

המניעים לסרובי להשתתף בפעילות הסברה עם עמותת אור ירוק

נתבקשתי, כמורה לשל"ח, להוביל פעילות בשיתוף עם עמותת אור ירוק, שבה תלמידי, בכיתות ח-ט (המשצ"ים) יעבירו הרצאות לתלמידי בתי הספר היסודיים שבישובם. ההרצאות יתקיימו בהנחיית אור ירוק, כשהתלמידים לובשים חולצות של אור ירוק. אני מעלה על הכתב את ההסבר לסירובי לקחת חלק בפעילות עם עמותת אור ירוק. מובן מאליו שאין לי התנגדות לקחת חלק בפעילות הסברה בנושא זהירות בדרכים לקראת חופשת הקיץ בבתי הספר היסודיים. פעילות כזו, כשלעצמה, היא חשובה ומבורכת. הקושי היחיד שלי הוא מהחסות של עמותת אור ירוק לאירוע הזה, חסות שממנה העמותה מרוויחה הרבה מאוד. ראשית, אציין שבעשור האחרון אני מתעניין מאוד בתחום של תכנון תחבורתי ובטיחות בדרכים, קראתי מאמרים רבים על הנושא והשתתפתי במאבקים ציבוריים שונים. לשם הגילוי הנאות אציין שלפני כשנתיים נהרגה אחותי בתאונת דרכים. מותה של אחותי לא שינה כלל את תפיסותי בנושא זה אך מובן שקשה להתעלם מהפן הרגשי שמלווה את הדין בנושא זה עבורי מאז התאונה.

למעשה, השיח הציבורי בנושא בטיחות בדרכים נשלט בשנים האחרונות על ידי עמותת אור ירוק, הרבה בזכות הרצאות בבתי ספר, בגני ילדים, בצבא ובמסגרות רשמיות אחרות של המדינה. לצד התועלת הברורה בהסברות כאלה, יש בהן כדי לקדם את עמותת אור ירוק ולאפשר לה להצטייר כמי שמובילה את המאבק בתאונות הדרכים. כמו בתחומים רבים אחרים, גם בנושא זה נראה שהמדינה מסירה אחריות ומעבירה אותה לעמותה פרטית. האם אין במשטרת ישראל מי שיכול להנחות את התלמידים שלנו לגבי ההדרכה בבתי הספר? האם אין זה תפקידו של משרד התחבורה ו/או משרד החינוך?

העברת האחריות מהמדינה לאור ירוק אינה "בחינם". השיח הציבורי בנושא בטיחות בדרכים הוא בעל משמעות עצומה ואור ירוק גורפים רווח תודעתי עצום בכך שהם השתלטו על שיח זה. אמנם יש תועלת מסוימת בפעולות ספציפיות של אור ירוק אך בהסתכלות כוללת, הנזק רב מן התועלת. כמעט כל מומחי התחבורה שותפים לתפיסה שהדרך המהירה, הזולה והוודאית ביותר להקטין את מספר התאונות ואת מספר הנפגעים בהן היא צמצום מספר הנסיעות של כלי רכב בכבישים. הדרך לעשות זאת היא פשוטה, הפסקת ההשקעה חסרת הפרופורציות בתשתיות

לרכבים פרטיים ובמקום זאת השקעה בתשתית לתחבורה ציבורית: רכבות, נתיבים מופרדים לתחבורה ציבורית, צמצום מספר מקומות החנייה בערים, אגרות גודש ועוד ועוד. אמנם ההשקעה הנדרשת בתשתית רכבות היא רבה מאוד ואורכת זמן רב אבל סגירת נתיבים רבים לתחבורה ציבורית ומתן עדיפות מוחלטת בכבישים לתחבורה זו, למשל, הינה פשוטה וזולה ויכולה להיעשות תוך פרק זמן קצר ביותר, כפי שנעשה כבר במקומות שונים בעולם. כמובן שהעדיפות תקצר מאוד את זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית, תגדיל את מספר המשתמשים בה ותאפשר להגדיל את תדירות הנסיעות. גם עמותת אור ירוק מודה בכך שפחות נסיעות של רכבים פרטיים משמעותה הפחתת התאונות. אחרי מאמץ רב הצלחתי למצוא באתר העמותה עיסוק בנושא:

<http://www.oryarok.org.il/?p=2058>

<http://www.oryarok.org.il/?p=2838>

עם זאת, העיסוק של אור ירוק בנושא זה הוא אפסי. עיקר העיסוק הוא בדרישה לשיפור התשתיות (בעיקר סלילת כבישים כמובן), הסברה על נהיגה בטוחה, חגורות בטיחות ואביזרי בטיחות אחרים, הגברת האכיפה וכדומה. כמעט בכל הפעילות שלה מקדמת העמותה את התפיסה שתאונות הדרכים אינן תולדה של עלייה חסרת תקדים במספר הרכבים על כבישי ישראל ובמרחק הנסיעה העצום שמכוניות אלה נוסעות מידי יום, אלא תולדה של חוסר אכיפה ו"תרבות נהיגה" בעייתית של הנהג הישראלי. שם העמותה, "אור ירוק- העמותה לשינוי תרבות הנהיגה בישראל", מעיד על כך שהעמותה מעוניינת לקדם את "תרבות הנהיגה", כלומר את התפיסה שכולם צריכים להחזיק רכב פרטי ולהשתמש בו על בסיס יומי והתאונות יימנעו על ידי שינוי תרבותי (מעולם לא הבנתי את הקשר בין "נהיגה" לבין "תרבות").

דוגמה נוספת לעידוד השימוש ברכב פרטי על ידי עמותת אור ירוק היא העידוד לרכוש רכבים ומוצרים נלווים, כולל מנוע חיפוש לרכבים חדשים (לפי מאפייני הבטיחות שלהם) באתר העמותה:

<http://www.oryarok.org.il/?p=958>

מילוי הפרטים של הרכב הדרוש מעבירה את הגולש לאתר מסחרי לכל דבר:

[/http://www.icar.co.il](http://www.icar.co.il)

השאלה הגדולה היא מדוע העמותה פועלת לקידום התחבורה הפרטית תוך התעלמות כמעט מוחלטת מהפתרון המוכח והיעיל של עידוד תחבורה ציבורית והפחתת נפח הנסיעות ברכב פרטי? אפשרות אחת היא חוסר מודעות של ראשי העמותה לאפשרות זו. כפי שכבר הראיתי הם מכירים באפשרות הזו ואפילו מזכירים אותה "בשורות הקטנות", אולי בבחינת "עלה תאנה", כדי להימנע מביקורת על התעלמות מוחלטת. אפשרות שנייה היא שבסוגייה זו האינטרס הכלכלי מנצח את הרצון להפחית את מספר הנפגעים. אני מאמין שאור ירוק מעוניינים להפחית את מספר התאונות, אך רק כל עוד ניתן לעשות זאת בלי לפגוע ברווחים של מי שמרוויח מפריחת תעשיית הרכב הפרטי: חברות הדלק, יבואני הרכב, חברת דרך ארץ המפעילה את כביש 6, חברות לסלילת כבישים, חברות ביטוח ובעלי חניונים.

נראה שבכל פעילותה אור ירוק למעשה זורה חול בעיני הציבור ומעלה על נס היבטים שוליים יחסית בגורמים לתאונות תוך הסתרתן של הגורם העיקרי לתאונות. כיוון שאיש לא יכול להתעלם מתאונות הדרכים וכולם מסכימים שצריך לפעול כדי לצמצם את מספרן- אור ירוק לכאורה מספקת את התשובה השלמה ביותר לשאלה- מה אפשר לעשות. כך היא מקטינה את הסיכוי שהציבור ידרוש מהממשלה את הפתרון שאותו היא, כנראה, מבקשת להסתיר. היכרות עם האנשים והאינטרסים שעומדים מאחורי העמותה עשויה לשפוך אור על הגורמים למדיניות זו של העמותה. ראשי העמותה קשורים בקשר הדוק לגורמים הכלכליים שציינתי מעולם הרכב. יהודה וילק, למשל, מנכ"ל חברת דרך ארץ המפעילה את כביש 6, הוא חבר מועצת עמותת אור ירוק. הכנסים של העמותה הם ברובם סגורים לציבור הרחב ומשתתפים בהם נציגי השלטון, בעלי הון ובעלי תפקידים בכירים בעולם הרכב.

סוגיה נוספת שיש לקחתה בערבון מוגבל שכן הדברים לא עמדו במבחן בית הדין, היא הקשר הבעייתי בין אור ירוק והיו"ר שלה, אבי נאור לבין גופים שלטוניים ופוליטיים, הנראה לכאורה כקשר בעייתי בין הון ושלטון:

<http://www.news1.co.il/Archive/001-D-113594-00.html>

<http://www.themarker.com/law/1.384091>

<http://www.shlavim.org/?p=61>

לסיכום, אני מציע להמשיך ולקיים את פעילות ההסברה בבתי הספר אך לנתק כל קשר עם עמותת אור ירוק. ניתן להעביר את המסרים הקשורים לכללי הבטיחות בקיץ גם בלי ללבוש חולצה עם לוגו של אור ירוק ובלי שהתלמידים הבוגרים המעבירים את הפעילות והצעירים שעוברים אותה, ייחשפו לעמותת אור ירוק ולמסריה. אישית, לא אסכים שהתלמידים שלי, שדיברתי איתם לא מעט השנה על הנושא, ייקחו חלק בפעילות הקשורה לאור ירוק שמקדמת מדיניות מסוכנת המנוגדת לתפיסת עולמי. הגיע הזמן שנפסיק להסתמך על גופים פרטיים ובעלי הון וניקח את החינוך לידיים שלנו, אנשי החינוך.

בברכה,

יואב וקנין,

מורה למורשת ושל"ח,

תיכון שש שנתי על שם רבין, מזכרת בתיה.