

אור ירוק

העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל

היפגעות אזרחים ותיקים בתאונות דרכים בישראל



מחלקת מדיניות ציבורית
2018

פתח דבר

שנת 2017 הסתיימה עם ירידה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים, למרות ירידה זו דווקא בקרב אחת מהאוכלוסיות היותר חלשות, האזרחים הוותיקים, נרשמה עלייה במספר ההרוגים בתאונות דרכים.

העובדה כי מדי שנה תוחלת החיים עולה מחזקת את הצורך במציאת פתרונות אפקטיביים להפחתת ההיפגעות בקרב הוותיקים. הדרכים לשמירה ולהגברת בטחון משתמשי הדרך הוותיקים ידועות וכעת נותר רק ליישמן וזאת באופן מידי.

תמונת מצב זו, בה דווקא אוכלוסיית הוותיקים היא זו שמשלמת את מחיר הדמים בכבישי ישראל, הינה תעודת עניות לחברה המגדירה עצמה כחברה מתקדמת.

עובדות אלו מחייבות אותנו להעמיד נושא זה גבוה בסדר העדיפות, שכן לא בכדי נאמר "**מפני שיבה תקום והדרת פני זקן**" (ויקרא י"ט, ל"ב).

רקע

בסוף שנת 2017 חצתה לראשונה אוכלוסיית האזרחים הוותיקים בישראל את קו המיליון, ומנתה 1.02 מיליון איש, מתוכם 566 אלף נשים ו-452 אלף גברים. אזרחים אלו מהווים כ-11.6% מאוכלוסיית מדינת ישראל והערכות הן כי עם התקדמות הרפואה והעלייה באיכות החיים צפוי שיעור זה לגדול. על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה תהליך הזדקנות האוכלוסייה בישראל נמשך באופן הדרגתי; עם קום המדינה היה חלקם של האזרחים הוותיקים באוכלוסייה 4% בלבד, בשנת 2017 - 11.6%, ובשנת 2040 חלקם צפוי לעלות לכ-14% (קרוב לשני מיליון איש). משמעות הדבר היא, שאנשים רבים יותר יגיעו לגיל זקנה והחברה תצטרך להקצות יותר ויותר משאבים לאוכלוסייה המבוגרת ולצרכיה המיוחדים.

מטרה

דו"ח זה מציג את תמונת המצב החמורה באשר למעורבותם של ותיקים בתאונות דרכים בישראל כדי לאבחן את הבעיות, את נקודות התורפה ואת האתגרים בטיפול במגזר זה בתחום הבטיחות בדרכים. הדו"ח בוחן את המגמות שחלו בשנים האחרונות ומפרט מסקנות והמלצות יישומיות לשיפור הבטיחות בדרכים של אוכלוסיית הוותיקים בישראל.

שיטה

במסגרת הכנת הדו"ח נאספו ועובדו מגוון נתונים ממקורות מידע שונים וביניהם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משטרת ישראל ומחקרים מן הארץ והעולם.

עיקרי הממצאים

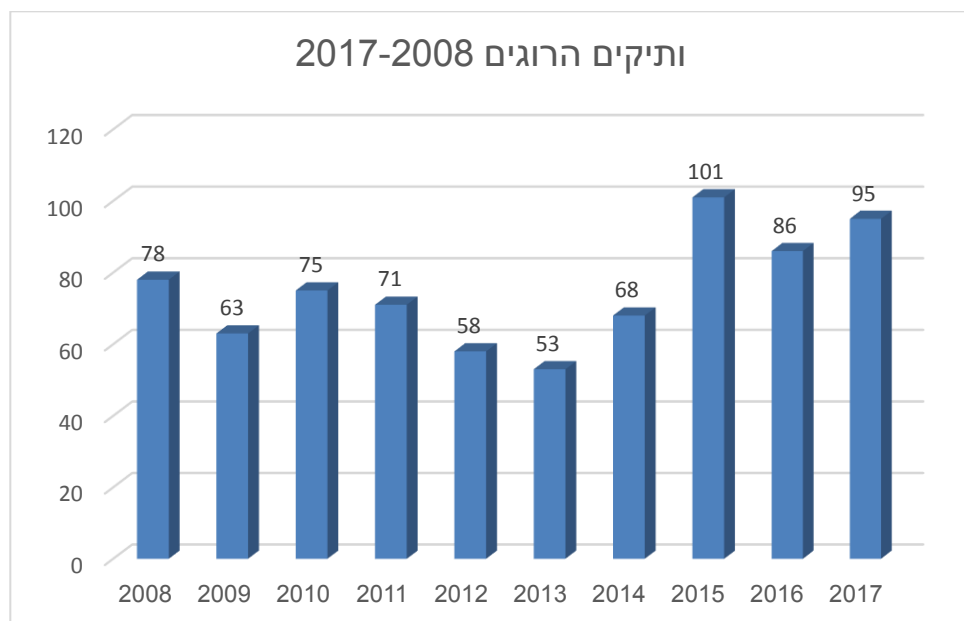
- בשנת 2017 חלה עלייה של 10% במספר הוותיקים שנהרגו בתאונות דרכים
- ותיקים שנהרגו כהולכי רגל מהווים 48% מכלל הולכי הרגל ההרוגים
- מחצית מהוותיקים הולכי הרגל נהרגים בעת חציית כביש במעבר חצייה
- מרבית הוותיקים נהרגים כהולכי רגל, אך נפגעים ברכב
- שיעור ההישרדות בקרב ותיקים נפגעי תאונות דרכים נמוך באופן משמעותי ביחס לכלל האוכלוסייה
- שעות הבוקר – השעות המסוכנות לוותיקים
- מרבית הוותיקים ההרוגים בתאונות דרכים הם גברים
- מרבית הוותיקים ההרוגים הם מהמגזר היהודי
- מעברי החצייה בישראל אינם מותאמים לקשישים
- בשנת 2017 חלה עלייה של 29% במספר הוותיקים שנהרגו כהולכי רגל
- בשנים 2010-2015 נרשם בישראל הגידול הגבוה ביותר במספר הוותיקים ההרוגים
- עברות הנהיגה השכיחות בקרב נהגים ותיקים הן אי-מתן זכות קדימה להולך רגל ואי-ציות לרמזור

הממצאים

בשנת 2017 חלה עלייה של 10% במספר הוותיקים שנהרגו בתאונות דרכים

שנת 2017 הסתיימה עם 95 ותיקים, שנהרגו בתאונות דרכים. נתון חמור זה מהווה עלייה של 10% בהשוואה לשנת 2016 בה נהרגו 86 ותיקים בתאונות דרכים. נתון זה מקבל משנה תוקף לאור העובדה כי בשנת 2017 חלה ירידה במספר ההרוגים הכללי.

בחינה של שיעור הוותיקים ההרוגים מתוך כלל ההרוגים בתאונות הדרכים מעלה כי גם בנושא זה נרשמת היפגעות יתר בקרב אוכלוסייה זו. הוותיקים היוו בשנת 2017 26% מכלל ההרוגים בעוד חלקם באוכלוסייה עומד על 11.6%, כלומר הוותיקים נהרגים בתאונות דרכים בשיעור הגבוה מפי שניים מחלקם באוכלוסייה. בחינה של שיעורי ההיפגעות לאורך השנים מצביעה כי למרות העובדה שבעיה חמורה זו מוכרת וידועה לא רק שלא נרשם שיפור אמיתי בשיעור הוותיקים ההרוגים מכלל ההרוגים, אלא שחלה החמרה משמעותית.



ותיקים שנהרגו כהולכי רגל מהווים 48% מכלל הולכי הרגל ההרוגים

54 ותיקים נהרגו בשנת 2017 כהולכי רגל, הוותיקים מהווים 48% מכלל הולכי הרגל ההרוגים והולכי הרגל הוותיקים הינה למעשה הקבוצה הפגיעה ביותר בקרב הולכי הרגל. שיעורם של הולכי הרגל ההרוגים הוותיקים בקרב כלל הולכי הרגל ההרוגים נותר ללא שינוי משמעותי בעשור החולף, גם במקרה זה למרות שהנושא ידוע ומוכר.

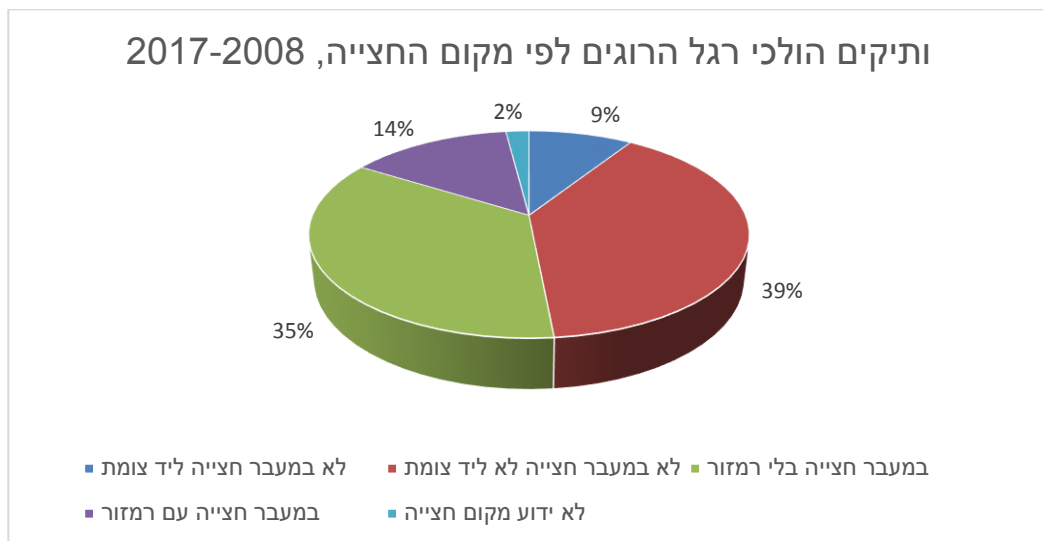
בשנת 2017 חלה עלייה של 29% במספר הוותיקים שנהרגו כהולכי רגל

בשנת גופו של הקשיש פגיע יותר מבחינה פיזית מאשר גופו של אדם צעיר יותר. לכן, כתוצאה מתאונה בעלת עוצמה זהה, הפגיעה הגופנית אצל אדם מבוגר תהיה חמורה יותר מאשר אצל צעיר. הפגיעות הפיזית בולטת בעיקר בשימוש דרך לא מוגן כמו הליכה ברגל, מה שמשתקף בנתוני ההיפגעות הגבוהים של הוותיקים כהולכי רגל ומצביע על אחת הבעיות העיקריות הקשורות להיפגעות האוכלוסייה המבוגרת בתאונות דרכים.



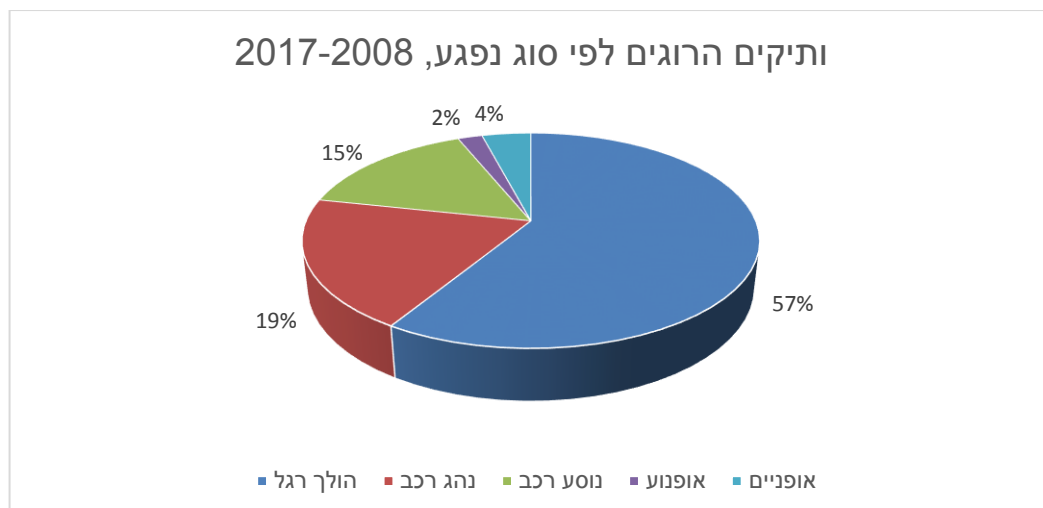
מחצית מהוותיקים הולכי הרגל נהרגים בעת חציית כביש במעבר חצייה

בחינה של מקום ההיפגעות של הוותיקים בעת חציית כביש מצביע כי כמחצית מהוותיקים נהרגים בעת חציית כביש במעבר חצייה, למרות שלכאורה מקום זה אמור להוות איזור מוגן לחוצים.



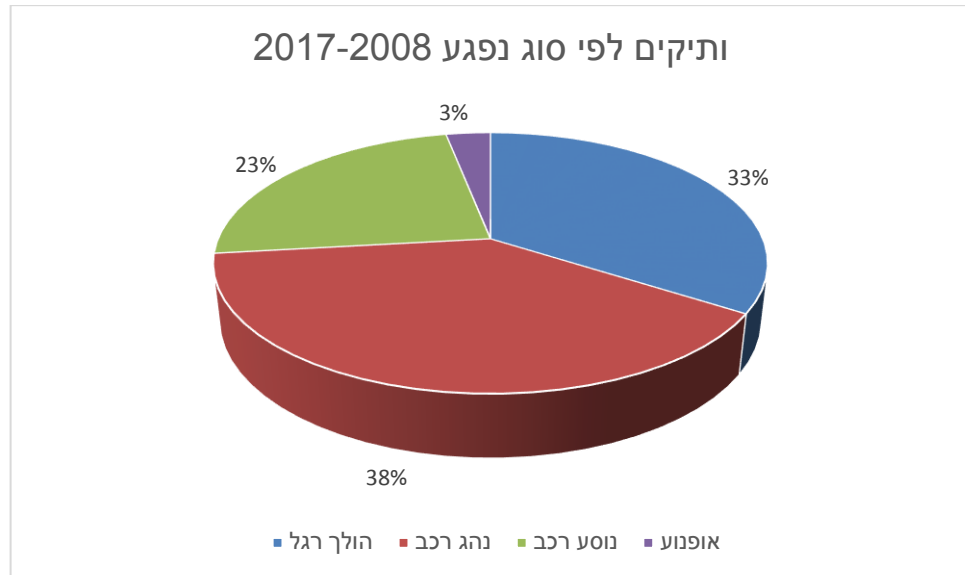
מרבית הוותיקים נהרגים כהולכי רגל

מתוך 95 ותיקים שנהרגו בשנת 2017 בתאונות דרכים 54 נהרגו כהולכי רגל. במבט לעשור עולה כי למעלה ממחצית מהוותיקים (57%) נהרגים כהולכי רגל. בחינה של יתר משתמשי הדרך מצביעה כי כ-19% נהרגים כנהגים, 15% נהרגים כנוסעים ומיעוט נהרגים כנהגי אופניים (4%).



מרבית הוותיקים נפגעים ברכב

בעוד מרבית הוותיקים נהרגים בתאונות כהולכי רגל, שיעורי ההיפגעות הגבוהים ביותר נרשמים בעת נסיעה ברכב. במבט רב שנתי 38% מהוותיקים נפגעו כנהגים, 33% כהולכי רגל ו-23% כנוסעים.



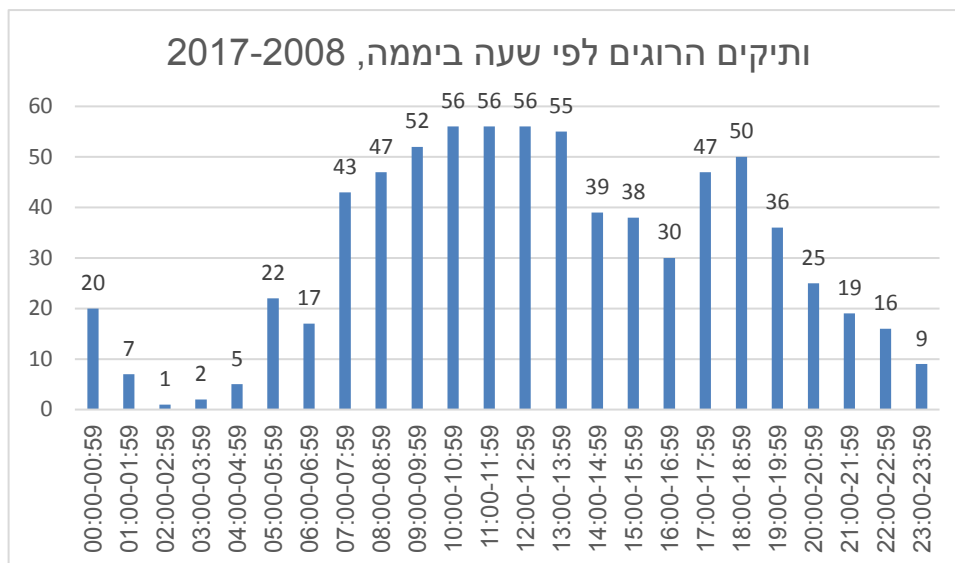
שיעור ההישרדות בקרב ותיקים נפגעי תאונות דרכים נמוך באופן משמעותי

ביחס לכלל האוכלוסייה

במחקר שנערך עבור אור ירוק על-ידי ד"ר קובי פלג, עלה כי השרידות של הוותיקים לאחר שנפצעו חמורה ביותר והיא הקיצונית ביותר מבין כל קבוצות האוכלוסייה. מבין הפצועים שנפטרו, הוותיקים מהווים 11.2%, זאת כאשר הממוצע בקרב כל האוכלוסייה עומד על 4.3% - נתון הגדול פי 2.6 משאר מקרי הפטירה. גם במקרה של שיקום, משך הזמן גדול משמעותית, וגם בפציעות קלות יחסית הגורמות לשבר בלבד, מדובר בנזקים נמשכים, בירידה ביכולת הפיזית ובהשפעה נפשית קשה, תופעות הידועות גם במקרה של "תאונות בית".

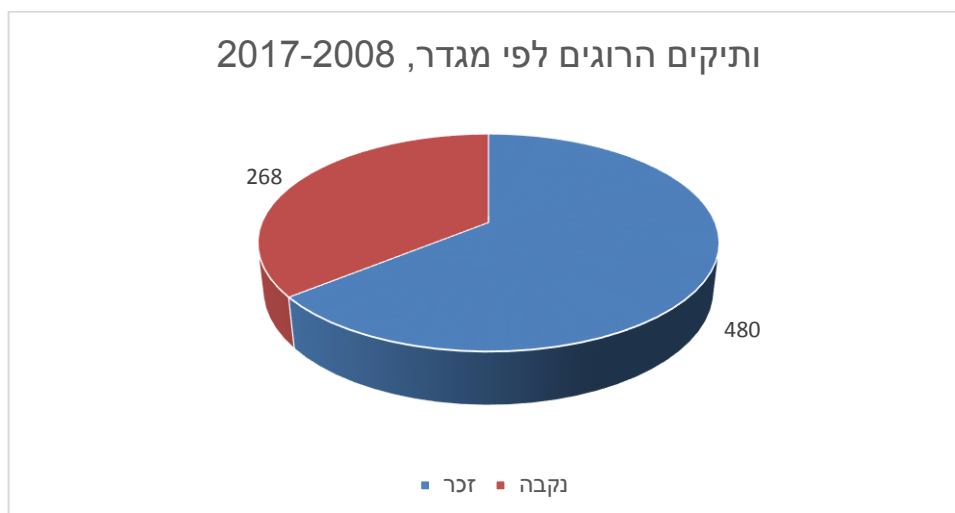
שעות הבוקר – השעות המסוכנות לוותיקים

בחינה של היפגעות בקרב הוותיקים לפי שעות היום מצביעה על כך שבעשור החולף השעות הקטלניות ביותר בה נהרגו הכי הרבה ותיקים היא בין 10-13 בבוקר. באופן כללי ניתן לציין כי השעות המסוכנות בהן נרשם מספר הוותיקים ההרוגים הגבוה ביותר אלו שעות הבוקר עד הצהריים ושעות הערב המוקדמות.



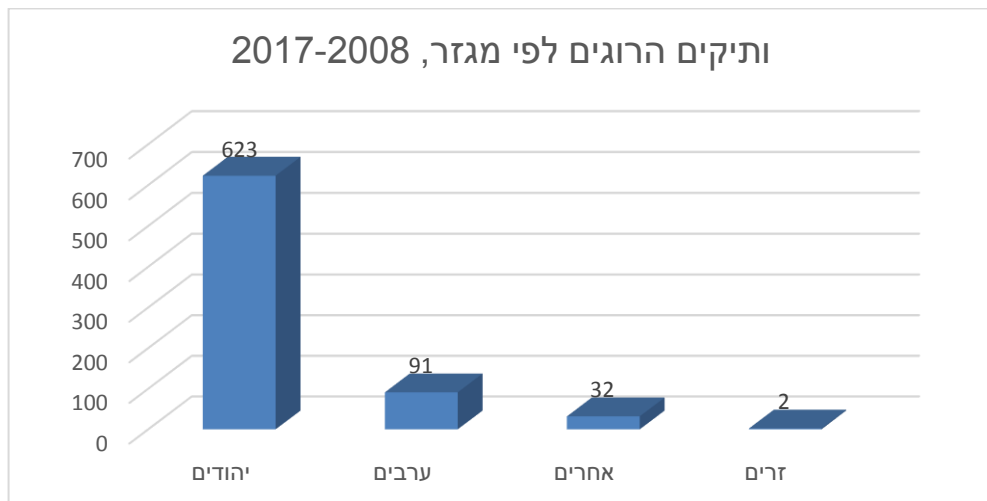
מרבית הוותיקים ההרוגים בתאונות דרכים הם גברים

בחינה של ההיפגעות לפי מין מעלה כי גברים ותיקים נפגעים בשיעור ניכר יותר מנשים קשישות. 64% מהוותיקים ההרוגים בעשור החולף הם גברים. משנת 2008 נהרגו 748 ותיקים – 480 מהם גברים ו-268 נשים.



מרבית הוותיקים ההרוגים הם מהמגזר היהודי

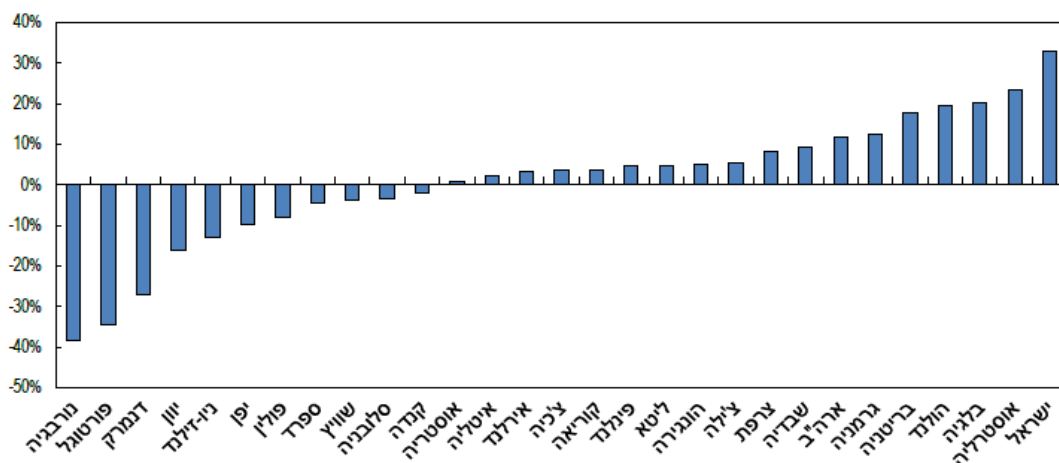
83% מהוותיקים ההרוגים בעשור החולף הם מהמגזר היהודי ו-12% מהוותיקים הם מהמגזר הערבי. נתון זה לא השתנה לאורך השנים ולמעשה בקרב הוותיקים יש לפעול ביתר שאת בקרב המגזר היהודי שם נרשמים מרבית ההרוגים.



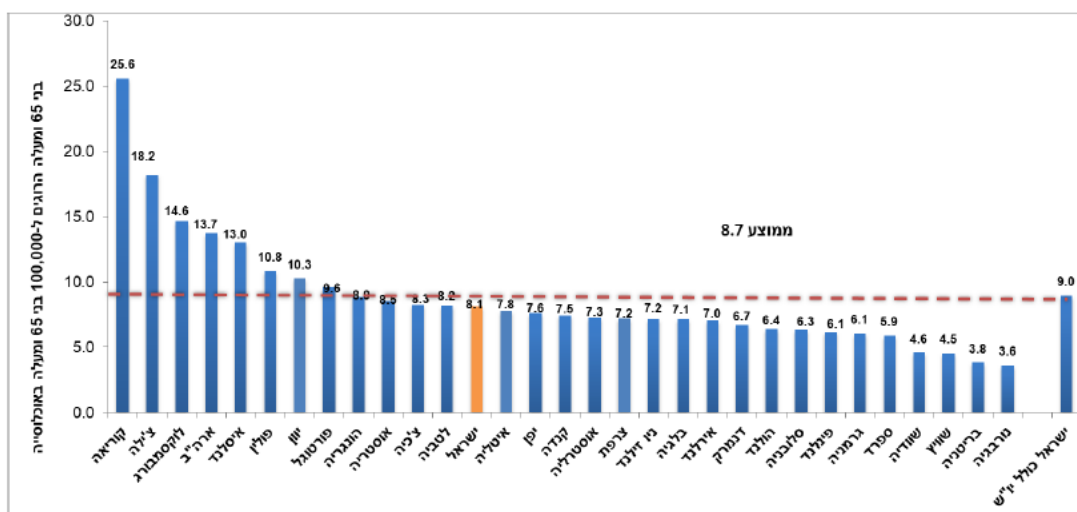
השוואות בינלאומיות

בהשוואה בינלאומית של השינוי במספר הוותיקים ההרוגים בשנים 2010-2015 עולה כי בישראל נרשם הגידול הגבוה ביותר בשנים אלו. בהשוואה של מספר ההרוגים לפי 100,000 ותיקים באוכלוסייה ממוקמת ישראל מעט מתחת לממוצע המדינות הנבדקות וכך גם בשיעור הוותיקים ההרוגים מכלל ההרוגים.

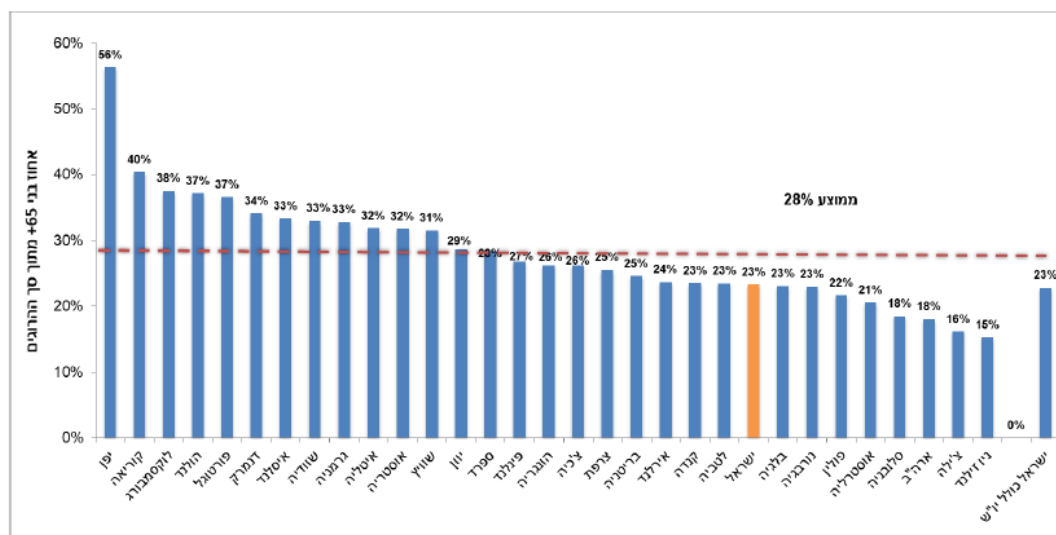
שינוי במספר הוותיקים ההרוגים* מתוך סך ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2010-2015



מספר ותיקים הרוגים* בתאונות דרכים ל-100,000 ותיקים באוכלוסייה



אחוז ותיקים הרוגים* מתוך סה"כ ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2016



* מקור: נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ע"ב נתוני IRTAD

עבירות נהיגה בקרב נהגים ותיקים

על פי נתוני הלמ"ס עברות הנהיגה השכיחות בקרב נהגים בני 65 ומעלה הן:
 אי-מתן זכות קדימה להולך רגל – כ-27% מהנהגים בגיל זה שעברו עברת נהיגה בעת תאונת דרכים עם נפגעים (לעומת כ-17% בשאר האוכלוסייה).
 אי-ציית לרמזור – כ-20% מהנהגים בגיל זה שעברו עברת נהיגה בעת תאונת דרכים עם נפגעים (בדומה לשאר האוכלוסייה).

מעברי החצייה בישראל אינם מותאמים לקשישים

כחלק מהכנת דו"ח זה נערך סקר תצפיות בו נצפו כ-1,500 אזרחים בעת חצייה במעבר חצייה ב-91 רשויות ברחבי הארץ. בתצפיות נבדקו מספר פרמטרים מרכזיים, בעלי השפעה מהותית של רמת הבטיחות: משך המופע הירוק ברמזור – האם משך מופע האור הירוק (במעברי חציה עם רמזור) מותאם לקצב ההליכה של האזרחים הוותיקים. תקינות מעבר החצייה - האם מעבר החציה דהוי, האם קיימת הנמכת מדרכה בכניסה למעבר החציה, האם קיים פס האטה לפני מעבר החציה. באופן כללי זמן החציה של אזרח ותיק כפול מזמן החציה של הולך רגל שאינו קשיש. זמן החציה הממוצע של הולך רגל ותיק הוא 12 שניות לעומת 7 שניות שלקח לסוקר מטעם אור ירוק לחצות את מעבר החציה. בדיקת תשתית מעברי החציה העלתה גם כן תוצאות מדאיגות:

- כל מעבר חצייה שלישי שנבדק היה מחוק או דהוי.
- ב-72% ממעברי החציה לא קיים פסי האטה או שמעבר החציה לא מוגבה.
- ב-10% ממעברי החציה שנבדקו לא הייתה הנמכה תקנית.
- במחצית ממעברי החצייה אין תמרור או שהתמרור לא תקין.

מסקנות והמלצות

מספר משתמשי הדרך המבוגרים יגדל באופן משמעותי בעשורים הקרובים, ואיתו גם מספר הנהגים בגילאים המבוגרים. בדו"ח הנוכחי נמצא, כי בדומה לשנים קודמות, אוכלוסיית הוותיקים היא בעלת סיכויים גדולים יותר למות בתאונות דרכים לעומת משתמש הדרך הממוצע. בניגוד לצעירים, הוותיקים הם משתמשי דרך זהירים, הם אינם נוהגים בפראות, ובאופן כללי התנהלותם זהירה יותר בדרכים.

עם זאת, יש לזכור כי מדובר בשלב שבו הגוף מזדקן וחלה ירידה בתפקוד החושים. כחלק מתהליך זה, שהוא הדרגתי אך בלתי נמנע, נוספות מגבלות תפקודיות העשויות לסכן את ההתנהלות הבטוחה בדרך, הן בעת הליכה ברגל, הן בעת נהיגה והן בעת כל שימוש אחר בדרך. כפי שעולה מהנתונים, אוכלוסיית הוותיקים נמצאת בסיכון מוגבר בעיקר כהולכי רגל, כיוון שזמן החצייה שלהם ארוך יותר וחושים כמו ראייה ושמיעה אינם חדים כפי שהיו בעבר.

עם העלייה בחלקם של הוותיקים מכלל האוכלוסייה, יעלה מספר שנות הנהיגה ומספר הנהגים שימשיכו לנהוג גם בגילאים המבוגרים ביותר ילך ויגדל בעתיד הקרוב; ותיקים רבים יותר יחזיקו ברישיון נהיגה למשך זמן ארוך יותר וינהגו למרחקים גדולים יותר. לכן, חשוב מאד למצוא דרכים להפחית את תדירות התאונות שבהן הם מעורבים ואת חומרתן.

חשוב לציין כי מגבלות תפקודיות הנובעות מתהליך ההזדקנות אינן קשורות בהכרח להתנהגות בלתי בטיחותית בדרכים. דווקא לאוכלוסייה הוותיקה ישנם מאפיינים היכולים למנוע בעיות בטיחותיות; מחד גיסא, ותיקים רבים מכירים וחשים במגבלות גופם ובירידה בכישוריהם בדרך, ומאידך גיסא, מדובר במשתמשי דרך ותיקים ומנוסים, השולטים היטב במיומנויות הנהיגה וב'קריאת' מצבי תנועה. עם היציאה לגמלאות, כאשר גדל משך הזמן הפנוי, ותיקים רבים

מעדיפים לנהוג כאשר הכביש פחות עמוס, באור יום ובתנאי מזג אוויר נוחים. הצורך המופחת בריגושים גם כן משחק תפקיד – הנהגים הוותיקים אינם נוהגים בהשפעת אלכוהול ובאופן כללי מצייתים יותר לתמרורים ולחוקי תנועה מאשר נהגים צעירים יותר.

שיפור בטיחותם של הוותיקים צריך להתייחס לכך שמדובר באוכלוסייה בעלת צרכים ייחודיים, בדיוק כפי שנעשה כאשר מדובר בילדים צעירים. מדיניות המכוונת כלפי הקטנת הסיכון של הוותיקים, צריכה לצאת מנקודת הנחה שהתנהלותם של ותיקים בדרכים שונה מזו של האוכלוסייה הצעירה יותר ולהציע פתרונות ייעודיים.

1. מיקוד בקרב אוכלוסיית הוותיקים

בחינה וניתוח של נתוני ההיפגעות מצביעים באופן ברור כי מתוך אוכלוסיית הוותיקים מרבית ההרוגים נרשמים בקרב הולכי רגל במגזר היהודי. יש למקד פעילות נרחבת בקרב אוכלוסייה זו במסגרת הכלים שיובאו להלן

2. הולכי רגל

ניתן לשפר את בטיחותם של הולכי הרגל באמצעות שיפור הנראות (הן של הולכי הרגל המבוגרים והן של משתמשי דרך אחרים), באמצעות טיפול במפגעים כגון בורות פעורים או חפצים מסוכנים על המדרכה.

יש להתאים את סביבת מעברי החצייה להולכי הרגל הוותיקים תוך הנמכת המדרכה לפני מעברי חצייה, סימון המדרכה הסמוכה למעבר החצייה, שימוש בתמרור גדול ובולט והתאמת הרמזורים להולכי רגל במעברי החצייה כך שיתאימו לחצייה איטית יותר.

3. כלי רכב

בטיחותם של כלי הרכב כיום מותאמת בעיקר לנהג המבוגר הבריא. בעוד שפותחו מערכות הגנה כמענה לצרכי הבטיחות של ילדים, צרכי הבטיחות של הנהגים הוותיקים נותרו ללא מענה. האמצעים העיקריים הדרושים קשורים

בעיקר לפיתוח כלי רכב פשוטים להפעלה, שיקלו על תפעול הרכב בעת הנהיגה. בנוסף, כיוון שכמות הנסיעות ומרחקי הנסיעה יורדים משמעותית בגילאים המבוגרים, נהגים ותיקים רבים מעדיפים להמשיך לנהוג באותה מכונית שנים רבות, מבלי להחליף לדגם חדיש יותר. לעתים משמעות הדבר, היא כי אותם נהגים נוהגים בכלי רכב מיושן ופחות בטיחותי, שאיננו מצויד בטכנולוגיות הבטיחות החדשות, שקיימות (וחלקן אף מחויבות על פי חוק) בדגמים החדישים יותר. לכן, חשוב להמריץ במיוחד נהגים בגילאים המבוגרים לנהוג בדגמי רכב בטיחותיים.

4. נהגים

כיום רשויות החוק מאריכות או מפסיקות הארכת רישיון נהיגה על בסיס בדיקת עיניים מהירה ומילוי טופס קצר על ידי רופא. כדי לשמר יכולות נהיגה ולהכין את המזדקנים לשינויים בהרגלי נהיגה יש לפתח עבורם תכניות הדרכה ולשקול התניה של הארכת רישיון בהשתתפות בהן. תכניות כאלה תאפשרנה אבחנה מקיפה של יכולות נהיגה, יותר מזו הקיימת כיום. על סמך אבחנה זו, יינתנו המלצות להפסקת נהיגה או לנהיגה המתאימה ליכולות כמו, נהיגה עם או בלי הגבלות, וקורסים לנהיגה זהירה ומותאמת ליכולות.

מנקודת ראות בטיחותית, אם יש סכנה בנהיגה בגילאים המבוגרים, יש לעודד נהגים ותיקים שיחליפו את הרכב באמצעי תחבורה אחרים; עבור כל קבוצת מטרה יש להתאים את אמצעי התחבורה המתאים ביותר. הזמינות של תחבורה ציבורית היא חשובה ביותר. ככל שיותר ותיקים ימשיכו לגור בגפם, ותחבורה ציבורית קרובה איננה תמיד זמינה, חשוב שתחבורה קהילתית מדלת לדלת תהיה זמינה, בעיקר באזורים הכפריים.

5. תשתית

שיפורים תשתיתיים המתאמים לכלל אוכלוסיית משתמשי הדרך יעילים גם עבור אוכלוסיית הוותיקים. תשתית מתאימה לנהגים ותיקים צריכה להיות פשוטה ומרווחת כדי לאפשר זמן ארוך יותר לתמרון. תשומת לב מיוחדת צריכה להיות

מופנית לתכנון צמתים – למשל, על ידי החלפת תמרורי עצור ברמזורים, על ידי בניית מעגלי תנועה רבים יותר ועוד. עיקר תשומת הלב צריכה להינתן למקומות שבהם נמצאים משתמשי דרך ותיקים רבים, כגון מרכזי ערים, אזורים שבהם יש מועדוני ותיקים, מרכזי יום ובתי דיור מוגן, כמו גם מקומות ייעודיים שבהם נמצאים ותיקים רבים – בקרבת קופות חולים, פארקים ומרכזי קניות. במקומות אלו יש להביא למיתון תנועה ולהורדת מהירויות הנסיעה בין אם באמצעים תשתיתיים ובין אם באמצעות אכיפה ייעודית.

6. הסברה

הפצת מידע חשובה כדי לתת לקשישים ולקרובים אליהם (משפחה, מטפלים) מידע לגבי המגבלות התפקודיות הקשורות בהזדקנות ועל העזרים הקיימים כדי שיוכלו להמשיך לנהוג בבטחה עד כמה שניתן. מידע זה צריך להסביר גם את השינויים במצבי התנועה ובחוקי התנועה ואת המצבים הבעייתיים שבהם הם עשויים להיתקל וכיצד להתמודד איתם באופן הטוב ביותר. מידע כזה יכול להיות מלווה בקורס נהיגה מעשית (כפי שקיים במספר מדינות). האתגר הגדול ביותר הוא להגיע לאנשים שבעצמם יש להם ספקות לגבי מיומנויות הנהיגה שלהם, ולאלו המעריכים יתר על המידע את כישורי הנהיגה שלהם. שתי קבוצות אלה ייטו פחות להשתתף בקורסים מעין אלה – הקבוצה הראשונה בגלל החשש לאבד את הרישיון והקבוצה השנייה כיוון שחבריה משוכנעים שהם לא זקוקים לו. במקביל יש לבצע פעילות הסברה בקרב יתר משתמשי הדרך הוותיקים שאינם נוהגים עוד. פעילות זו צריכה גם היא להתייחס למגבלות הייחודיות של הוותיקים כהולכי רגל, משתמשי תחבורה ציבורית וכו'.

7. טכנולוגיות

כיום מקדמים שימוש במערכות עזר מתקדמות לנהג (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) שיכולות לפתור חלק מהבעיות על ידי מתן סיוע ספציפי לנהג. בסביבת כביש שאיננה תמיד מתאימה ליכולות ולמגבלות של הנהג המבוגר, מערכות ADAS יבטיחו שמשתמשי הדרך המבוגרים יישארו בטוחים

יותר. המערכות המסייעות לנהג הקשיש, המתייחסות באופן ספציפי למגבלות התפקודיות, יכולות לתרום להפחתה במעורבותם של נהגים ותיקים בתאונות דרכים. למערכות ADAS צריכות להיות התכונות הבאות:

- הפניית קשב לתנועה המתקרבת
- הבחנה באובייקטים הנמצאים בשטחים מתיים
- מתן עזרה בהכוונת הקשב של הנהג לאינפורמציה רלוונטית
- מתן ידע מוקדם על מצב התנועה הבא

מזה זמן כבר קיימות ברכב התאמות המפצות על מגבלות פונקציונליות, כמו ירידה בכוח שרירים. לדוגמה, הגה כוח, תיבת הילוכים אוטומטית והתאמת הכוח הדרוש כדי ללחוץ על דוושת הבלימה או התאוצה. בנוסף, ישנן מערכות נוספות כמו בקרת שיוט מתקדמת והתראה על סטייה מהנתיב. אולם, אין כמעט יישומי ADAS המסייעות לנהג לראות, להקצות קשב ולעבד מידע. אלו בדיוק המערכות שיכלו להועיל במיוחד לנהגים מבוגרים.

אחרית דבר

מתן מענה אפקטיבי לאזרחי ישראל הוותיקים, אשר יאפשר להם לשמור על ניידותם, ללא פגיעה בבטיחותם, דורש אסטרטגיה כוללת וטיפול הוליסטי בנושא. מחקרים בעולם קובעים כי יש לשלב פעילות של טיפול בתשתיות, חינוך והגברת בטיחות הרכבים כאמצעים היעילים לשיפור בטיחות הוותיקים בדרך. על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים בשיתוף עם הגופים הרלוונטיים להוביל תכנית מערכתית רב שנתית לצמצום ההיפגעות ולהגברת בטיחות משתמשי הדרך הוותיקים.

יניב יעקב, עו"ד

סמנכ"ל

עמותת אור ירוק