



# היפגעות ילדים בתאונות דרכים בישראל

יוני 2024

## פתח דבר

35 ילדים עד גיל 14 נהרגו בשנת 2023, **שיא במספר ההרוגים** בקרב ילדים ב-13 השנים האחרונות, עלייה של 22% לעומת שנת 2022.

מסקירת הנתונים עולה כי 20 ילדים נהרגו בשנת 2023 כאשר הלכו ברגל. בנוסף, השעות המסוכנות לילדים הן שעות הצהריים ואחר הצהריים בהן ילדים רבים מסיימים את המסגרות הלימודיות וממשיכים אל מסגרות אחר הצהריים. ילדי החברה הערבית נפגעים בתאונות דרכים בשיעור גבוה בהשוואה לילדי החברה היהודית.

לילדים כמשתמשי דרך יש מאפיינים ייחודיים שיש לשים עליהם דגש בעת תכנון תשתיות ודרכים. ילדים יכולים להתנהג באופן בלתי צפוי ולעיתים אינם מבינים את כללי הדרך ואת הסכנות הטמונות בה. בנוסף, ילדים הם נמוכים ולעיתים נהגים לא מבחינים בהם.

דו"ח זה המובא לעיוןך, סוקר את נתוני ההיפגעות של ילדים עד גיל 14 בתאונות דרכים. הדו"ח מרכז ומאיר את נקודות התורפה המרכזיות המובילות למותם של ילדים בתאונות דרכים. בנוסף לכך, הדו"ח מרכז את הפתרונות הישימים והיעילים אשר יובילו לצמצום היפגעותם של ילדים בתאונות דרכים.

עני"ד ינגב יעקב,

מנכ"ל עמותת אור ירוק

## **רקע**

בישראל חיים כ-2.6 מיליון ילדים (בני 0-14), שהם כ-28% מאוכלוסיית המדינה. מתוכם כשני מיליון מיליון ילדים יהודים (76% מסך כל הילדים) וכ-600 אלף ילדים מהחברה הערבית (24% מסך כל הילדים). ילדים מהווים כ-10% מכלל ההרוגים בתאונות דרכים בישראל.

## **מטרה**

מטרת הדו"ח היא להעלות את נושא היפגעות הילדים בתאונות דרכים לסדר היום הציבורי ולעודד פעילות נחושה, ממוקדת ואפקטיבית לצמצום התופעה. לשם כך, הדו"ח סוקר את האוכלוסיות והמקומות העיקריים בהם ההיפגעות היא חמורה ועל כן בהם יש לטפל בהקשר זה. בנוסף, הדו"ח מכיל המלצות שיישומן יתרום לצמצום ההיפגעות של ילדים בתאונות דרכים.

## **שיטה**

בד"ח זה נעשה שימוש בנתוני היפגעות ילדים בתאונות דרכים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נתוני מכון גרטנר ומחקר של המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC), רלב"ד ועוד.

## עיקרי הממצאים:

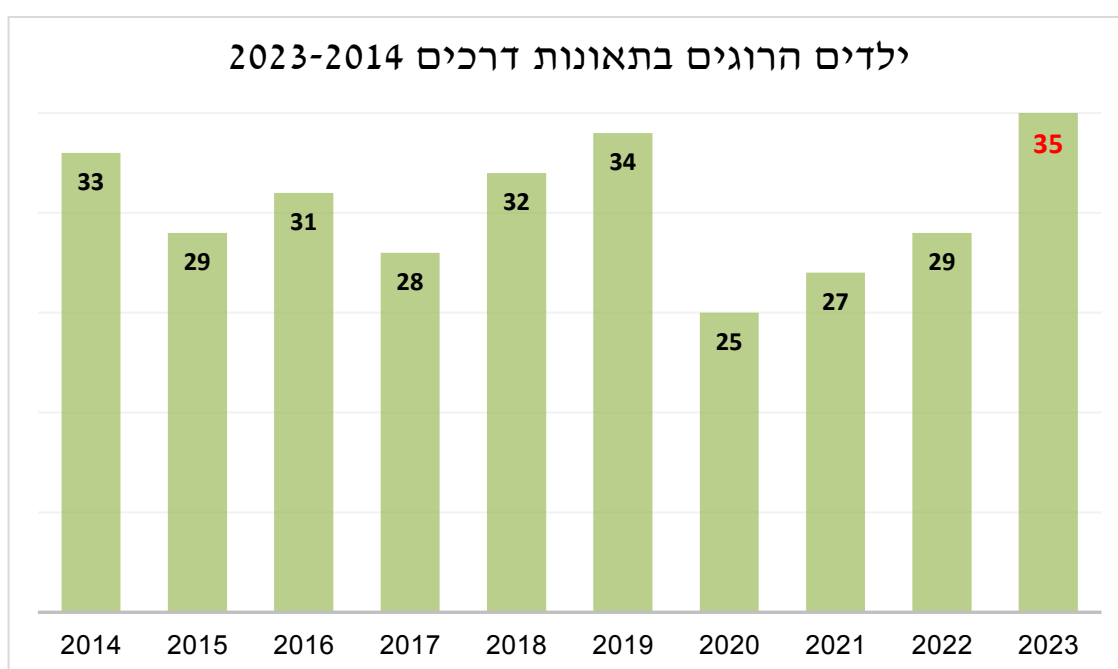
- שנת 2023- הקטלנית ביותר לילדים ב-13 השנים האחרונות
- ארבעה ילדים נפגעו קשה בכל שבוע
- אחד מכל עשרה הרוגים בתאונות דרכים- ילד מתחת לגיל 14
- 60% מהילדים שנהרגו בתאונות דרכים – הולכי רגל
- החודש הקטלני בשנה- אוקטובר
- 15:00-14:00 השעה המסוכנת לילדים
- מרבית הילדים ההרוגים- מהחברה הערבית
- אחד מכל עשרה רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים- ילד מתחת לגיל 16
- ישראל בתחתית מדינות אירופה בצמצום הילדים ההרוגים בתאונות דרכים
- בסביבת מחצית מבתי הספר אין פסי האטה

## הממצאים בהרחבה

### שנת 2023 - הקטלנית ביותר לילדים ב-13 השנים האחרונות

35 ילדים עד גיל 14 נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023, השנה הקטלנית ביותר לילדים ב-13 השנים האחרונות. בשנת 2023 נהרגו ילדים בתאונות דרכים בשיעור הגדול ב-21% לעומת שנת 2022 – שישה ילדים יותר. העלייה בילדים שנהרגו בתאונות דרכים ארעה חרף המלחמה שפרצה בשבעה באוקטובר והביאה לירידה משמעותית בנסועה.

303 ילדים נהרגו בעשור האחרון בתאונות דרכים, 30 ילדים שנהרגים בממוצע בכל שנה – כיתת לימוד שלמה שנמחקת בכל שנה.

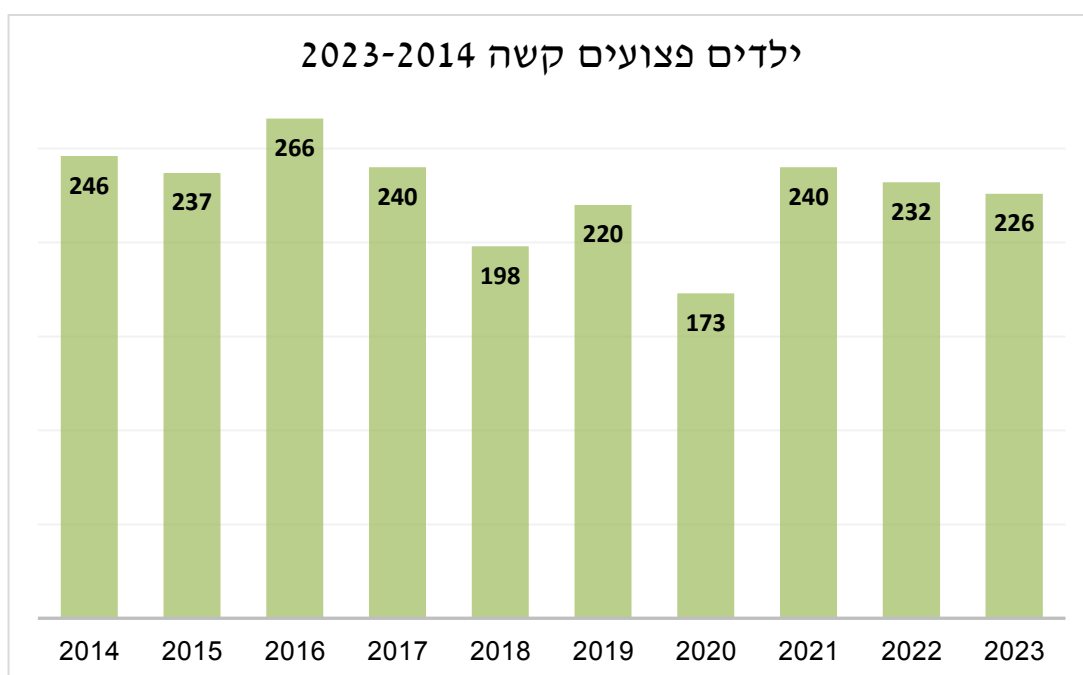


• מקור: למ"ס

## ארבעה ילדים נפגעו קשה בכל שבוע

226 ילדים עד גיל 14 נפצעו קשה בתאונות דרכים בשנת 2023 - ארבעה נפגעים קשה בכל שבוע בממוצע. למרות הירידה בילדים שנפגעו קשה בשנת 2023 לעומת השנתיים שקדמו לה, המספר נמוך רק ב-1% מממוצע השנתי בעשור האחרון (2014-2023) ולכן לא ניתן להגדיר את הירידה כמשמעותית.

2,278 ילדים נפצעו קשה בתאונות דרכים בעשור האחרון, 228 ילדים שנפצעו קשה בתאונות דרכים בממוצע בכל שנה.

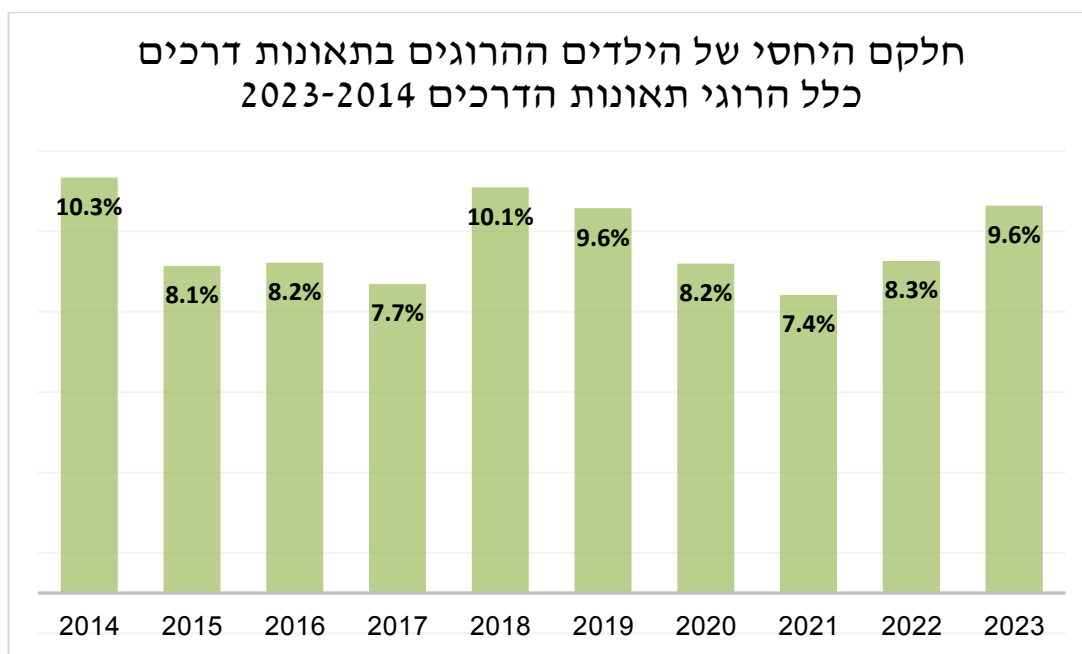


• מקור: למ"ס

## אחד מכל עשרה הרוגים בתאונות דרכים- ילד מתחת לגיל 14

35 ילדים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023, המהווים 9.6% מכלל הרוגי תאונות הדרכים באותה שנה- אחד מכל עשרה. בהשוואה לשנת 2022, נרשמה בשנת 2023 עלייה של 16% בחלקם היחסי של הילדים מכלל ההרוגים בתאונות דרכים. זוהי השנה השלישית ברציפות שבה חלקם היחסי של הילדים ההרוגים בתאונות דרכים מכלל הרוגי תאונות הדרכים נמצא בעלייה.

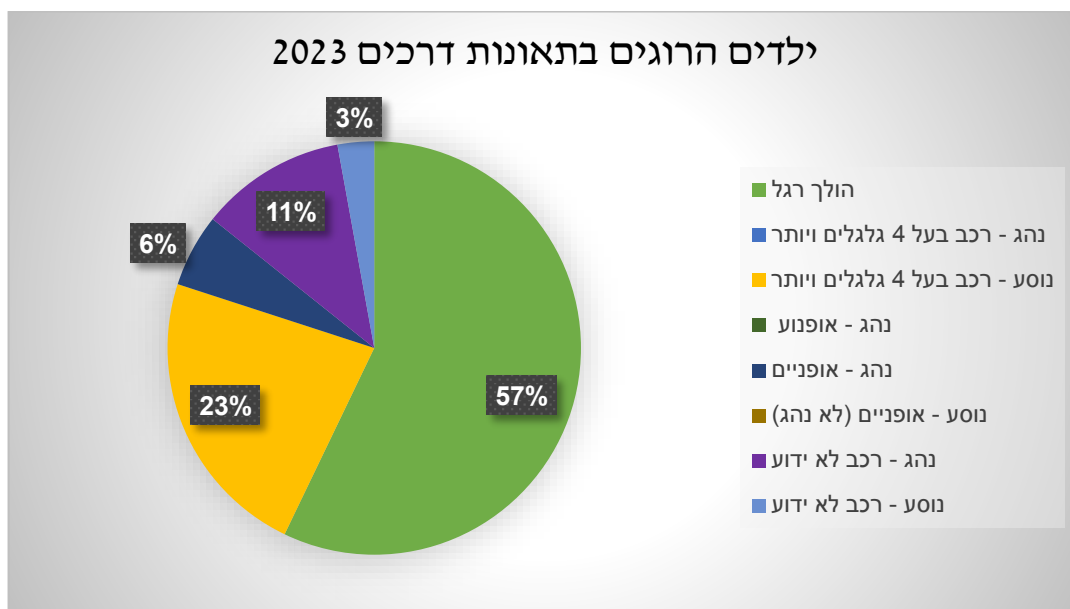
כאשר בוחנים את חלקם היחסי של הילדים ההרוגים מכלל הרוגי תאונות הדרכים בעשור האחרון (2014-2023) ניתן לראות כי 8.8% מההרוגים בכל שנה בממוצע הם ילדים – כמעט אחד מכל עשרה הרוגים.



• מקור: למ"ס

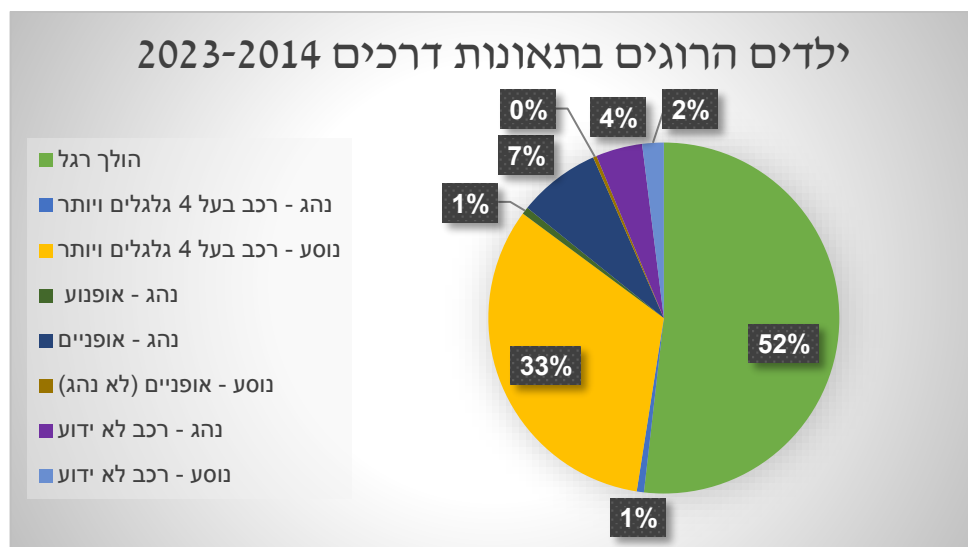
## 60% מהילדים שנהרגו בתאונות דרכים – הולכי רגל

20 ילדים נהרגו בשנת 2023 כאשר הלכו ברגל, 57% מכלל הילדים שנהרגו בתאונות דרכים באותה השנה- 57% מהילדים שנהרגו בתאונות דרכים. 23% מהילדים נהרגו כאשר נסעו ברכב. 14% מהילדים נהרגו בעשור האחרון כאשר ישבו במושב הקדמי.



מקור: למ"ס

חלקם של הולכי הרגל שנהרגו בתאונות דרכים בקרב ילדים גדול ב-10% מחלקם בנתוני העשור האחרון, בו 52% מהילדים שנהרגו כהולכי רגל. לעומת זאת, חלקם של הילדים שנהרגו כנוסעים במושב האחורי בשנת 2023 קטן בכ-30% מחלקם בעשור.



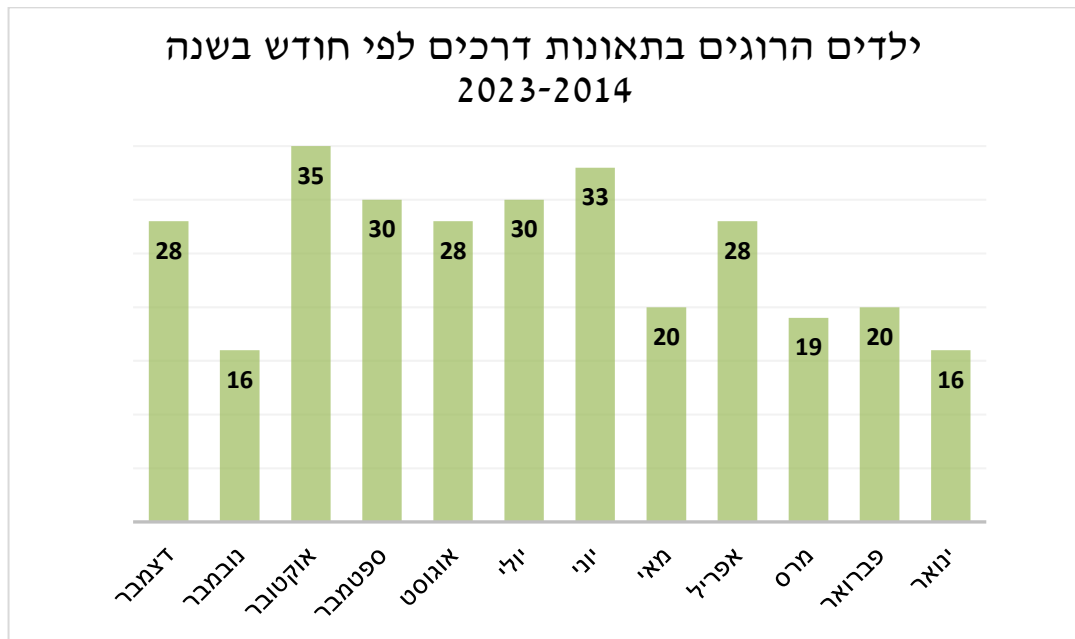
מקור: למ"ס



## החודש הקטלני בשנה - אוקטובר

פילוח הילדים שנהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2014-2023) מלמד כי בחודשי הקיץ וחגי תשרי ישנה עליה בילדים ההרוגים וזאת בהשוואה לחודשים של תחילת השנה האזרחית. קו המגמה מראה על עליה הדרגתית בילדים ההרוגים החל מחודש ינואר, ככל שחודשי השנה מתקדמים, ועד לחודש יוני (33 ילדים הרוגים בעשור האחרון) בו מתחיל החופש הגדול, ואוקטובר בו לרוב מתקיימים חגי תשרי 33 ילדים הרוגים בעשור האחרון) שהם החודשים המסוכנים ביותר לילדים.

יש לציין כי בשנת 2023 נהרגו 3 ילדים בתאונות דרכים בחודש אוקטובר, מספר שאינו נמוך באופן משמעותי מממוצע הילדים ההרוגים בחודש זה בעשור האחרון העומד על 3.5, זאת למרות השפעת המלחמה שפרצה בשבעה באוקטובר והביאה לירידה משמעותית בנסועה בחודשים אוקטובר-נובמבר.

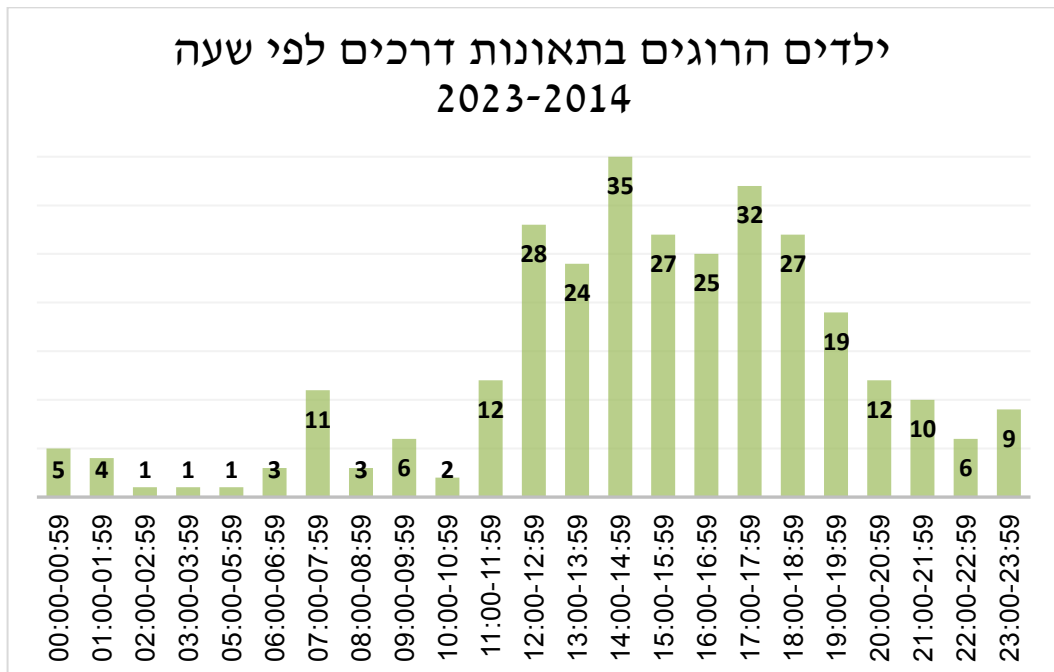


• מקור: למ"ס

## 15:00-14:00 השעה המסוכנת לילדים

35 ילדים נהרגו בתאונות דרכים בין השעות 15:00-14:00 בעשור האחרון, השעה הקטלנית ביותר ביממה. בשעת הבוקר 08:00-07:00, ישנה עליה במספר הילדים ההרוגים, ככל הנראה בשל היציאה אל בתי הספר ומוסדות החינוך. בשעות הצהריים, החל מהשעה 11:00 נרשמת עליה משמעותית בילדים שנהרגים בתאונות דרכים שעולה אף יותר בשעה 12:00 ובשעה 14:00 מגיעה לשיא כאמור. מספר הילדים ההרוגים הגבוה ממשיך לשעה 20:00 בו נראית ירידה משמעותית ולאחריה המספר ממשיך לרדת עם עלייה קלה בשעה 23:00.

ניתן לשער כי ההיפגעות הגבוהה החל משעות הצהריים נובעת מיציאתם של הילדים מהמסגרות והמצאותם מחוץ לבית, בגני המשחקים, ברחובות או בדרך לחוגים. סיבה נוספת שיכולה להשפיע על ההיפגעות הגבוהה היא עומסי התנועה באותן שעות.



מקור: למ"ס •

## בטיחות בדרכים בקרב ילדים בפריפריה

ילדי הפריפריה החברתית והגיאוגרפית בישראל סובלים מסיכון מוגבר להיפגעות בתאונות דרכים לעומת ילדי המרכז. מאפיינים כמו מיעוט שטחים ציבוריים מוגנים למשחק ילדים, תשתיות לקויות, היקף נמוך של חינוך לבטיחות בדרכים, ריבוי רכבים ישנים עקב מעמד סוציו-אקונומי נמוך וצפיפות גבוהה מהווים סיבות מרכזיות לכך<sup>21</sup>.

שתי אוכלוסיות מרכזיות בפריפריה החברתית גיאוגרפית, הסובלות ממאפיינים אלו הן החברה הערבית והחברה החרדית. בנוסף למאפיינים המוצגים לעיל, שתי החברות מאופיינות לעיתים בתפיסת החוק ככזה שאינו מגן עליהן וכתוצאה מכך רמת הציות לו נמוכה, כך גם לגבי חוקי התעבורה<sup>43</sup>. תפיסה זו נפוצה בסביבות בעלות רמה חברתית-כלכלית נמוכה, חברות דתיות<sup>5</sup> ומיעוטים<sup>6</sup>.

ריבוי הילדים הנפוץ בקרב חברות אלו, בשילוב המאפיינים הנוספים בעלי ההשפעה השלילית על רמת הבטיחות, יוצרים משוואה שתוצאתה היא סיכון מוגבר להיפגעות ילדים בתאונות דרכים בהשוואה לאוכלוסיות שאינן פריפריאליות.

## מרבית הילדים ההרוגים - מהחברה הערבית

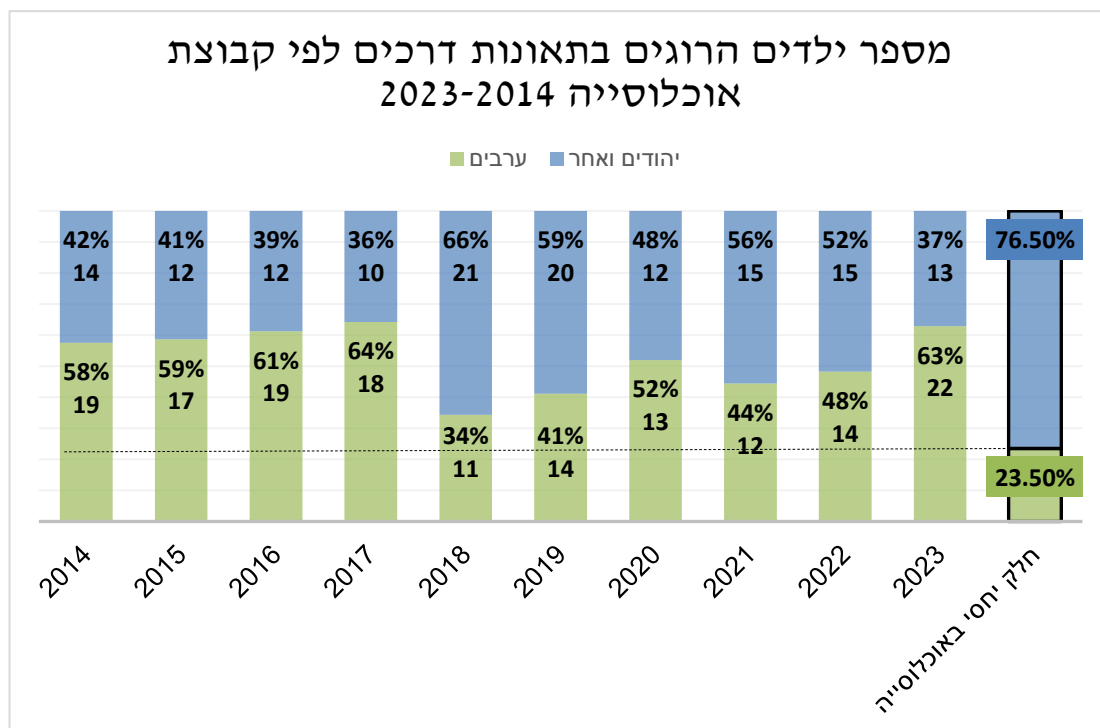
22 ילדים מהחברה הערבית נהרגו בשנת 2023 - 63% מסך הילדים שנהרגו בתאונות דרכים ופי 2.6 יותר מחלקם בילדי ישראל. זהו המספר הגבוה ביותר של הרוגים בקרב ילדי החברה הערבית באחת-עשרה השנים האחרונות.

באופן עקבי ובמשך שנים חלקם של ילדי החברה הערבית בילדים ההרוגים בתאונות הדרכים גדול מחלקם באוכלוסיית הילדים בישראל.

---

<sup>1</sup> היפגעות ילדים בחברה החרדית- תכנית החומש למניעת היפגעות ילדים, 2018, משרד החינוך- אגף הבטיחות.  
<sup>2</sup> פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית-ביקורת מעקב, 2023, מבקר המדינה, דוח על הביקורת בשלטון המקומי.  
<sup>3</sup> שרון לוי, ישי המנחם, איילת גלעד, מיכל קליין, פלורה וינסטון, יהודה דנון, 2012, זיהוי מידע להעלאת בטיחות ילדים בתוך ובסביבת הרכב בקרב האוכלוסייה החרדית בישראל, בטרם.  
<sup>4</sup> יפתח גורדוני, 2017, צמצום הגישה הפטליסטית להתנגשויות בדרכים: עקרונות ודרכי פעולה לתכנית מניעה בחברה הערבית, רלב"ד.  
<sup>5</sup> שרון לוי, ישי המנחם, איילת גלעד, מיכל קליין, פלורה וינסטון, יהודה דנון, 2012, זיהוי מידע להעלאת בטיחות ילדים בתוך ובסביבת הרכב בקרב האוכלוסייה החרדית בישראל, בטרם.  
<sup>6</sup> יפתח גורדוני, 2017, צמצום הגישה הפטליסטית להתנגשויות בדרכים: עקרונות ודרכי פעולה לתכנית מניעה בחברה הערבית, רלב"ד.

159 ילדים מהחברה הערבית נהרגו בעשור האחרון (2014-2023), המהווים למעלה ממחצית הילדים שנהרגו בתאונות דרכים בישראל ופי שניים יותר מחלקם באוכלוסייה.



\*מקור: למס

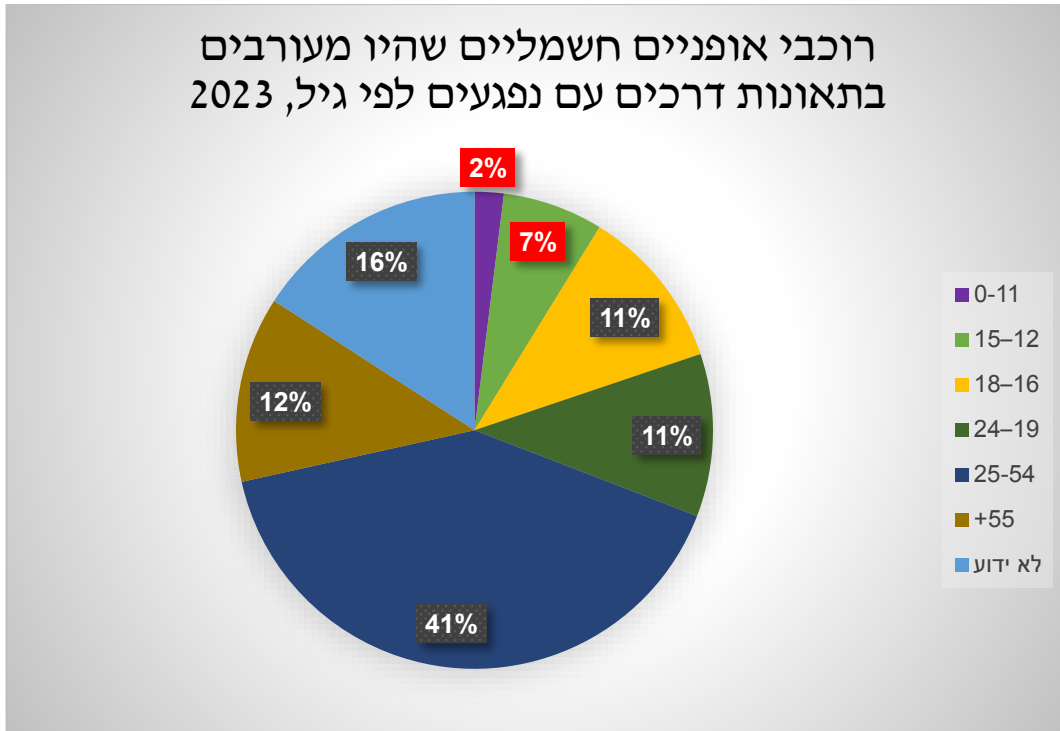
## אחד מכל עשרה רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים - ילד מתחת לגיל 16

### אופניים חשמליים

129 ילדים, מתחת לגיל 16, רכבו על אופניים חשמליים והיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים בשנת 2023. אלה מהווים 9% מכלל רוכבי האופניים החשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים באותה השנה - אחד מכל עשרה רוכבים. 7% מהרוכבים ביו בגיל 12-15 ו-2% נוספים היו בגיל 0-11.

ההבדל המשמעותי בין אותם רוכבים לשאר, הוא שהחוק אוסר עליהם לרכוב על אופניים חשמליים לפני גיל 16 - הגיל המינימלי לרכיבה על אופניים חשמליים כפי שקובע החוק ולכן עצם הרכיבה מהווה עבירה על החוק.

## רוכבי אופניים חשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים לפי גיל, 2023



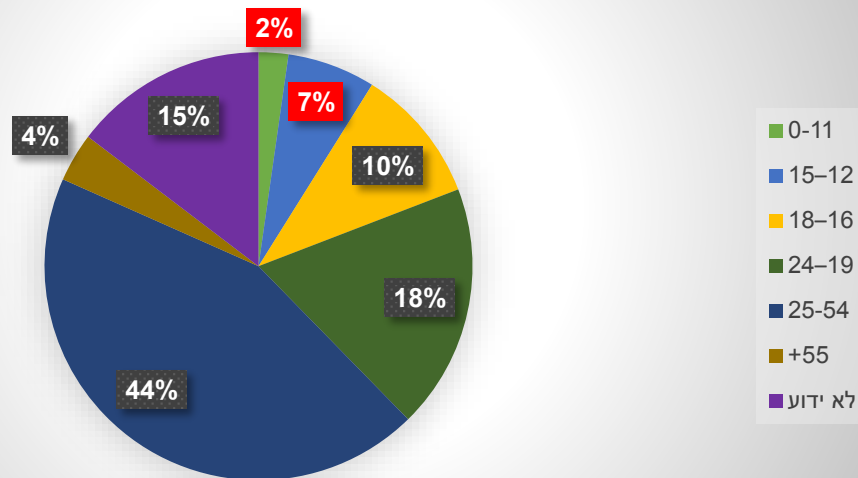
• מקור: למ"ס

### קורקינטים חשמליים

129 ילדים, מתחת לגיל 16, רכבו על קורקינטים חשמליים והיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים בשנת 2023. אלה מהווים 9% מכלל רוכבי הקורקינטים החשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים באותה השנה- אחד מכל עשרה רוכבים. 7% מהרוכבים ביו בגיל 15-12 ו-2% נוספים היו בגיל 0-11.

בדומה לחוק האופניים החשמליים, החוק אוסר גם על רכיבה על קורקינטים חשמליים לפני גיל 16. על כן אחד מכל עשרה רוכבי קורקינטים חשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים- עבר על החוק מעצם העובדה שהוא רכב מתחת לגיל המותר.

## רוכבי קורקינטים חשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים לפי גיל, 2023



מקור: למ"ס

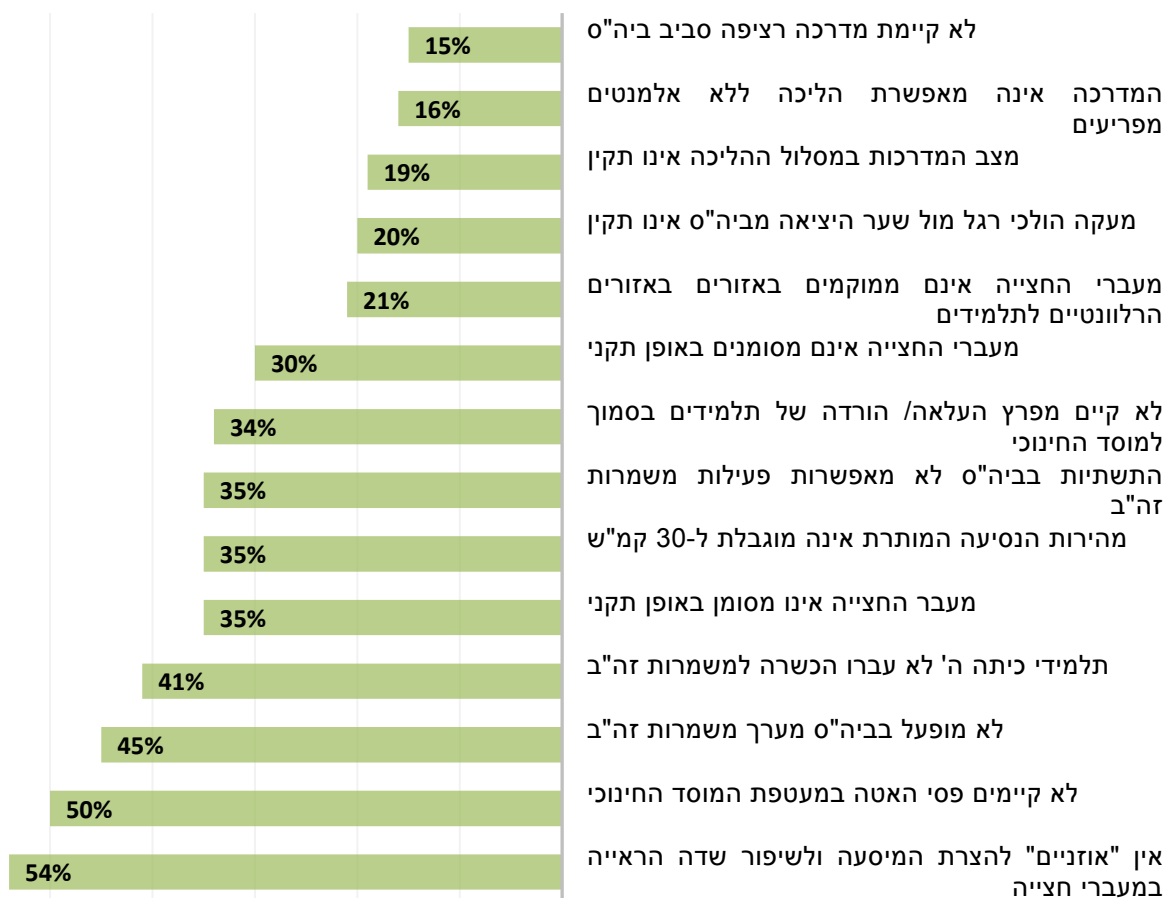
### במחצית מבתי הספר אין פסי האטה

מדו"ח של הרלב"ד בנושא מעטפת הבטיחות בדרכים בסביבת מוסדות חינוך עולה כי בסביבת 54% ממוסדות החינוך אין "אוזניים" להצרת המיסעה ולשיפור שדה הראייה במעברי חצייה ובסביבת 50% ממוסדות החינוך אין פסי האטה המפחיתים כ-40% מתאונות הדרכים בסביבתם

ב-45% ממוסדות החינוך לא נופעל מערך משמרות זה"ב ו-41% מילדי כיתות ה' לא מוכשרים למשמרות הזה"ב.

בסביבת 35% ממוסדות החינוך מהירות הנסיעה אינה מוגבלת ל-30 קמ"ש, מהירות הידועה ככזו המפחיתה את תאונות הדרכים ב-38%; בסביבת 34% ממוסדות החינוך אין מפרץ הורדה בטוחה; בסביבת 30% ממוסדות החינוך מעברי החציה אינם תקינים; בסביבת 20% ממוסדות החינוך אין מעקה בטיחות המונע התפרצות ילדים לכביש; בסביבת 19% ממוסדות חינוך המדרכות במסלול ההליכה אינן תקינות.

## ליקויים במעטפת הבטיחות בסביבת מוסדות חינוך



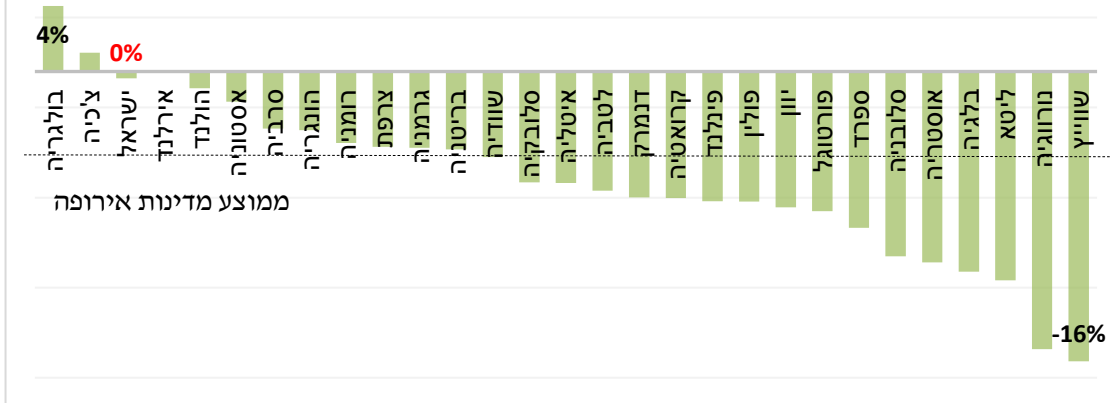
\* מקור: רלב"ד

## ישראל בתחתית מדינות אירופה בצמצום הילדים ההרוגים בתאונות דרכים

מדו"ח של המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC) עולה כי בשינוי מספר הילדים ההרוגים מתאונות דרכים במהלך העשור האחרון (2011-2021) ישראל ניצבת במקום השלישי מהסוף, והגרוע (מקום 26 מתוך 29).

לעומת מדינות אירופה שהצליחו להוריד את מספר הילדים ההרוגים בתאונות דרכים בשיעור ממוצע של 5% באותן שנים, ישראל לא רשמה ירידה ושיעור הילדים ההרוגים נשאר זהה. המדינות היחידות בהן עלה שיעור הילדים שנהרו בתאונות דרכים באותן שנים הן צ'כיה ובולגריה. המדינה שהגיעה למקום הראשון במדד היא שווייץ, שהביאה לירידה של 16% במספר הילדים ההרוגים באותן שנים.

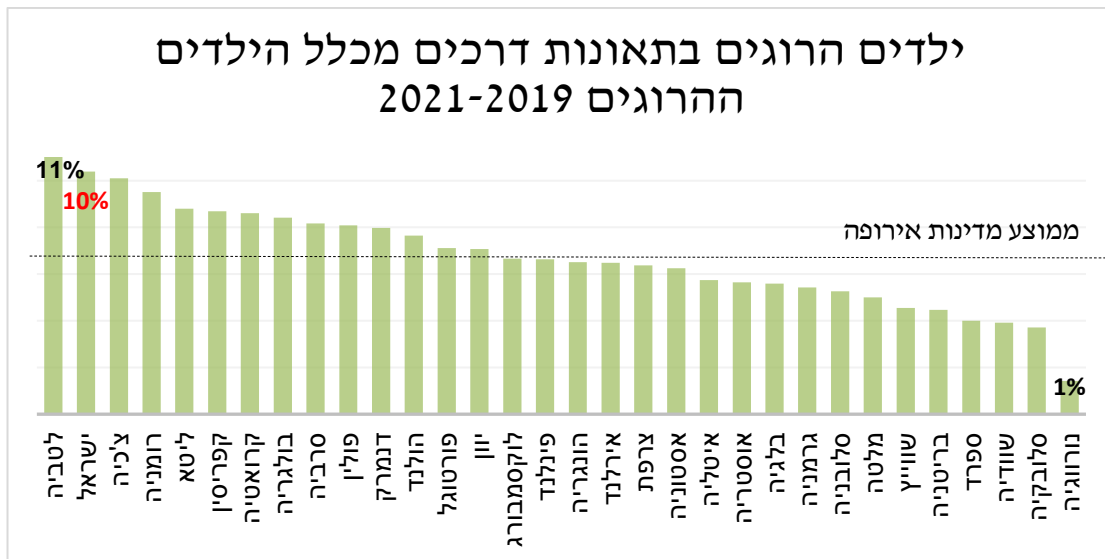
## אחוז השינוי במספר הילדים ההרוגים בתאונות דרכים בשנים 2011-2021



מקור: המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC)

מהדו"ח עולה כי שיעור הילדים ההרוגים בתאונות דרכים בישראל מכלל הילדים ההרוגים עומד על 10% אחד מכל עשרה ילדים שנהרגו בשנים 2019-2021, נהרג בתאונת דרכים. נתון זה מציב את ישראל במקום השני והגרוע בשיעור הילדים ההרוגים בתאונות דרכים מכלל הסיבות למותם של ילדים (מקום 31 מתוך 32 מדינות). המדינה היחידה שהציגה נתונים פחות טובים משל ישראל היא ליטא, בה אחוז הילדים ההרוגים בתאונות דרכים עומד 11% מכלל הילדים שנהרגו. נורבגיה (1% מהילדים ההרוגים בתאונות דרכים) נמצאת במקום הראשון והטוב ביותר, סלובקיה (4% מהילדים ההרוגים בתאונות דרכים) ושבדיה (4% מהילדים ההרוגים בתאונות דרכים) נמצאות במקום השני והשלישי הטובים בהתאמה.

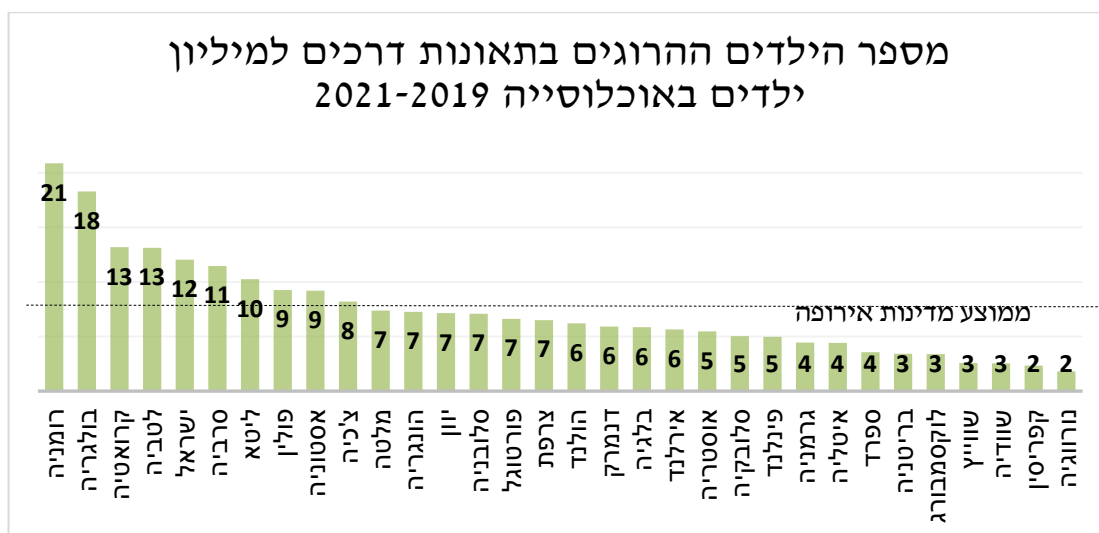
## ילדים הרוגים בתאונות דרכים מכלל הילדים ההרוגים 2019-2021



מקור: המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC)

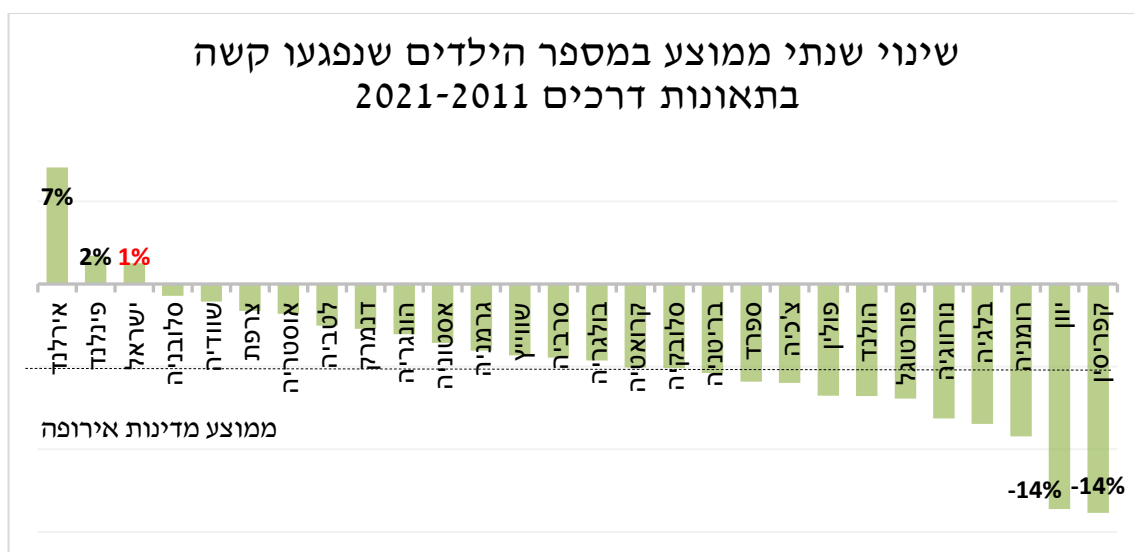


גם כאשר משווים את מספר הילדים ההרוגים בתאונות דרכים למיליון ילדים באוכלוסייה, ישראל משתרכת מאחורי כמעט כל מדינות אירופה – מקום 28 מתוך 32 מדינות אירופה. 12 ילדים נהרגים בישראל בתאונות דרכים לכל מיליון ילדים, כמעט פי שניים יותר מאשר הממוצע במדינות אירופה שנאמד בשבעה ילדים הרוגים לכל מיליון ילדים. רק רומניה, בולגריה, קרואטיה וליטא הציגו נתונים גרועים יותר מישראל.



• מקור: המועצה האירופית לבטיחות בדרכים (ETSC)

במועצה האירופית לבטיחות בדרכים בחנו את השינוי הממוצע שביצעה כל מדינה בצמצום מספרם של הילדים הפצועים קשה בתאונות דרכים בשנים 2021-2019. ישראל ניצבת במקום השלישי והגרוע כאשר מדינות אירופה הורידו את הילדים הפצועים קשה בתאונות דרכים בשיעור ממוצע של 4% ואילו בישראל הוא עלה באותן שנים בשיעור של 1% (מקום 26 מתוך 28 מדינות).



## **המלצות**

לילדים כמשתמשי דרך יש מאפיינים ייחודיים, יש לזכור שאינם בהכרח מכירים או מבינים את כללי הדרך ולעיתים מתנהגים באופן בלתי צפוי. בנוסף, ילדים הם נמוכים וקשה לנהגים להבחין בהם. כדי לשפר את בטיחותם יש לפעול בהתאם לאותם מאפיינים במגוון מישורים כדי ליצור מענה הוליסטי שיביא לצמצום היפגעות ילדים בתאונות דרכים.

## **מיתון וריסון תנועה**

יש לפעול למיתון וריסון תנועה במקומות מרובי הולכי רגל בכלל וילדים בפרט, באמצעות הצבת תשתיות כמו פסי האטה וחקיקה להגבלת מהירות 30 קמ"ש. מחקרים מראים שהורדת המהירות מפחיתה את הסיכון לתאונות דרכים קשות וקטלניות.

## **תשתיות**

בנוסף לתשתיות למיתון וריסון תנועה, מומלץ להוסיף תשתיות מותאמות למאפיינים של ילדים בסביבות מרובות ילדים כמו מוסדות חינוך כדי לצמצם היפגעות בקרבם.

ראשית, יש לוודא שתשתיות הבטיחות בדרכים בסביבת מוסדות החינוך תקינות-מעברי חצייה צבועים כראוי, מדרכות תקינות ומקומות בטוחים להורדת הילדים ואיסופם.

שנית, מומלץ לייעד לילדים מסלול בטוח אל המוסד החינוכי, מסלול בו התשתיות מותאמות לילדים- שלטים גדולים וברורים, מעברי חצייה מסומנים ומעקות בטיחות. בנוסף, מומלץ להוסיף שילוט בולט לנהגים כדי שידעו להבחין בילדים העוברים.

## **אכיפה**

יש להגביר את האכיפה כנגד הרוכבים על אופניים וקורקינטים חשמליים מתחת לגיל 16 בניגוד להוראת החוק.

בנוסף, יש להגביר את האכיפה בסביבת מוסדות חינוך בכדי למנוע פקקים וחניית מכוניות בניגוד לחוק, מה שמסכן את הילדים בדרכם אל בית הספר.

על משטרת ישראל לבצע אכיפה במטרה למנוע הסעת ילדים ברכב ללא חגורת בטיחות ומושב בטיחות מתאים.

### **רכב וטכנולוגיה**

יש לקדם התקנת מערכות טכנולוגיות אקטיביות למניעת פגיעה בהולכי רגל כמו מערכות לריכוך הפגיעה בהולך רגל (כרית אוויר חיצונית) ומערכות לזיהוי הולכי רגל, התרעה ועצירה במקרה הצורך.

### **מיקוד פעולה באוכלוסיות הפריפריה ובחברה הערבית**

כלל ההמלצות שנסקרו בדו"ח זה מקבלות משנה תוקף כשמדובר בחברה הערבית. אכיפה משמעותית, הסברה, הכשרה וחינוך לבטיחות בדרכים, הם גורמי מפתח בהקשר זה. הכרחי לנקוט פעולה מידית ונמרצת לשיפור הבטיחות ביישובי הפריפריה ובמגזר הלא-יהודי בכלל, ובקרב ילדים בפרט.

### **חינוך**

חינוך לבטיחות בדרכים מהווה את התשתית הבסיסית והחשובה ליצירת משתמשי דרך טובים בעלי מודעות גבוהה לסכנות שהכביש מציב ולכן צריך להיעשות באופן עקבי ובגילים מוקדמים.

יש להשקיע בתכניות החינוכיות ולהגביר את התדירות בה ילדים נחשפים לתכני בטיחות בדרכים. יש לעשות זאת על ידי הקצאת משאבים ותקציבים לתכניות החינוך בבתי הספר ובגנים.

## סיכום

35 ילדים נהרגו בתאונות דרכים בישראל בשנת 2023, כיתת לימוד שלמה שנמחקה. ילדים הם אוכלוסייה פגיעה אשר נמצאת בסיכון גבוה להיפגע בתאונות דרכים, בשל המאפיינים הייחודיים להם, ביניהם חוסר יכולת לקרוא את מפת הסכנות שבכביש, גובה נמוך והתנהגות בלתי צפויה.

שנת 2023 הייתה השנה הקטלנית ביותר לילדים מבחינת תאונות דרכים ב-13 השנים האחרונות. מסקירת הנתונים עולה כי 22 ילדים מהחברה הערבית נהרגו, 20 ילדים נהרגו כהולכי רגל והשעה בה נפגעו הכי הרבה ילדים היא 14:00.

עוד עולה כי אחד מכל עשרה רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים שהיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים הוא ילד מתחת לגיל 16- שעצם רכיבתו היא בניגוד להוראות החוק.

השנה (2024) חל קיצוץ נוסף בתקציב לבטיחות בדרכים, מגמה שנמשכת בשנים האחרונות ותרמה רבות להתדרדרות הישראלית בתחום הבטיחות בדרכים בכלל ובתחום בטיחות הילדים בפרט בהשוואה למדינות אירופה.

הילדים שלנו הם העתיד שלנו והם הדבר החשוב לנו ביותר, יש לעשות הכל כדי לצמצם את היפגעותם הגבוהה בתאונות דרכים. יצירת תכנית אסטרטגית ארוכת טווח אשר תרתום ותחייב את כלל הגורמים האחראים על בטיחות ילדינו היא הכרח המציאות ויש לפעול להוציאה לפועל בהקדם האפשרי.

בטיחותם של ילדים בדרכים כרוכה בבטיחותם של כלל משתמשי הדרך. ככל שממשלת ישראל תדע לשפר את הבטיחות בדרכים, כך גם תשתפר בטיחותם של הילדים.