבוטל ל"דיסקונטו" של מספר תאונות דרכים בהשוואה עם ארצות בעלות נתונים שונים בשטח זה. הייתי יכול להרבות בציון הבדלים, אולם נדמה לי שאף אלה שציינתי יש בהם משום כוח שכנוע מספיק לצדקת עמדתי. אינני מתעלם מכך שאפשר לטעון כנגדי, כי בארצות המתקנות קיימים הסדרים מיוחדים (כגון האוטוסטרדות, שבהן אין דריסת רגל להולך-רגל ולכן אין בהם גם מקום לדריסת הולך-רגל ע"י רכב מנועי וכו'), אבל סבור הנני שמשקלם של גורמים "מקילים" אלה הוא קטן מערכם של הגורמים "המחמירים" שציינתי לעיל.

ואם עדיין לא שכנעתי את מאן דהוא, הריני רוצה להוסיף את הנימוק האחרון, שעל אף "ציוגותו" נראה לי שאסור לנו להתכחש לו:

הפוטנציאל הידוע של כוח האדם במדינת ישראל בדרך כלל, ובצה"ל בפרט, הוא כזה, שחייבים אנו להכפיל או אף לשלש את מספר האבידות בנפש, הנגרמות לנו, בכדי להמחיש לעצמנו את הנזק הציבורי* שבאבדן חיים אלה.

לכן אין אני מוכן להשקיע את עצמי ואת הזולת עליידי טענות ש"המצב לגמרי לא רע" ושע"י האמצעים (יותר נכון — חצאי האמצעים) שאנו נוקטים מדי פעם בפעם, ילך המצב ויוטב. לכן אני גם חוזר מדי פעם בפעם ושואל את עצמי: "למה זה ככה?" הרי אנחנו משקיעים מאמץ ראוי לשבח בהדרכתו והכשרתו של הנהג הצבאי, הכשרה, אשר לדעתם של כל הנוגעים בדבר, אף עולה על הכשרתו של הנהג האזרחי הממוצע; הרי רמתו השכלית, תבונתו וכושרו הפיסי והאינטלקטואלי של הנהג הצבאי הממוצע שלנו אינם נופלים מאלה של הנהג הממוצע בצבאות אחרים, ואף הדאגה למצב המכני התקין של הרכב, הפעילות ההסברתית המונעת ומערכת השיפוט המיוחדת המענישה — גם הם מש-

* באופן אנדידואלי הרי, כמובן, ערכה של כל נפש שוה לרעותה.

ביעים בהחלט את הרצון ועומדים על הגובה. אם כן — למה פני הדברים הם כאלה?

ותשובתי לכך, תשובה אשר בודאי תיראה כ"אפיקורסית" בעיני רבים מן הקוראים, ואשר ודאי יהיו רבים אשר יחלקו עליה, היא: האשמה היא במספר תכונות של המשטר בצה"ל, בהן שונה הוא מרוב הצבאות האחרים.

אנסה להבהיר את מחשבתי:

א. צבא "רגיל" — רוב רובו שוכן בקסרקטינים או במחנות, על המפקדים ועל הפיקודים גם יחד. בצה"ל — מספר ניכר של מפקדים (ולא רק של מפקדים) ממשיך תוך תקופת שירותו הצבאי לגור במקום מגורים הקודם ונוסע יום יום לצבא "לעבודה".

ב. בצבא "רגיל" — חייל משרת ביחידתו תקופה ממושכת (מספר חודשים) בצורה רצופה, ולאחר מכן מקבל חופשה, אף היא ממושכת באופן יחסי (של כמה שבועות, ואף פעם — לא פחות משבוע), וזה מאפשר לו להגיע ללא חפזן למשפחתו, לבלות ולנוח לשבוע, ולחזור בזמן, שוב ללא חפזן ליחידתו. בצה"ל — רק מגיע הטירון למחנה האימונים, וכבר מתחילה סדרה בלתי פוסקת של חופשות למיניהן (חופשה קצרה, חופשת סוף-שבוע, חופשת ערב-חג, חופשת "יום גשר" וכו' וכו'), הנמשכות עפ"י רוב יום-יומיים, ולפעמים אף שעות ספורות בלבד.

לכן עדים אנו בכל ימות השנה, בכל סככות החניה, שהקים הועד למען החייל לכבוד העשור, לחיילים מבוהלים רבים, הממהרים ל"חופשה" או מ"חופשה".

ג. בצבא "רגיל" — באם המפקד סבור שלחייליו מגיע בידור אחר אימונים מפרכים או בגמר סדרה, דואג הוא לכך כי למחנה יגיע סרט-קולנוע, להקה או צות בידור אחר, בצה"ל — במקרה כזה לוקחים על-פירוב את החיילים העייפים לאחר יום (או ליל) אימונים לתיאטרון או לקולנוע באחת משלושת הערים הראשיות, המרוחקות, ברוב המקרים, מרחק של שעה-שעתיים נסיעה, ומחזירים אותם, בחפזן רב, בשעות מאוחרות של אותו לילה, למחנה.

ואם יתמה הקורא וישאל: היתכן, כי שלושה פרטים קטנים כאלה מתוך אלף ואחת האפשרויות והמצבים, בהם נמצא רכב צבאי, הם הגורמים העיקריים לתאונות דרכים? הריני יכול להבטיחו, כי לאחר עיון במאות תיקים כל שנה, אשר הצטרפו לאלפים במשך העשור הראשון של מדינת ישראל



לבסוף רואה אני חובה לעצמי לענות על עוד שאלה אחת, העלולה להיות מכוונת כלפי: למה אני, ולו בתוקף תפקידי בצה"ל בלבד, אינני מחפש את המוצא בהחמרת השיפוט על עברייני תנועה, אלא בשטחים אחרים?

וזאת היא תשובתי על שאלה זו: הנני סבור כי טוב עשינו בקביעת שיפוט מיוחד על עבירות תנועה כבר בימי הראשונים של צה"ל (ליתר דיוק — בשנת 1949). אני משוכנע שהשיפוט הזה, על רמתו הגבוהה ועל יעילותו הרבה הוא גורם מרסן ומרתיע בעל עצמה רבה. אני סבור ששיפוט זה על סיסמתו העיקרית "בית-סוהר חוסך בית-חולים" חייב להמשיך ולפעול במשך תקופה ארוכה, שאת סופה אין לראות עדיין, וזה על אף תרעומתם של מפקדים רבים על הוצאת שטח חשוב זה מתוך סמכותם של קציני שיפוט בדין משמעתי.

עם זאת רואה אני (ואפשר היה להשתומם לו לא ראיתי) בצורה ברורה ובולטת את כל המגבלות של שיפוט זה, המונעות כל מחשבה בדבר שימוש יתר בו כאמצעי אפקטיבי ללחימה בעבריות בדרך כים. אציין כמה מהתשובות שבהן:—

א. האם תרתיע הוספת מספר ימים לעונש הקבוע בחוק, את אותו הנהג הנחפז, המבוהל או העייף, אשר הנו קל דעת במידה כזאת, שהאפשרות (היכולה בין-דגל להפוך למציאות) של אבדן חיים או נכות קשה של-עצמו או של חבריו, אינה מרתיעה אותו?

ב. יודעים אנו את ההשפעה ההרסנית של שהייה ממושכת בבית-הסוהר על נפשו ואפיו של האדם

וצה"ל, הרי רק לעתים רחוקות קשה היה לי לסוג את הנהג הדרסן או הקטלן לאחד משלושת הסוגים הבאים:

א. הנהג הנחפז בבוקר להגיע בעצמו — ולהביא את אנשי יחידתו — למסדר בוקר ולהחזירם בערב העירה, לפני שעת סגירת החנויות ופתיחת בתי הקולנוע.

ב. הנהג המבוהל — שמא יפסיד רגעים יקרים מתוך החופשה הקצרה שניתנה לו, ולכן אין הוא חס על עצמו ועל חבריו "טרמפיסטים" שאסף בדרך, וכל זאת רק כדי להגיע בהקדם האפשרי למחוז הפצו.

ג. הנהג העייף, אשר אחר יום אימונים ועבודה, מוביל את המכונית בכל המהירות העירה כדי לא לאחר להצגה, ואשר עוד יותר עייף, ולפעמים בהשי- פעת הרשמים שהשאירה בו ההצגה — ממחר עוד יתחרז חזרה למחנה, כדי לא לאבד את הרגעים היק- רים של שעות השינה, אשר נשארו עד להשכמת הבוקר.

ואם ימשיך הקורא לתמוה ולהקשות: האם באמת וברצינות מתכון אני לכך, שאם אפילו צודק אנכי בהנחותי, ואלו הן הסיבות העיקריות לתאונות דר- כים בצה"ל, כי בגלל סיבות אלו בלבד ישונו "סדרי בראשית" כביכול, ונהפוך את אשיות המשטר בצ- ה"ל, עם כל הקשיים התקציביים, הארגוניים וה- פסיכולוגיים הקשורים בזה? — הרי תשובתי לכך היא כפולה:

א. קודם כל הנני חושב את חייהם ובריאותם של מאות חיילים וחיילות וכן של אזרחים הנפגעים ע"י רכב צבאי, שמספרם מגיע במשך שנים לאלפים, לדבר שמצדיק כשלעצמו את כל הטרחה וההוצאה שנרמזה, ומה גם שעלולים אנו לחסוך רבבות רבבות של לירות ברכוש אשר לא יינזק, אולם בעיקר —

ב. הנני סבור שקיימים גורמים רבים ובעלי משקל בשטחים אחרים (כגון טעמי בטחון, טעמי חסכון בכוח אדם, טעמי משמעת וכו'), אשר בגללם בלבד רצויים השינויים במשטר, שרמזתי עליהם; ועכשיו, כשלעצמים אלו מצטרפים גם טעמי אני, שלכל הדעות גם הם בעלי משקל לא מבוטל, הרי נדמה, כי הבעיה הבשילה כבר די צרכה, כדי שתשמש חומר להרהורים ומחשבה של כלל מפקדי צה"ל, ולכך מזמין אני בזה את הקורא.

השופט, בתת הכרתו, מזדהה עם הנפגע, ונותן בפסקי דינו ביטוי לזעמו; בעכירות תנועה — חושב השופט בלבו, שביום מן הימים יכול הוא עצמו להמצא במצבו של הנאשם. אלא שהסיבה לכך היא בתחושתם האינטואיטיבית של השופטים כי הטלת עונש מעל ל„אופטימום“ מסוים מחטיאה את מטרת העונש. לכן נראה לי שאין לחפש תרופה למחלה מתפתחת ומתפשטת זו — שקוראים לה „נהיגה בלתי זהירה“ — בדרך של ניתוח ע"י הרופא המנתח — הוא השופט, אלא ע"י מניעת הזיהום הגורם למחלה.

הצעיר, השפעה שהיא תוצאה הכרחית מהמשטר והחברה בבית-הסוהר. האם יש לנו הזכות המוסרית לשלוח את עברייני התנועה לשם לתקופות עוד יותר ארוכות מאשר עד כה? ג. העלאת העונש המכסימלי בחוק עדיין אינה ערובה מלאה לכך, שהשופטים יטילו גם למעשה עונשים הקרובים לאותו המכסימום, וזה לא בגלל הסיבה הצינית, אשר נתן לה ביטוי דרסטי אחד מהמשפטים האמריקאים, אשר אמר, כי בכל מקרה של עבירה אחרת (שוד, גניבה, רמאות, אונס וכו')



המחלקה — יחידת אימון / סוף מעמ' 51

ד. סיכום

הכול תמימי-דעים, כי בהדרכה קובע התוכן יותר מן המסגרת. ואמנם אין במעבר לשיטת ההדרכה המחלקתית ערובה לכך שההדרכה תהיה יעילה ותכ"לית יותר. אולם רתימת המ"מ להדרכה ישירה, הפעלת המ"כים בראש וראשונה בתרגול מעשי ולא בהסברות מילוליות, חלוקת התפקידים בין המדריכים, וריכוז הארגון להדרכה בידי מפקד אחד בשביל כל המחלקה — כל אלה יחד יוצרים נתונים להדרכה מעשית ותכליתית יותר.

סיים. באופן כללי — בכל מקום שניתנים שיעורי אימון בקורסים, הם יכולים להיערך במחלקות; ואילו בפרק-ההדרכה יש להכשיר את החניכים לתפקידיהם בהדרכה המחלקתית. הדגש בפרק זה יושם, איפוא, בקורס מכ"ים, בשיטות של הלימוד בשלבים והתרגול, ולכך יוקדש עיקר הזמן. החניכים ילמדו גם את מבנה השלם של השיעור, וחלק מהם יתורגלו גם כמדריכי-המחלקה.

בקורס סמלים יוכשר הסמל להדרכה מחלקתית ולתפקידי ארגון הדרכתיים ואילו בקורס מ"מים יכלול פרק-ההדרכה גם את הכשרת הצוער כמדריך-המחלקה.