

שימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי

סמירה עביד, אוניברסיטת חיפה

תקציר

מטרת המחקר : בדיקת הגורמים המשפיעים על שימוש במושבי בטיחות בקרב משפחות לילדים בגילאי 0-8 באוכלוסייה הערבית בישראל בשני כפרים בגליל. בנוסף לכך נבדקה שכיחות החגירה הנכונה ולא נכונה.

שיטת המחקר: המדגם כלל 300 נהגים שהסיעו ילדים בגילאי 0-8, וגרים בשני הכפרים יאסיף ומגד אלכרום. נערכו תצפיות לאותם מכונית, והנהגים רואיינו באמצעות שאלון מובנה.

ממצאים :

אחוז קטן מהנהגים נסע על פי חוק (17%), ורק רבע מהילדים (25%) הוסעו על פי חוק. מבדיקת הסיבות לאי חגירת הילדים כאשר קיים מושב בטיחות ברכב, הנהגים דווחו על סיבות תכניות 65%, עצלנות, וחוסר זמן, כל אחד 40%, המצב הכלכלי וריבוי ילדים. רמת הידע בנושא נמצאה גבוהה בקשר לחגירת הילדים עד גיל 3 ונמוכה לשאר הגילאים. נמצא קשר מובהק בין השימוש במושב בטיחות לבין – השכלה, הכנסה, ריבוי ילדים, חגירת הנהג, מין הנהג, גיל הילד, מקום מגורים, וקרבת הנהג לילד. בנוסף לא נמצאו קשרים בין ידע, ודתיים. המשתנים שנמצאו מנבאים לשימוש במושבי בטיחות היו : מין הנהג, קרבה לילד וגיל הנהג והילד.

מסקנות :

מהתוצאות ניתן לראות כי המצב במגזר הערבי בנושא השימוש במושבי בטיחות רע למדי. ממצאי המחקר פותחים פתח למחקרים נוספים שיתרמו אף הם להבנה יותר מעמיקה לסיבות של תופעה זו. יש צורך בפיתוח תכנית בטיחות מקיפה שתשלב את נושא האכיפה, אמצעי הסברה ותכנית חינוך לטווח ארוך.

דו"ח מפורט

הקדמה

תאונות דרכים הן הסיבה המובילה לתמותת ילדים ומהסיבות המובילות להיפגעות ילדים בישראל ובעולם. תאונות דרכים גורמות לא רק לסבל רב לילדים הנפגעים ולבני משפחתם, אלא גם לעלויות גבוהות להורים ולמדינה כולה (גופין ואחרים, Evans,1988; Cody, Mickalide, Paul,1997, (And Colella, 2002; .

עליה ברמת המנוע בישראל ובמדינות אחרות הביאה לעליה במספר הילדים, המוסעים ברכב, ומספר הילדים הנפגעים כתוצאה מכך. מחקר, שנערך בארצות הברית בין השנים 1995-1997, מצא כי ישנה ירידה משמעותית של 67% במספר הילדים שנהרגו בתאונות דרכים כהולכי רגל או כרוכבי אופניים, לעומת ירידה של 4% בלבד במספר הילדים שנהרגו כנוסעים ברכב (Ferguson, Wells, and Williams, 1999).

גם בישראל, אחוז גבוה מהילדים נפגעים ומתים בתאונות דרכים כנוסעים ברכב: בשנת 2002 נפגעו בתאונות דרכים 3,822 ילדים בגילאים 0-14, מהם 47 נפטרו ו-392 נפגעו באורח קשה. 78% מתוך הילדים האלה נפגעו כנוסעים ברכב (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2003). על ידי שימוש במושבי בטיחות, המותאמים לגיל ומשקל הילד, ניתן להוריד את התמותה והפגיעה של הילדים בזמן נסיעתם ברכב (National Committee, 1989; NHS, 2001). נראה, כי רמת השימוש באמצעים אלה אינה מגיעה לממדים הרצויים, ניתן לראות כי בישראל אחוזי השימוש מגיעים רק ל 45% (אנדי-פילדינג, גיטלמן, הקרט, וחמו-לוטם, 2003) לעומת סקר מהשנה האחרונה בארצות הברית שמראה על 63% (Lawrence, Kathy, and Alan, 2005). בין הגורמים לרמת שימוש נמוכה, נמצאו גורמים כמו: חוסר ידע ומודעות, רמה סוציו אקונומית נמוכה, סיבות טכניות הקשורות למושב ולסוג הנסיעה ועוד.

במגזר הערבי לא ברור מהי רמת השימוש באמצעים אלה ומהם הגורמים, המשפיעים על המשפחות, להשתמש במושבי בטיחות. יתר על כן המגזר הערבי מאופיין ברמה סוציו אקונומית נמוכה, במשפחות מרובות ילדים ובאחוזי האבטלה גבוהים (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2003), ולכן עלה הצורך לערוך סקר בכדי לקבל תמונת מצב ברורה בקבוצת סיכון זו. מטרת המחקר לבדוק את רמת השימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי ואת הקשר בין גורמים הסוציו אקונומיים לבין השימוש במושבי בטיחות בשני כפרים ערביים בצפון.

השערות המחקר מניחות, שאחוז גדול מהילדים והנהגים שגרים בישובים הללו, מוסעים לא על פי חוק; שרמת הידע בנושא באותם ישובים נמוכה; ושקיים קשר בין רמת הידע ועמדות הנהגים בנושא, וגורמים סוציו דמוגרפיים, לבין השימוש במושב בטיחות.

הבנת הגורמים, המשפיעים על השימוש במושב בטיחות, תתרום לבנייה של תוכניות התערבות יעילות להעלאת השימוש במושב בטיחות באוכלוסייה ייחודית זו. תוכניות התערבות יעילות יתרמו לצמצום מספר הילדים, שנהרגים ונפצעים קשה כתוצאה מתאונות דרכים. בנוסף ממצאי המחקר יכולים לשמש את מקבלי ההחלטות בתחום של בריאות הציבור, בנוגע למדיניות ודרכי פעולה הננקטות במטרה לקדם את נושא השימוש במושב בטיחות במגזר הערבי ולגבש הנחיות לאנשי המקצוע בעבודתם לקידום הנושא.

רקע מדעי - תאונות דרכים מהוות סיבה מספר אחת לתמותת ילדים, סיבה מספר שתיים לאשפוז ילדים וסיבה שלישית להיפגעויות של ילדים (גופין, 1997).

עם העלייה ברמת המנוע, בישראל כמו במדינות אחרות, גדל מספר הילדים, המוסעים ברכב פרטי, וכתוצאה מכך עלה גם מספר הילדים הנפגעים כנוסעים ברכב. היפגעות ותמותה בתאונות דרכים הנה בעיה כלל עולמית. ארגון הבריאות העולמי השווה את היקף הבעיה במדינות שונות ומצא, כי שיעור התמותה הנמוך ביותר של ילדים כנוסעים ברכב (58/1,000,000) היה בהולנד, לעומת השיעור הגבוה ביותר של תמותה (3,218/1,000,000) בארצות הברית (WHO, 1995).

סקירה מהשנים האחרונות בארצות הברית מלמדת, כי 1,579 ילדים בגילאי 0-14 נהרגו כתוצאה מתאונות דרכים וכי 227,000 ילדים נפצעו כנוסעים ברכב (Cody, Mickalide, Paul, Colella,) (2002).

גם בישראל הנתונים מצביעים על בעיה קשה: בשנת 2002 נפגעו בתאונות דרכים 3,822 ילדים בגילאי 0-14, מהם 47 נפטרו ו-329 נפגעו באורח קשה (סה"כ כ-10% מהילדים נפגעו באורח חמור). מבין ילדים אלה, 78% נפגעו כנוסעים ברכב (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2003). בשנה זו שיעור ההיפגעות של ילדים בני 0-14 כנוסעים ברכב היה 159 ל-100,000 ילדים, כאשר שיעור הפגיעה החמורה (קשה או קטלנית) היה 4.5 ל-100,000 ילדים. בין הילדים בני 0-15, שנפגעו באורח חמור (קשה או קטלני) כנוסעים ברכב בשנים 2000-2001, 41% לא היו חגורים כלל. יתר על כן נמצא, שאי שימוש באמצעי הריסון במושב האחורי הגיע עד 51%. גם בשנת 2002 בקרב הילדים בני 0-15, שנפגעו כנוסעים ברכב, 38% לא היו חגורים, בעוד ששיעור הילדים הלא חגורים, מתוך אלה שנפגעו באורח חמור היה גבוה עוד יותר – 48% (אנדי-פילדינג, גיטלמן, הקרט, חמו-לוטם, 2003).

היסטוריה של מושבי בטיחות

בשנת 1921 פותח בארצות הברית מושב הבטיחות הראשון. מושב זה היה שונה מאוד מהמושבים הקיימים היום. ברבות השנים פיתח Nils Bohlin השוודי מושב בטיחות, שהוצג על ידי חברת Volvo בשנת 1959, ומהווה אב טיפוס למושבי הבטיחות של ימינו (Bellis, 2005).

לרכב על פי רוב היו הורים עם מודעות גבוהה לבטיחות ואמצעים כלכליים, שאפשרו להם לרכוש מושב כזה. בתחילת שנות השבעים בארצות הברית החלו מסעות הסברה להעלאת המודעות בציבור

לשימוש במושבים. לאחר מכן בין השנים 1978–1984 נחקקו חוקים, המחייבים שימוש במושבי בטיחות (Kahane, 1986).

יעילות השימוש במושבי בטיחות

על מנת להשיג יעילות מרבית ממושבי הבטיחות, בספרות מציינים כי, ילדים צריכים לשבת במושב האחורי, כשהם חגורים במושב בטיחות, המתאים לגילם ולמשקלם. הכסא האמצעי במושב האחורי הוא המקום היותר בטוח מבין שאר המושבים ברכב. חשוב מאוד, שילדים לא יישבו מול כרית אוויר, ילדים במשקל עד 10 ק"ג צריכים לשבת בסל-קל נגד כיוון הנסיעה, ילדים במשקלים מ-10 ק"ג עד 22 ק"ג יישבו במושב בטיחות עם כיוון הנסיעה וילדים מ-22 עד 36 ק"ג יישבו במושב מגביה (בוסטר) (Andrew, 2002).

כידוע, ריסון הילד במושב בטיחות מונע את היזרקותו מהרכב ומפזר באופן הדרגתי ואיטי את האנרגיה, המשתחררת כתוצאה מהתאונה, על פני הגוף. עוצמת הפגיעה, הנגרמת לילד בעקבות התנגשות הרכב במהירות של 40 קמ"ש, זהה לנפילה מקומה שלישית. למעשה, בזמן התנגשות במהירות כזו, יהפוך משקלו של תינוק מ-5 ק"ג ל-150 ק"ג. דוגמא זו ממחישה את חשיבותו של מושב הבטיחות בעיגון הגוף בשעת תאונה. העיגון נעשה בנקודות החוזק של הגוף על מנת להגן על איברים חיוניים ופגיעים כמו הראש, חוט השדרה ואיברים פנימיים, ולהקטין את חומרת הפגיעה בילד המעורב בתאונה (Shaw, 1987).

במחקרים מהשנים האחרונות אכן נמצא, ששימוש במושב בטיחות מפחית את שיעור התמותה והפגיעה של תינוקות, הנוסעים נגד כוון הנסיעה, ב-70%-92%; את שיעור התמותה והפגיעה של פעוטות הנוסעים עם כוון הנסיעה ב-54%-60%; ואת שיעורי הפגיעה של ילדים החגורים במושב מגביה ב-61% (NHTSA, 2001; Anund et al., 2003).

מושבי בטיחות הינם שיטה מוכחת להורדת חומרת הפגיעה והתמותה בילדים. בשנת 1984 במחקר שבדק את מספר הילדים שהיו מעורבים בתאונות דרכים וניצלו בגלל שהשתמשו במושבי בטיחות, רואים כי המספר בעלייה מתמדת מאז 1979 ועד 1986, מ-30 ילדים עד ל-158 ב-1984. לעומתם מספר הילדים שנפטרו כתוצאה ממעורבות בתאונות דרכים ולא השתמשו במושבי בטיחות ירד מ-694 בשנת 1979 ל-551 בשנת 1984 (Kahane, 1986).

הוכחה נוספת ליעילות השימוש נמצאה במחקר, שנערך בסקנדינביה, ומצא כי חגירת ילדים עד גיל 3 כנגד כיוון הנסיעה מפחית את הפגיעה ב-96% מהמקרים (Isaksson, Jakobsson, Gustafsson, and Norin, 1997). גם השימוש בבוסטר בגילאי 4-7 נמצא יעיל בהפחתת הסיכון להיפגעות ב-61%, כאשר הטווח נע בין 56% עבור ילדים בני 4 עד ל-81% בקרב ילדים בני שש (Durbin, Elliot & Winston, 2003).

אמנם, שימוש במושבי בטיחות מהווה שיטה מוכחת להפחתה של חומרת הפגיעה מתאונות דרכים בילדים, אולם השימוש במושבי בטיחות, כשלעצמו, אינו מספיק על מנת למנוע פגיעה. יש צורך

Anund וחבריו (2003) מצאו, שהשימוש במושבי בטיחות בארצות הברית, באנגליה ובשווייץ עמד על 95%, אך רק 10% מהמשתמשים במושבי עשו זאת בצורה נכונה. במחקר הישראלי של אנדי-פינדלינג ושותפיה (2003), נמצא שבמדגם של 1,360 ילדים, 75% היו חגורים, אולם מתוכם רק 45% נחגרו כהלכה.

Kahane (1986), סיווג את הטעויות בשימוש במושבי בטיחות לפי רמת הסיכון, הנשקפת לילד, כתוצאה מהשימוש הלא נכון במושב. כאשר הטעות היא חלקית, המושב עדיין מקנה לילד מעט בטיחות, במיוחד אם הוא לא מעורב בתאונה קשה. הסיבה לכך נובעת מהעובדה, שהמושב מחזיק את הגוף של הילד ומונע ממנו להיזרק מחוץ לרכב. עם זאת הילד עלול לספוג מכות מתוך פנים הרכב. דוגמא לטעות כזו היא כאשר הילד או התינוק חגורים במושב, אך המושב אינו קשור למושב הרכב. טעות חמורה יותר היא כאשר הילד או התינוק יושבים במושב בטיחות ללא חגירה ברצועות הבטיחות של המושב או שאינם יושבים במושב בטיחות כלל, דבר שיכול לסכן אותם במידה רבה (Kahane, 1986).

טעות מסוג אחר היא חוסר התאמה של מושב הבטיחות למשקל הילד ולגובהו. בילדים, ובמיוחד בתינוקות, יש חשיבות רבה לכיסוי חלק גדול משטח הגוף על ידי חגורת הבטיחות ולהידוקה לגוף. במצבים, שהחגורה אינה מונחת בנקודות העיגון המתאימות מעל הגוף או שאינה מהודקת כראוי, תזוזתה בזמן תאונה עלולה לגרום לפגיעה קשה בשל יצירת לחץ על אברים פנימיים (Rouhana, 1993).

קיימים מצבים בהם ישנה התאמה לגיל ולמשקל והילד חגור על פי ההנחיות, אבל מושב הבטיחות ממוקם במושב הקדמי של הרכב מול כרית אוויר, ומהווה סיכון גבוה לחיי הילד. מ-1990 ואילך מייצרים מכוניות עם כריות אוויר, במטרה להגן על מבוגרים במקרה של התנגשות. עבור הילדים כרית האוויר היא אמצעי, שיכול לגרום כמעט תמיד לפגיעות ראש, צוואר ופנים, המעלה את הסיכון להיפגעות בתאונה פי שניים (Eve, Sue, and John, 2001).

לא די להשתמש במושבי בטיחות, אלא קיימת חשיבות לחגירה נכונה, במחקרים מצאו כי ילדים, שאינם מרוסנים כראוי, חשופים פי 3.5 לפגיעות חמורות בעת תאונה, לעומת ילדים המרוסנים כראוי הסיכון לפגיעות ראש בעת תאונת דרכים בילדים אלה הינו פי 4.

מחקרים אחרים התייחסו לתופעה זו כ"סינדרום חגורת הבטיחות": ילד צעיר בגיל ארבע ומעלה, החגור בחגורת הרכב בלבד. בעת תאונה הילד עלול להתכופף מעל חגורת הבטיחות, אשר אינה מונחת מעל לעצמותיו אלא מעל איברים רכים. במצב זה גובר הסיכון לפגיעה באברים פנימיים, בעמוד השדרה, בפנים ובמוח עקב התנגשות בברכיים או עם חלקי הרכב. אכן, אחת הטעויות הנפוצות היא שימוש בחגורת הבטיחות ברכב ללא מושב בטיחות. Kristy (2003), השווה את יעילותם של מושבי בטיחות לעומת חגורות הבטיחות בלבד, ומצא כי הסיכון לפגיעה קשה, הייתה נמוכה ב-78% אצל ילדים שנחגרו במושבי בטיחות, לעומת אלה שהשתמשו בחגורת בטיחות בלבד. כמו כן, הוא מצא כי הסיכון לאשפוז הילד לאחר תאונה ירד אף הוא ב-79% בקרב ילדים, החגורים במושבי בטיחות.

עלות-תועלת

כדאיות השימוש במושבי בטיחות נבחנה גם בהיבט של עלות מול תועלת. עלויות של תמותה ופגיעה קשה של ילדים עקב תאונות דרכים בארצות הברית מסתכמות ב-150.5 מיליארד דולר לשנה (NHTSA, 1997). יתרה מכך מעורבות בתאונות דרכים מביאה לעלויות גבוהות למערכות הבריאות. מחקר, שבדק עלויות אלו מצא, כי מתוך 1000 ילדים, המעורבים בתאונות דרכים כנוסעים ברכב, 3 מתאשפזים, 108 מטופלים במיון ומשתחררים, 48 עוברים הערכת מצב במקום התאונה וכל השאר לא מקבלים שום טיפול (Winston, Durbin, Kallan, and Moll, 2000). בבדיקת עלויות הפגיעה בארצות הברית נמצא, כי על כל דולר, שמושקע ברכישה של מושב בטיחות נחסכים 2 דולרים בהוצאות על טיפול רפואי, 6 דולרים על הוצאות נלוות לפגיעה ו-25 דולר לשמירת איכות חיים (פיצוי מחברת הביטוח על כאב וסבל) (Miller, Demes, and Bovbjerg, 1993).

כלומר, השימוש במושבי בטיחות חוסך בחיי אדם ומצמצם היפגעויות וסבל, ואם לא די בזה, הרי שגם בפן הכלכלי נחסכים למדינה 32 דולר על כל דולר שמושקע ברכישה של מושב בטיחות (Kahane, 1986; Petridou, Skalkidou, Lescohier, and Trichopoulos, 1998; Anund et al., 2003). מאחר ששימוש במושבי בטיחות הוכח כאמצעי שיכול להוריד את התמותה וחומרת הפגיעה בתאונות דרכים מצד אחד ואת העלויות הגבוהות מצד שני, נחקקו במדינות רבות בעולם חוקים המחייבים שימוש בהתקן ריסון בזמן הסעת הילדים. אם כי קיימת שונות בין החוקים לגבי קביעת הגיל והמשקל של הילד בהתאם למתקן הריסון ולגבי אכיפתם. נמצא, כי במדינות בהן קיים חוק ברור ומוגדר לגבי השימוש במושבי בטיחות וקיימת אכיפה של החוק, הושגו רמות גבוהות של שימוש במושבי בטיחות, לעומת מדינות שלא קיים בהם חוק המחייב חגירה (Anund et al., 2003).

מחקר אחר, שנערך באיחוד הנסיכויות במפרץ, מצא ירידה משמעותית במספר הפגיעות וחומרתן, בהשוואה בין התקופות לפני החוק ואחריו (El-Sadig et al., 2004). יעילות החקיקה, כאסטרטגיה המביאה להיענות גבוהה לשימוש במושבי בטיחות, הוצגה במחקר שבדק תשעה מחקרים (מטה-אנליזה) בנושא, והוא מצא כי חקיקת חוק הביאה לעליה בשימוש במוצע של 13 אחוזים יותר. החוקרים ממליצים מאוד לאמץ אסטרטגיה זו (CDC, 2001).

במדינת ישראל נכנסה לתוקף בשנת 1991 תקנת תעבורה 83 א', המחייבת ריסון ילדים עד גיל 4 שנים במושב בטיחות מיוחד ועד גיל 14 בהתקן מתאים למידותיהם בכל נסיעה ברכב פרטי. היות שהתקנה השאירה אי בהירות בכך שלא הגדירה מהו התקן ריסון מתאים ומהו התקן בלתי מתאים, נכנס בשנת 2004 תיקון לתקנה. התקנה המעודכנת (תקנת תעבורה 83 ג') כוללת הסבר מפורט יותר אודות התקני ריסון המתאימים לילדים בגילאים שונים, להלן עיקריה:

- חיוב רתימת ילדים עד לגיל 3 במושבי בטיחות
 - חיוב רתימת ילדים בגילאי 3-8 במושב בטיחות או במושב מגביה
 - חיוב הסעת תינוק עד לגיל שנה נגד כיוון הנסיעה
 - איסור הושבת ילד במושב בטיחות מול כרית אוויר
- התקנה מגדירה שלושה סוגים של מושבי בטיחות:

1- סל קל המתאים לשימוש עד גיל שנה ומשקל 9 ק"ג והוא קשור לרכב נגד כיוון

הנסיעה

2- כסא בטיחות המתאים לפעוט מעל גיל שנה וממשקל 9 ק"ג והוא יכול להיות עם כיוון

הנסה

3- מושב מגביה מתאים לילד ממשקל 18 ק"ג ועד לגובה 45 ס"מ.

המלצות אלו תואמות את המלצות (American Academy of Pediatrics, 1999; NHTSA, 1994), אשר מדברים על אותם כללים.

סיבות לאי שימוש או לשימוש לא נכון במושב בטיחות

הסיבות לאי שימוש או לשימוש לא נכון במושב בטיחות נבדקו במחקרים רבים בארץ ובעולם. ניתן לנתח סיבות אלו באמצעות מודל של קידום בריאות PRECEDE-PROCEED (Green, Kreuter, 1999). המודל מחלק את הגורמים, המשפיעים על אימוץ התנהגות בריאותית, לשלושה: גורמים נטייתיים, גורמים מאפשרים וגורמים מחזקים.

א. **גורמים נטייתיים:** אחד הגורמים החשובים, שיכולים לקדם או לעכב את השימוש במושב בטיחות, הוא הידע. הידע קשור לשימוש במושב בטיחות, לסכנות הכרוכות באי שימוש בו ולשימוש לא נכון בו. Beth וחבריו (2003), בדקו את אחוזי השימוש בבוסטר לפני ואחרי מתן מידע במסגרת מסע הסברה רחב. הם מצאו עלייה משמעותית באחוזי השימוש בבוסטר אחרי מתן המידע (Beth, Thomas, Elizabeth, and Frederick, 2003). הידע והמודעות לחובת הריסון על פי החוק נבדקו במחקרים נוספים. מחקרים אלה גילו, כי קיים קשר בין שימוש במושב בטיחות לבין רמת הידע והמודעות בנושא; ככל שרמת הידע עלתה, כך עלו אחוזי השימוש במושב הבטיחות. נוסף על כך נמצא כי רמת הידע הייתה גבוהה במיוחד בכל הקשור לחגירת הילדים בגילאים הרכים 0-3. (זיידל, 1995; אנדי-פילדינג, 2003; Argan, Anderson, and Winn 2004).

במחקר אחר, שבדק את הסיבות לאי שימוש במושב הגבהה – בוסטר, נמצא כי ידע ומודעות של הורי הילדים היוו סיבה עיקרית לאי שימוש במושבים אלה (Ramsey, 2000). גורמים נטייתיים משמעותיים אחרים כללו עמדות וערכים של הורים לילדים כלפי לקיחת סיכונים בדרכים ותפיסתם לגבי חשיבות השימוש במושב בטיחות. מסתבר, שהורים אשר מודעים לחשיבות

השימוש במושב בטיחות, ושתופסים אותם ככאלה שמגבירים את מידת הבטיחות של ילדיהם בזמן הנסיעה, נטו להשתמש יותר במושב בטיחות (Seth, Edward, Michel, and Wayne, 1997; Argan et al., 2004; David, 1999).

מרכיב נטייתי נוסף, המשפיע על התנהגויות בריאות, הינו אמונות של הורים ומשפחות בנוגע למקור השליטה בחייהם. מחקר, שנעשה על ידי Rotter (1966) לגבי מיקוד שליטה ומחוללות עצמית, ביסס את התפיסה כי שליטה הנה מרכיב חשוב בהתנהגות בריאותית. Rotter, טען כי שליטה היא היכולת להשפיע על תוצאה רצויה דרך תגובה סלקטיבית. שליטה מתייחסת ליכולת של הפרט להשתתף בקבלת החלטות ונקיטת פעולות הקשורות בבריאותו, על מנת להשיג תוצאות רצויות ולהימנע מתוצאות בלתי רצויות.

אדם, הנוטה להעריך את אשר מתרחש בחייו, כפונקציה של כוחותיו, מוגדר כבעל מיקוד שליטה פנימי. לעומתו, אדם בעל מיקוד שליטה חיצוני תופס את מרבית המאורעות בחייו כתוצר של מקורות שליטה מחוצה לו, כגון: גורל, מזל, נס או דמויות אחרות בעלות עוצמה והשפעה; על כן תוצאות מעשיו אינן ניתנות לניבוי מראש. ייתכן, שהורים, הנוטים להאמין בכוח עליון חיצוני

ב. גורמים מאפשרים:

גורמים מאפשרים אלה אותם גורמים אשר יעזרו לקדם את התנהגות הבריאותית, נוחות השימוש במושב הבטיחות נמצא כגורם בעל חשיבות, המהווה מחסום בפני הורים לחגירת ילדיהם (גופין ואחרים, 1997). על מנת להתגבר על בעיה זו חברות רבות ניסו לייצר מכוניות עם מושבי בטיחות הבנויים כחלק אינטגרלי ממושב הרכב. אולם, פתרון זה לא הצליח במיוחד בשל העלות הגבוהה של מכוניות אלה (NHS, 1994).

לחץ בחיי היום יום גם הוא מהווה גורם, המעכב שימוש במושב בטיחות. הורים, המצויים בלחץ עבודה מתמיד וחוסר זמן, התקשו לחגור את ילדיהם. גם נסיבות, הקשורות לנסיעה עצמה, כמו זמן הנסיעה מטרתה וסוג הכביש, היוו סיבות לשימוש או לאי שימוש במושב הבטיחות (Argan et al., 2004).

גורם מאפשר אחר נוגע להנחיות ברורות לשימוש במושב הבטיחות. נמצא, כי ככל שהתוויית המודבקות על מושב הבטיחות בזמן הקנייה ברורה ומפורטת יותר, כך אחוזי השימוש במושב עלו ומיומנויות החגירה השתפרו (Christina, Greenley, Joe, Alice, and Beverley 2002). כפי שהוזכר, קיום של חוק, המחייב חגירת ילדים בהתקן ריסון מתאים, ואכיפתו הינם גורמים המקדמים את השימוש במושב בטיחות (Mohammed et al., 2004; W.H.O, 2004). לעומת עלות המושב מהווה מחסום לרכישה ולבעיה בשימוש בו. הבעיה חמורה אף יותר, כאשר יש יותר מילד אחד להושיב במושב בטיחות. חיזוק לטענה זו נמצא, כאשר מתן של בוסטר חינום העלה את אחוזי השימוש בו ב- 38% (Apsler, Formica, Rosenthal, and Robinson, 2003). גם במחקרם של אנדי פינדלג ושותפיה (2003), על ידי הוזלת מחירי המושבים בחנויות שהיה מלווה בקמפיין הסברתי גרמו לעלייה בשיעורי החגירה.

ג. גורמים מחזקים

תמיכה וחיזוק מהמשפחה, מאנשי המקצוע בתחנות אם וילד, מרפאות הקהילה ובתי החולים מהווים גורמים מחזקים לקידום השימוש במושב בטיחות. אנשי הבריאות היוו משאב חשוב בקידום הנושא. במאמר, שסקר 22 מחקרים רנדומאליים, נבדקה היעילות של קידום בטיחות על ידי אנשי הבריאות ונמצא כי מתן יעוץ והדרכה במרפאות היו מאוד יעילות לאימוץ התנהגויות בטיחות בחלק מההיפגעייות, במיוחד הדרכות בנושא שימוש במושב בטיחות (Gofin, De Leon & Knishkowsky, 1995).

שימוש במושב בטיחות באוכלוסייה הערבית ישראל

הערבים בישראל הם קבוצת מיעוט, המהווה כ- 19% מהאוכלוסייה הכללית. (הלמ"ס, 2004). המשפחות הערביות מאופיינות בריבוי ילדים ובאחוזי אבטלה גבוהים בהשוואה למגזר היהודי. רמת ההכנסה נמוכה ביחס לאוכלוסייה היהודית ורמת ההשכלה עדיין נמצאת רחוק מהמגזרים האחרים בארץ (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2003). כל אלה מהווים גורמי סיכון לאימוץ התנהגויות מסכנות, וייתכן שהינם חלק מהגורמים המשפיעים על מימדי הבעיה. בתצפית, שערכה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בשנת 2005, בסקר עלה כי נהגים ערביים נוהגים לחגור חגורת בטיחות פחות מנהגים יהודים: 75% מהנהגים הערביים נוהגים לחגור חגורת בטיחות בכבישים בינעירוניים, לעומת 90% מהנהגים היהודים. המצב חמור עוד יותר בתוך

מחקר קודם, שבוצע בארץ על ידי זיידל (1995), בדק את שיעורי החגירה של ילדים ברכב. הוא הראה, ששיעור הריסון של ילדים עד גיל שנתיים עמד על 73%, שיעור דומה לממצאים מסקר שערך ב-1989.

עם זאת בקבוצת גיל 2-12 שנים הייתה עליה בשיעור הילדים החגורים מ-21% בשנת 1989 ל-57% בשנת 1995.

בקרב האוכלוסייה הערבית באיחוד הנסיכויות אחוזי השימוש במושבי בטיחות בשנת 1998 עמדו על 6% (Dawson & Bener, 1999). ממצא זה מעניין, מאחר שהוא יכול לרמוז על כיוון דומה גם בקרב האוכלוסייה הערבית בישראל. למרות השוני בין שתי האוכלוסיות, נראה שיש להן קווים משותפים מבחינת אימוץ התנהגויות בטיחות.

בברור הסיבות לאי שימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי, זיידל (1995) מצא, שהסיבות לכך היו בעיקר חוסר מודעות לגבי מידת ההגנה, שמושבי בטיחות וחגורה מספקים לילדים ומבוגרים. ממצאים אלה יכולים להסביר חלק מהסיבות למעורבות הרבה של הנהג הערבי בתאונות דרכים. ממחקר, שבדק את מאפייני התאונות במגזר הערבי עלה, כי הנהגים הערביים היוו 16% מהנהגים המעורבים בכלל תאונות הדרכים ו-26% מהנהגים המעורבים בתאונות קשות וקטלניות. אחד מהגורמים העיקריים לממצאים אלה, היה אי שימוש באמצעי ריסון לנוסעים ברכב ילדים ומבוגרים (גיטלמן ודיין, 2003).

מכל הסיבות האלו עלה הצורך לבדוק את שכיחות השימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי ואת הגורמים המקדמים והמעכבים את השימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי.

2. מטרת המחקר

בדיקה של שכיחות החגירה של נהגים והשימוש במושבי בטיחות בשני כפרים ערביים. בדיקת הגורמים, המשפיעים על שימוש במושבי בטיחות, בקרב משפחות לילדים בגילאי 0-8, באוכלוסייה הערבית בישראל בשני כפרים בגליל. שכיחות החגירה הנכונה ולא נכונה. **שאלות המחקר:** מהו אחוז הילדים, המוסעים שלא על פי חוק, בכפרים שנבחרו. האם קיים קשר בין השימוש במושבי בטיחות לבין גורמים סוציו דמוגרפים, ידע אודות השימוש במושבי בטיחות, הגירת הנהג, ומידת הדתיות.

3. השערות המחקר

השערות המחקר מניחות, שאחוז גדול מהילדים והנהגים שגרים בישובים הללו, מוסעים לא על פי חוק; שרמת הידע בנושא באותם ישובים נמוכה; ושקיים קשר בין רמת הידע ועמדות הנהגים בנושא, וגורמים סוציו דמוגרפים, לבין השימוש במושבי בטיחות.

4. שיטת המחקר

סוג המחקר -

מחקר חתך. מדגם אקראי

4.1 אוכלוסיית המחקר -

נהגים גברים ונשים, המתגוררים בשני כפרים באזור הגליל (הכפר מג'ד אל כרום וכפר יאסיף), שיש ברשותם מכונית והסיעו ילדים בזמן התצפית והראיון. המדגם היה אקראי וכלל 300 נהגים נשים וגברים. בנוסף בוצעו תצפיות על 97 מכוניות, שנהגיהן סירבו להתראיין. במדגם נבחרה כל מכונית שנייה, שהגיעה לחניונים של מרכזים ציבוריים בשני הכפרים.

4.2 הליך איסוף הנתונים -

הנתונים נאספו על ידי תצפיות ושאלון ידע ועמדות (ראה נספח מספר 1) **התצפית** – מטרת התצפית הייתה לבדוק מהו אחוז הילדים, המוסעים בניגוד לחוק, ומהו אחוז הנהגים. שנהגו ללא חגורת בטיחות. כלי התצפית התבסס על כלי ממחקר דומה אשר בוצע בארצות הברית (Peter & Frederick, 2004). הכלי מורכב מלוח מצויר, המתאר את פנים המכונית על ידי עיגולים המסמלים את המושבים ברכב. בכל ציור ששה עיגולים: שניים קדמיים- הנהג והמושב ליד הנהג, ושלושה אחוריים שמסמלים את מקומות הישיבה במושב האחורי ברכב. צורת החגירה של הנהג והילדים מתוארת במלים על ידי מפתח מקודד במספרים ואותיות, לדוגמא- א'-חגור במושב בטיחות עם כיוון הנסיעה. כמו כן מתחת לכל עיגול רווח המיועד לרישום של גיל הילד והנהג. (ראה נספח מספר 2). הצופה רשם את המספר והאות, המתאימים לאופן הסעת הילדים באותו רכב ולחגירת הנהג.

בתצפיות המשתנה היה קטגורי- חגור/לא חגור, מציית/לא מציית לחוקי חגירת הילד במכונית וחגירת הנהג, לכן הערך הנבחן היה שיעור האוכלוסייה אשר התאפיינה בתכונה זו. בכפר יאסיף בוצעו 150 ראיונות ותצפיות, ו-23 תצפיות ללא ראיונות לנהגים שסירבו להתראיין. ההיענות בכפר יאסיף הייתה 86%. בכפר מג'ד אל כרום בוצעו 150 ראיונות ותצפיות, ו-74 תצפיות ללא ראיונות לנהגים, שסירבו להתראיין. ההיענות במג'ד אל כרום הייתה 66%. ההיענות הכוללת לראיונות בשני הכפרים עמדה על 76%.

הסיבות לסירוב הנהגים להתראיין לא נבדקו, אם כי חלק מהנהגים תלו את סירובם בחוסר זמן. הצופים עמדו בחניונים של מרכזים ציבוריים, שאליהם הגיעו מכוניות של הורים וילדיהם. המרכזים בהם נערכו התצפיות היו: תחנות אם וילד בשני הכפרים, קופות החולים של שירותי בריאות כללית וחניונים של מרכזי קניות בכפרים. הצופים קבלו את הסכמתם של הנהגים להשתתף בראיונות. התצפיות נערכו בכל ימות השבוע. במכוניות, שנהגיהן סירבו להתראיין, בוצעה רק תצפית. עובדה זו צוינה על גבי הטופס. סך הכול נערכו 97 תצפיות ללא ראיון נלווה. תצפיות אלה מהוות 33% מכלל המדגם.

השאלון - בתום התצפית רואיין/ה הנהג/ת באמצעות שאלון אנונימי בשפה הערבית. השאלון התבסס על שאלון ממחקר, שערך ארגון 'בטרם' (אנדי פילדינג, 2003). השאלון תורגם לשפה הערבית על ידי מומחה בתחום. בדיקה מקדימה של השאלון בוצעה באמצעות עשרה ראיונות, והוא שונה בהתאם.

בדיקת מהימנות פנימית - מהימנות השאלון נבדקה בשלב ראשון על ידי העברתו לעשרה סטודנטים בחוג פעמיים בהפרש של שבוע. בבדיקת השאלונים מידת ההתאמה בין התשובות הייתה 80%. בשלב שני אחרי איסוף הנתונים בוצעה בדיקת אלפא קרונבאך לשאלות, הקשורות לעמדות המרואיניים. העמדות התייחסו לגורמים, המשפיעים על שימוש הנהגים במושבי בטיחות. נבדקו ארבעה נושאים הקשורים לעמדות: עמדות באופן כללי לגבי השימוש במושבי בטיחות, אכיפה, מיקוד שליטה, ואפשרו/נגישות של מושבי הבטיחות.

המשיבים התבקשו לדרג את מידת הסכמתם עם המשפטים שבטאו את העמדות בנושאים אלה בסולם של 1 עד חמש (אחד מסכים במידה רבה וחמש לא מסכים כלל). מבדיקת המהימנות הפנימית של שאלות אלה, נמצא כי בשאלות הקשורות לעמדות באופן כללי, אלפא קרונבאך הייתה 0.32, כך שלא ניתן להשתמש במדד זה. בבדיקת השאלות הקשורות למיקוד שליטה אלפא קרונבאך הייתה 0.4, כך שגם השאלות האלה לא נמצאו מהימנות.

בשאלות, הקשורות לאכיפה ואפשרו/נגישות מבחינת המצאות המוצר (מושבי בטיחות) והוזלת מחירו, תוצאת האלפא קרונבאך הייתה גבוהה: אכיפה- 0.92 ואפשרו - 0.79.

השאלון בדק גם משתנים סוציו דמוגרפים, סיבות לשימוש ואי שימוש במושבי בטיחות, הרגלי הסעה של הילדים, שאלות ידע על חגירת ילדים לפי קבוצות הגיל מ 0-11 שנים וידע לגבי הקריטריונים להוצאת הילד ממושב בטיחות והעברתו למושב הרכב.

4.3 המשתנים

המשתנה התלוי נבדק על ידי התצפית, והוא כלל את מאפייני החגירה. מאפייני החגירה נבחנו על ידי שני פרמטרים: נסיעה על פי חוק ונסיעה בניגוד לחוק. נסיעה על פי חוק כללה ילדים חגורים במושב בטיחות כלשהו בזמן התצפית. נסיעה בניגוד לחוק כללה את המצבים הבאים: יושב ללא מושב בטיחות, יושב במושב בטיחות ולא חגור, חגור במושב הרכב, יושב על ברכי מבוגר.

המשתנה התלוי השני היה חגירת הנהג/ת. נהג/ת, שנסע/ה על פי חוק, דהיינו, חגור/ה בחגורת בטיחות של הרכב; ונהג/ת, שנסע/ה בניגוד לחוק, כאשר נסע/ה ללא חגורת בטיחות.

המשתנים הבלתי תלויים - השאלון כלל את המשתנים הבאים:

משתנים סוציו דמוגרפים:

מין הנהג/ת, אשר קבל את הערכים 1 לזכר, 2 לנקבה; ונרשם על ידי הצופה.

גיל הנהג/ת, שקבל ערכים רציפים של הגילאים, וחולק לשלוש קבוצות גיל, בין 17-30, בין 31-40, ומעל 41.

קרבה לילד נבדקה על ידי שאלה ישירה וקבלה שני ערכים: 1 קרבה ראשונית אם או אב, 2 קרבה שניונית, כאשר הכוונה הייתה לאחר, כמו אח/ות, דוד, סב, שכן ואחרים.

דתי הנהגים נמדדה באמצעות שלושה מדדים: דתי, מסורתי, וחילוני. בעיבוד הנתונים קובצו שתי הקטגוריות דתי ומסורתי, מול חילוני. הסיבה לכך נעוצה בעובדה שהמגזר הערבי מוגדר כחברה מסורתית, וקשה היה להבדיל בין הדתי למסורתי. לכן שניהם קובצו לקטגוריה אחת.

השכלת הנהגים נבדקה על ידי שאלה של מספר שנות לימוד. משתנה זה נרשם במספרים רציפים. בעיבוד הנתונים שנות הלימוד חולקו לשתי קבוצות: 6-12, ו 13-19 שנות לימוד.

בנוסף המשתנה נבדק על ידי שאלה של סוג התעודה שיש לנהג/ת, והוא כלל שלוש קטגוריות: ללא תעודה או תעודה מקצועית ללא בגרות, תעודת בגרות או מקצועית עם בגרות ותעודה אקדמאית.

עבודה המשתתפים נשאלו האם הם עובדים או לא עובדים, כאשר הקבוצה של הלא עובדים כללה מובטלים, פנסיונרים, חולים, בעלי נכות ועקרות הבית.

הכנסה – הכנסת המשתתפים נבדקה בשתי צורות, הכנסה אישית של הנהג/ת והכנסה כללית של המשפחה.

המדד של הכנסה אישית נבדק בהשוואה להכנסה הממוצעת נטו במשק (3,500 ₪), מתחת או מעל הממוצע.

ההכנסה הכוללת של כל המשפחה נבדקה לפי ארבע קטגוריות: 1700-3600 ₪, 3600-5200 ₪, 5200-6500 ₪, ומעל 6500 ₪.

מספר ילדים נבדק על ידי שאלה של כמה ילדים יש לנהג/ת באופן כללי, וכלל שלוש קטגוריות – 0-1 ילדים, 2-3 ילדים, ומעל 4 ילדים.

הסיבות לשימוש ולא שימוש במושב בטיחות כלול:

סיבות לאי שימוש או אי רכישה של מושב בטיחות – הסיבות נבדקו על ידי שאלה פתוחה למרואיינים. הסוקרים התבקשו לסמן בעיגול את התשובה המתאימה מבין רשימה של סיבות אפשריות. הסיבות כללו קשיים טכניים, סירוב הילד, חוסר זמן ועוד. בנוסף נבדקו הסיבות לאי שימוש במושב בטיחות על ידי שאלה שבחנה עד כמה הסיבה/ות שציינו, מפריעה/ות להם לחגור את ילדיהם. התשובות דורגו מ-1, כאשר 1 הוגדר כמפריע מאד ו-5 בכלל לא מפריע.

בהמשך לברור הסיבות הנהגים נשאלו כיצד הם מתמודדים עם סירוב הילד לשבת במושב הבטיחות. הרגלי ההסעה של הילדים נבדקו על ידי שאלה ישירה על הרגלי הסעת הילדים: מתי את/ה נוהג/ת לחגור את הילדים? התשובות היו: בכל נסיעה, במחצית הנסיעות וכו'. שאלה אחרת בדקה את תדירות חגירת הילדים, כאשר התשובות היו בכל נסיעה, ברוב הנסיעות וכו'.

הרגלי החגירה נבדקו גם מול סוג הנסיעה, כמו: נסיעה בכביש עירוני, נסיעה במהירות נמוכה וכו'. הנהגים התבקשו להגיד עד כמה הם חוגרים את ילדיהם לפי סוג הנסיעה. דרוג התשובות כלל את האפשרויות הבאות: אף פעם, בחלק קטן מהנסיעות, במחצית הנסיעות, עד בכל הנסיעות.

הידע, כמשתנה בלתי תלוי, נבדק על ידי שאלות ישירות לגבי הגירת הילדים על פי חוק ולפי קבוצות גיל. הנהגים התבקשו להשיב אודות אופן הגירת הילדים בכל קבוצת גיל. התשובות התפלגו לתשובות נכונות ולא נכונות בהתאם לדרישות החוק.

הידע של הנהגים נבדק גם לפי הקריטריונים שעל פיהם ניתן להסיע את הילד במושב הרכב חגור בחגורת הרכב ללא מושב בטיחות. התשובות כללו גיל, גובה, משקל, וגודל הילד.

בנוסף נבדקו מקורות הידע של הנהגים, הם התבקשו לציין מהו מקור הידע שלהם בנושא. בשאלון נרשמו מקורות ידע אפשריים, והסוקרים סמנו את התשובה המתאימה.

עמדות בנושא השימוש במושבי בטיחות נבדקו על ידי משפטים המציינים עמדות באופן כללי, עמדות בנושא אכיפה, ועמדות בנושא מיקוד שליטה. הנהגים התבקשו לדרג את מידת הסכמתם עם משפטים אלה על סולם של 1-5, כאשר 1 מסכים מאוד ו-5 לא מסכים כלל.

4.4 ניתוח הנתונים ועיבודם

קובץ הנתונים עובד באמצעות התוכנה הסטטיסטית SPSS.

חלק מהנתונים עובדו עבור הגירת הילד הראשון בלבד, והחלק השני עובד לגבי כל הילדים. לצורך זה נבנה קובץ חדש, שכלל את מאפייני החגירה של כל הילדים, כמו אופן החגירה, גיל הילדים, מקום הושבתם וכיוון ישיבתם במכונית.

השיטות הסטטיסטיות בהן נעשה שימוש לצורך ניתוח הנתונים היו:

- סטטיסטיקה תיאורית לתיאור אוכלוסיית המדגם, על פי משתנים סוציו-דמוגרפים ומאפייני השימוש במושבי בטיחות.
- מבחני כי בריבוע לבדיקת הקשרים בין השימוש במושבי בטיחות לבין המשתנים הסוציו-דמוגרפים.
- רגרסיה לוגיסטית – לבדיקת השפעתם של המשתנים שנמצאו קשורים למשתנה התלוי (שימוש במושבי בטיחות).
- רגרסיה לוגיסטית – לבדיקת הקשר בין השימוש במושבי בטיחות ובין המשתנה גיל (ילדים ונהג) ולשלילת גורם מבלבל (Confounder).

5. ממצאים

5.1 תיאור האוכלוסייה

המאפיינים הסוציו-דמוגרפים של אוכלוסיית המחקר מתוארים בטבלה מספר 1. מניתוח הנתונים ניתן לראות, כי 51% מהמשתתפים במחקר היו גברים ו-49% נשים. הגיל הממוצע של הנהגים גברים ונשים היה 33, והשונות הייתה 9.8. מחצית מהנהגים היו צעירים בגילאי 17-30, שליש מהם בגילאי 31-40 והשאר בני 41-63 שנים.

בבדיקת הקרבה של הנהגים לילדים נמצא, כי רובם היו הורי הילדים (38% אבות ו-35% אמהות). שאר הנהגים היו אחים/אחיות, סבים/סבתות, דודים/דודות, שכנים או חברים.

לגבי מידת הדתיות של הנהגים, הנתונים מצביעים על רוב של 73% דתיים ומסורתיים מבין המשתתפים, והשאר חילוניים.

בבדיקת מאפייני ההשכלה נמצא, כי 61% היו בעלי השכלה נמוכה (6-12 שנות לימוד), ואילו שאר הנבדקים (38%) היו בעלי השכלה גבוהה (13-19 שנות לימוד). ממוצע שנות הלימוד גם הוא היה נמוך יחסית: כ 11.3 שנים ושונות של 4.8. יתר על כן לשליש מהמשתתפים לא הייתה תעודה כלל (מקצועית או בגרות); ל-38% הייתה תעודת בגרות או תעודה מקצועית; ול 29% הייתה תעודה אקדמית. לגבי עבודה, 65% מהמשתתפים עבדו, 21% היו עקרות בית. ו-14% לא עבדו (מובטלים, חולים או פנסיונרים).

בבדיקת ההכנסה של הנהגים נמצא, כי 59% מהמשתתפים היו בעלי הכנסה אישית ממוצעת, 25% בעלי הכנסה נמוכה מהממוצע ו 16% דיווחו על הכנסה גבוהה מהממוצע. ממצאי ההכנסה המשפחתית היו כדלהלן: 38% מהמשתתפים דיווחו על הכנסה ממוצעת 3600-5200 ש"ח, 30% דיווחו על הכנסה של 5200-6500 ש"ח, -20% דיווחו על הכנסה מעל 6500 ש"ח, 10% דיווחו על הכנסה של 1700 עד 3600 ש"ח. חשוב לציין, כי אף אחד מהנבדקים לא דיווחו על הכנסה מתחת ל-1700 ש"ח. מאפיין נוסף שנבדק בשאלון היה מספר הילדים במשפחה. מניתוח התשובות עלה, כי ל 18% מהנהגים היו לפחות שלושה ילדים במשפחה, 35% שני ילדים, ו 23% ילד אחד ו 24% ללא ילדים.

טבלה מספר 1: התפלגות מאפיינים סוציו דמוגרפים של המשתתפים במחקר.

מאפיין	(N)%
מין	זכר 51 (152)
	נקבה 49 (148)
גיל	17-30 49 (192)
	31-40 33 (130)
	+40 18 (70)
קרבה	אב 39 (153)
	אם 35 (105)
	אחרים 26 (78)
דתיות	דתי-מסורתי 73 (218)
	חילוני 27 (82)
שנות לימוד	6-12 61 (100)
	13-19 39 (62)
תעודה	ללא 31 (53)
	בגרות/מקצועית 38 (64)

(49) 29	אקדמית	
(192) 65	עובד	עבודה
(42) 14	לא עובד	
(63) 21	עקרת בית	
(55) 25	מתחת לממוצע	
(128) 59	ממוצעת	
(34) 16	מעל הממוצע	
(28) 10	₪ 1700-3600	הכנסה משפחתית
(108) 38	₪ 3600-5200	
(83) 29	₪ 5200-6500	
(61) 21	מעל 6500 ₪	
(71) 24	0	מספר ילדים
(68) 23	1	
(106) 35	2	
(55) 18	+3	

5.2 שכיחות השימוש במושב בטיחות

שכיחות השימוש במושב בטיחות ומאפייני החגירה של נהגים וילדים בשני הכפרים נבדקה באמצעות תצפית. לאחר שערכו תצפית על יושבי הרכב, שאלו הצופים את הנהגים לגבי הרגלי הסעת הילדים. במחקר נערכו סך הכול 397 תצפיות. 224 תצפיות נערכו בכפר מג'ד אל כרום ו-173 תצפיות בכפר יאסיף.

מניתוח הנתונים עולים הממצאים הבאים:

חגירת הנהג/ת – באופן כללי, אחוז קטן מהנהגים היו חגורים (17%), ואילו מרביתם היו לא חגורים (83%). בכפר יאסיף אחוז הנהגים החגורים היה מעט גבוה יותר מאשר במג'ד אל כרום, 18% ו-16% בהתאמה. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 2.

טבלה מספר 2: התפלגות חגירת הנהגים לפי כפר (על פי התצפית).

חגירת הנהג	חגור % (N)	לא חגור % (N)	סה"כ % (N)
כפר יאסיף	18 (31)	82 (142)	100 (173)
מג'ד אל כרום	16 (37)	84 (187)	100 (224)
סך הכול	17 (68)	83 (329)	100 (397)

מאפייני החגירה של הילדים - נצפו בסך הכול 541 ילדים. התפלגות הגילאים של הילדים: מ-0.1-1 שנה, היוו 19% מכלל הילדים (זוהי קבוצת הגיל היחידה שנרשמה לפי חודשים); 39% מכלל הילדים היו בני, 1.1-2 שנים; הקבוצה השלישית כללה ילדים בגילאי 4-5 והשכיחות שלהם הייתה 25%. ובקבוצה האחרונה טווח הגילאים היה מ-6 עד 8 שנים, והשכיחות שלהם הייתה 17%. טבלה מספר 3 מתארת את התפלגות הגילאים.

טבלה 3: התפלגות גילאי הילדים.

טווח גילאים	% (N)
0.1-1	19 (102)
1.1-3	39 (210)
4-5	25 (133)
6-8	17 (96)
סה"כ	100 (541)

מאפייני החגירה של הילדים מתוארים בטבלה מספר 4. ניתן לראות כי רק רבע (25.6%) מהילדים היו חגורים במושב בטיחות כלשהו, בעוד שרובם הוסעו לא חגורים. בקבוצת הילדים הראשונה (הצעירה), אחוז הילדים שהשתמשו במושבי בטיחות היה הגבוה מכולם.

טבלה מספר 4: התפלגות הגירת הילדים על פי התצפית.

סה"כ	ילד רביעי	ילד שלישי	ילד שני	ילד ראשון	
(N)%	(N)%	(N)%	(N)%	(N)%	אפיון החגירה
(20) 3.6	(0) 0	0 (0)	(3) 2.5	(17) 4.3	על מושב הרכב חגור בהגורת בטיחות
(111) 20	(0) 0	(3) 14	(13) 10.7	(95) 24	חגור במושב בטיחות
(28) 5.6	(0) 0	(0) 0	(9) 7.4	(19) 4.8	חגור בבוסטר
(94) 17	(2) 100	(0) 0	(6) 4.9	(86) 21.7	על ידיים של מבוגר
(288) 53	(0) 0	(18) 86	(91) 74	(179) 45	על מושב הרכב ולא חגור
(541) 100	(2) 100	(21) 100	(122) 100	(396) 100	סך הכול

בתצפית נבדק גם כיוון ההושבה של הילדים ביחס לנסיעה. על פי החוק בישראל, תינוקות בגילאי 0-1 חייבים להיות חגורים במושב בטיחות, כשהם יושבים נגד כיוון הנסיעה. נכללו בתצפית 102 ילדים בגילאי 0-1. בבדיקת התאמת נתוני התצפיות לחוק נמצא כי רק מחציתם הוסעו חגורים במושב בטיחות. מתוך הילדים, שהיו חגורים רק 32% (16) ישבו נגד כיוון הנסיעה. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 5.

טבלה מספר 5: התפלגות הסעת הילדים בגילאי 0-1 על פי התצפית

אפיון הנסיעה	עם כיוון הנסיעה	נגד כיוון הנסיעה	סך הכול
חגור	(16) 32	(34) 68	(50) 100
לא חגור	(52) 49	(0) 0	(52) 100

יתר על כן, החוק מחייב הסעת ילדים בגילאי 3 עד 8, כשהם חגורים במושב בטיחות או מושב מגביה. בקבוצת הגיל של 3-8 נכללו בתצפית 315 ילדים. מתוכם רק 4% (14) השתמשו בבוסטר ו-12% (38), השתמשו במושב בטיחות. במילים אחרות, רק 16% מכלל הילדים בקבוצת הגיל 3-8 הוסעו על פי חוק. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 6.

טבלה מספר 6: התפלגות השימוש במושב בטיחות או בוסטר בגילאי 3-8 על פי התצפית.

(N)%	
12(38)	מושב בטיחות
4(14)	בוסטר
16(52)	סה"כ

5.3 דפוסי שימוש במושבי בטיחות

דפוסי השימוש נבדקו על ידי שאלות מכוונות, המרואיינים נשאלו על הרגלי חגירת הילדים לפי סוג הנסיעה. נמצא, כי מחצית מהמשתתפים דיווחו כי הם חוגרים את ילדיהם בכל הנסיעות, כולל נסיעות קצרות; שליש מהם השיבו כי הם חוגרים אותם רק בנסיעות ארוכות (מעל לחצי שעה); וכל היתר אמרו שאינם חוגרים את ילדיהם כלל. המשתתפים נשאלו גם על תדירות חגירת הילדים באופן כללי. מסתבר, שהתשובות על שאלה זו סתרו את התשובות על השאלה הראשונה, ותאמו יותר לממצאי התצפית. כך 70% מהמשתתפים דיווחו, שאינם חוגרים את ילדיהם כלל או שהם חוגרים אותם בחלק קטן מהנסיעות, בעוד שרק 20% מהמשתתפים דיווחו כי הם חוגרים את הילדים בכל נסיעה.

שאלה אחרת בדקה את תדירות החגירה לפי אזור הנסיעה, מהירות הנסיעה וסוג הכביש. בתשובה לשאלה זו ענו רוב הנהגים (82%), שהם חוגרים את ילדיהם בנסיעות בכבישים בין עירוניים ובנסיעות במהירות גבוהה (על פי רוב נסיעה בכבישים ראשיים מחוץ לכפר).

בבדיקת חגירת הילדים בזמן שהנהג ממהר, נמצא כי מחצית (50%) מהמשתתפים אמרו שהם חוגרים מעט מאוד או שלא חוגרים כלל. ומחצית השיבו שהם חוגרים במחצית מהנסיעות עד לכל הנסיעות.

הממצאים מסוכמים בטבלאות מספר 7 ו-8.

טבלה מספר 7: התפלגות של תדירות החגירה לפי דיווח

דפוסי שימוש		(N)%
סוג נסיעה	יותר מחצי שעה	(75)27
	בכל נסיעה	(124)44
	אף פעם	(81)29
תדירות החגירה	בכל פעם	(59)19
	במחצית	(30)10
	מעט	(46)15
	בכלל לא	(165)55

טבלה מספר 8: התפלגות של תדירות החגירה במצבים משתנים לפי דיווח.

סך הכול	מעט/כלל לא	מחצית	בכל/רוב הנסיעות	תדירות הנסיעה
				סוג הנסיעה
(N)%	(N)%	(N)%	(N)%	
(300)100	(28)9	(24)8	(248)82	נסיעה לעיר
(297)100	(47)15	(25)8	(225)76	נסיעה בכבישים ראשיים
(299)100	(193)64	(19)6.4	(87)28	במהירות נמוכה
(300)100	(166)38	(31)16	(103)33	כאשר ממהרים

5.4 סיבות לאי קנייה ולא שימוש במושב בטיחות

הנהגים נשאלו על הסיבות לאי שימוש במושב בטיחות. השאלות התייחסו לסיבות באם נמצא ברכב מושב ולא השתמשו בו. כמו כן הם נשאלו לדעתם באופן כללי על הסיבות לאי קנייה ולחוסר שימוש במושב בטיחות.

סיבות לאי שימוש - כאשר יש מושב ברכב- בבדיקת הסיבות לאי שימוש במושב רוב המשתתפים ציינו, כי סיבות טכנית כמו חגירת הילד במושב, קשירת מושב הבטיחות למושב הרכב, העברת המושב לרכב גורמת להם לא לחגור את הילד במושב. בבדיקת הסיבות האחרות, כמו סירוב הילד לשבת ולהיחגר במושב, רק 40% מהמשתתפים ציינו כי סירוב הילד היווה גורם לאי חגירתו במושב בטיחות ברוב או בכל הנסיעות.

נהגים שאמרו, כי סירוב הילד מהווה בעיה, נשאלו על הדרך שבה הם מתמודדים עם בעיה זו. מהתשובות עולה, כי רוב הנהגים (60%) מוותרים לילד או שמנסים לשכנע אותו, ואם הוא עומד בסירובו, הם מוותרים. רק מעטים (12%) אמרו, כי הם חוגרים את הילד גם שהוא מסרב, ו-27% אמרו כי הם חוגרים אותו רק בנסיעות מחוץ לכפר.

מחסום משמעותי לחגירה במושב בטיחות בקרב 40% מהמשתתפים היה חוסר זמן, כאשר הם חשבו כי חוסר זמן הווה עבורם מחסום ברוב ובכל הנסיעות, ו 60% אמרו כי זמן לא הפריע להם במחצית הנסיעות עד כלל לא.

הגורם המעכב האחרון, שהמשתתפים ציינו, היה עצלנות. כאשר הנהגים נשאלו אם הם לא חוגרים את ילדיהם, מכיוון שהם מתעצלים, 50% אמרו כי זו הסיבה שמונעת מהם לקשור את הילדים ברוב הנסיעות. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 9.

טבלה מספר 9: התפלגות הסיבות לאי שימוש במושב בטיחות (כאשר קיים מושב ברכב) לפי דיווח

סיבות	במידה רבה / רבה מאוד	במידה בינונית	מעטה / כלל לא	סה"כ
	(N)%	(N)%	(N)%	(N)%
סיבות טכניות	(28)22	(8)6	(92)72	(128)25
סירוב הילד	(52)40	(8)6	(68)53	(128)25
חוסר זמן	(54)42	(12)9	(62)48	(128)25
עצלנות	(57)45	(6)5	(63)50	(126)25
סה"כ	(191)37	(34)6	(285)55	(510)100

סיבות לאי שימוש וקניית מושב בטיחות (באופן כללי) בבדיקת הסיבות הכלליות לאי שימוש או לאי קנייה של מושב בטיחות, נמצא כי רוב המשתתפים (58%) חשבו, שהמצב הכלכלי הוא הסיבה לאי רכישה של מושב בטיחות. הסיבה השנייה (17%) הייתה חוסר מקום ברכב בגלל ריבוי ילדים.

כל שאר הסיבות, כמו: אין צורך במושב, אני מוכן לקחת סיכון בנסיעה, אני חושב שלי זה לא יקרה או חוסר ידע וסירוב הילד התפלגו בצורה שווה בסביבות ה-8-2%.

5.5 ידע על הגירת הילדים

הידע נבדק על ידי 8 שאלות אודות דרישות החוק בנוגע לחגירת ילדים בגילאי 0-11 שנים ברכב. בנוסף נבדקו הקריטריונים להעברת הילד ממושב הבטיחות למושב הרכב כמדד לרמת הידע.

שאלות הידע לבדיקת הידע נבנה משתנה מורכב, שכלל את התשובות הנכונות לפי דרישות החוק ובהתאם לקבוצת הגיל. כל התשובות הושו למשתנה החדש שנבנה וקבלו ערך של תשובה נכונה או תשובה לא נכונה. בכל שאלון סוכמו כל התשובות הנכונות והלא נכונות.

מניתוח התשובות נמצא, כי הנהגים ידעו לענות נכון יותר על שאלות, הקשורות להסעת תינוקות, לעומת שאלות הנוגעות להסעת ילדים מעל גיל 3. יחד עם זה רוב הנהגים ידעו כי עדיף להסיע את הילדים במושב האחורי ולא הקדמי.

רק 9% מהנהגים ידעו לענות על כל 8 השאלות נכונה. מרבית הנהגים ענו נכונה רק על חלק מהשאלות, כאשר כולם ענו נכונה על לפחות 3 שאלות. השאלות התייחסו לצורת הסעת תינוקות וילדים, כאשר ניתנו כל האופציות להסעת תינוקות וילדים לפי קבוצות גיל (כמו חגור במושב בטיחות, חגור במושב הרכב וכו').

פרוט התוצאות בטבלאות מספר 10 ו-11.

טבלה מספר 10: התפלגות הידע אודות הסעת הילדים על פי גיל.

שאלה	תשובות נכונות	תשובות לא נכונות	סך הכול
	(N)%	(N)%	(N)%
מיקום הושבת התינוק בגיל 0-1 שנה	(234)78	(66)22	(300)100
צורת הסעת התינוק בגיל 0-1 שנה	(281)94	(18)6	(299)100
מיקום הושבת התינוק בגיל 1-3 שנים	(246)82	(54)18	(300)100
צורת הסעת התינוק בגיל 1-3 שנים	(251)83	(49)16	(300)100
מיקום הושבת ילד בגיל 4-5 שנים	(287)95	(13)4	(300)100
צורת הסעת ילד בגיל 4-5 שנים	(108)36	(192)64	(300)100
מיקום הושבת ילד בגיל 6-9 שנים	(278)93	(22)7	(300)100
צורת הסעת ילד בגיל 6-9	(34)11	(265)88	(299)100

טבלה מספר 11: סכום התשובות הנכונות.

מספר שאלות הידע שנענו נכון	(N)% מכלל התשובות הנכונות	(N)% מכלל התשובות
3	(10)3	(37)3
4	(32)11	(50)4
5	(84)28	(62)5
6	(104)34	(75)6
7	(43)14	(75)14
8	(27)9	(100)8

קריטריונים להסעת הילדים על מושב הרכב ללא מושב בטיחות

המשתתפים התבקשו לסמן את הקריטריונים על פיהם ניתן לעבור ממושב הבטיחות למושב הרכב. התוצאות מוצגות בטבלה מספר 12.

בבדיקת התשובות, נמצא כי 100% (300) מהמרוויינים השיבו על השאלה, התשובות כללו קריטריונים כמו גיל, משקל גובה, נפח כללי, ואחר. התשובות שהתקבלו היו:

רוב המשתתפים 69% (209) חשבו שגיל הוא הקריטריון הקובע את המעבר ממושב בטיחות למושב הרכב. התשובות התייחסו לטווח גילאים של שנתיים עד לגיל 14. רק 10% מהמשיבים ידעו את התשובה הנכונה על פי דרישות החוק. מיעוט המשתתפים (13%) חשבו שמשקל הוא הקריטריון, כאשר הטווח נע בין 1-30 קילוגרם. כמו כן 5% מהמשיבים חשבו, שגובה הוא קריטריון המעבר למושב הרכב, ללא ציון קונקרטי של גובה.

בהתייחס לנפח כללי של הילד, כלומר גובה, משקל ומראה כללי, 22% סברו כי זהו הקריטריון הקובע את המעבר למושב הרכב. בשאלון ניתנה אפשרות פתוחה להתייחס לקריטריון, שלא צוין ('אחר'), ונמצא כי 1% (5) מהמשתתפים ציינו, שיש קריטריון אחר, אבל לא ידעו להסביר מהו. ראוי לציין, כי חלק מהמשתתפים ציינו יותר מתשובה אחת.

טבלה מספר 12: סכום הקריטריונים למעבר למושב הרכב

קריטריון	(N)%
גיל	(209)69
משקל	(41)13
גובה	(16)5
נפח כללי	(66)22
אחר	(5)1

מקורות ידע המרואיינים נשאלו לגבי מקור הידע שלהם בנושא חגירה ברכב. בבדיקת התשובות נמצא כי 72% (289) מהמרואיינים ענו על השאלה של מקורות הידע. מקור הידע השכיח ביותר (31%) צוין בחלק הפתוח ('אחר'), כאשר הרוב ציין, שמדובר בדעה אישית שלהם. המקור השני (26%) היה הטלוויזיה. אחריו צוינו (13%) עיתונים ולימודי התיאוריה לקבלת רישיון. מקורות אחרים כמו אנשי מקצוע (אחות, רופא) או אנשי מכירות היו רלבנטיים למרואיינים בודדים (3-6%).

5.6 עמדות הנהגים לגבי הגורמים המשפיעים על השימוש במושב בטיחות

נבדקו עמדות בנוגע לארבעה נושאים: עמדות באופן כללי, אכיפה, מיקוד שליטה ואפשרו/נגישות. המשיבים התבקשו לדרג את מידת הסכמתם עם המשפטים, שבטאו עמדות בנושאים אלה, על סולם של 1-5, כאשר 1 מתייחס למסכים במידה רבה מאוד ו-5 מציין לא מסכים כלל. בדיקת העמדות התייחסה רק למשפטים, שהמהימנות הפנימית שלהם הייתה גבוהה.

התפלגות העמדות בנושא שימוש במושב בטיחות - אכיפה ונגישות

מבדיקת העמדות בנושא השימוש במושב בטיחות ואכיפת החוק, נמצא כי 63% מהמשיבים הסכימו במידה רבה עד רבה מאוד (1-2), שנוכחות משטרתית תגרום להם לחגור יותר, ושם המשטרה הייתה אוכפת יותר את החוק, הם היו חוגרים יותר.

בנושא האפשרו/נגישות המושבים הייתה התייחסות לתחומים הבאים: מושבי הבטיחות קלים לשימוש, המושבים קיימים בחנויות בכפר, המושבים ניתנים בחינם, זולים יותר ואפשר לשכור אותם. המשתתפים התבקשו להביע את מידת הסכמתם עם משפטים אלה כגורמים המקדמים את השימוש במושב בטיחות. כמחצית מהמשיבים (48%) הסכימו במידה רבה עד רבה מאוד, שאפשרו ונגישות יכולים להעלות במידה רבה עד רבה מאוד את השימוש במושב בטיחות. בנוסף נבדקו עמדות המשתתפים לגבי מיקוד שליטה, כגורם משפיע על השימוש במושב בטיחות. המהימנות הפנימית של המשפטים, שהתייחסו לנושא מיקוד שליטה, הייתה נמוכה יחסית 0.4. באופן כללי, התפלגות המשתתפים הייתה שווה בין בעלי מיקוד שליטה פנימי ומיקוד שליטה חיצוני.

5.7 בדיקת הקשר בין מאפיינים סוציו דמוגרפים לבין השימוש במושב בטיחות.

הממצאים יוצגו על פי סדר ההשערות.

השערה ראשונה- קיים קשר בין אי שימוש במושב בטיחות לבין רמת השכלה נמוכה והכנסה נמוכה. הקשר נבדק באמצעות מתאמי פירסון, מבחן כי בריבוע. הממצאים נותחו ביחס לאפיוני החגירה של הילד הראשון במכונית והם מתוארים בטבלה מספר 13. המשתנה נבדק בהתייחס לשתי הגדרות של השכלה: מספר שנות לימוד וסוג התעודה. מהנתונים עולה כי קיים קשר מובהק סטטיסטית

($0.001 > P = 0$), בין מספר שנות לימוד לבין שימוש במושבי בטיחות, ובין סוג התעודה ($0.001 > P = 0$) לבין שימוש במושבי בטיחות. כלומר, ככל שההשכלה גבוהה יותר (במספר שנות הלימוד או סוג התעודה), כך השימוש במושבי בטיחות עלה בקרב הנהגים. בנוסף נבדק הקשר בין רמת הכנסה לבין שימוש במושבי בטיחות. משתנה ההכנסה גם הוא נבדק עבור שתי הגדרות: הכנסה אישית והכנסה כללית של המשפחה. התוצאות מלמדות, כי קיים קשר חיובי מובהק סטטיסטית בין הכנסה אישית לבין שימוש במושבי בטיחות (הכנסה אישית, $0.05 > P = 0.005$) ובין הכנסה כללית של המשפחה לבין שימוש במושבי בטיחות (הכנסה כללית של המשפחה $0.001 > P = 0$). כלומר, ככל שרמת ההכנסה גבוהה יותר, כך השימוש במושבי בטיחות עלה בקרב הנהגים. אם כך ניתן לראות, כי ההשערה הראשונה אומתה לגבי שני המשתנים.

טבלה מספר 13: הקשר בין חגירת הילדים לבין השכלה והכנסה (אחוז, מספר).

חגירת הילדים בתצפית		
חוקי	לא חוקי	
		השכלה-תעודה
(11)12.2	(79)87.8	ללא תעודה
(30)27.8	(78) 72.2	תעודת בגרות
(54)65.9	(28)34.1	תעודה אקדמית
0.000		P
		השכלה- שנות לימוד
(29)19	(124)81	6-12
(66)58.4	(47) 41.6	13-19
0.000		P
		הכנסה- כללית של כל המשפחה
(4)14.3	(24)85.7	עד 3600
(28)25.9	(80)74.1	עד 5200
(23)27.7	(60)72.3	עד 6500
(34)56.7	(26)43.3	מעל 6500
0.000		P
		הכנסה אישית
(18)52.9	(16)47.1	מעל הממוצע
(49)38.6	(78)61.4	בממוצע
(11)20	(44)80	מתחת לממוצע
0.005		P

השערה שנייה- קיים קשר בין ריבוי ילדים במשפחה ובין השימוש במושבי בטיחות
 לבדיקת השערה זו נערך מבחן כי בריבוע. התוצאות הראו כי קיים קשר מובהק סטטיסטית בין מספר הילדים במשפחה לבין השימוש במושבי בטיחות. התוצאות מעידות על כך שנהגים שאין להם ילדים או שיש להם ילד אחד והורים עם יותר מארבעה ילדים השתמשו פחות במושבי בטיחות. לעומת זאת משפחות עם שניים-שלושה ילדים השתמשו יותר במושבי בטיחות ($P = 0.001 > 0$). הנתונים מוצגים בטבלה מספר 14.

טבלה מספר 14: הקשר בין מספר ילדים לבין השימוש במושבי בטיחות (אחוז, מספר).

הגירת הילדים		
לא חוקי	חוקי	
		מספר ילדים
(60)85.7	(10)14.3	0-1
(100)57.5	(74)42.5	2-3
(44)80	(11) 20	+4
		P
	0.000	

השערה שלישית- קיים קשר בין ידע בנושא השימוש במושבי בטיחות לבין השימוש במושבי בטיחות
 לבדיקת הקשר נערך מבחן כי בריבוע. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 15.
 בבדיקת המשטנה "ידע אודות השימוש במושבי הבטיחות על פי דרישות החוק", לא נמצא קשר בין רמת הידע לבין השימוש במושבי בטיחות בכל קבוצות הגיל. כלומר, בכל קבוצות הגיל ללא קשר למתן תשובה נכונה או לא נכונה יותר הורים הסיעו את ילדיהם לא על פי חוק. לכן ההשערה השלישית, שהניחה קיום של קשר בין שני המשתנים, נדחתה.

טבלה מספר 15: הקשר בין ידע לבין השימוש במושבי בטיחות (אחוז, מספר).

הגירת הילדים		
לא חוקי	חוקי	
		ידע על הגירת הילדים בגילאי 0-11 חודשים
(191)68.2	(89)31.8	תשובה נכונה
(8)61.5	(5)38.5	תשובה לא נכונה
	0.408	P
		ידע על הגירה בגילאי 1-3 שנים
(163)66.5	(82)33.5	תשובה נכונה
(41)75.9	(13)24.1	תשובה לא נכונה

	0.118		P
			ידע על חגירה בגילאי 4-5
	(95)32.8	(195)67.2	תשובה נכונה
	(0)0	(9)100	תשובה לא נכונה
	0.030		P
			ידע על חגירה בגילאי 6-9
	(0)0	(0)0	תשובה נכונה
	(95)31.8	(204)68.2	תשובה לא נכונה
			P
			לא ניתן לחשב*

- כל המרואיינים לא ידעו את התשובה.

השערה רביעית- קיים קשר בין מידת הדתיות לבין שימוש במושבי בטיחות.
לא נמצא קשר בין מידת הדתיות לבין השימוש במושבי בטיחות ($P=0.14 < 0.05$), בשניהם אחוזי השימוש במושב בטיחות היו נמוכים ומעל 60% מהנהגים הסיעו את ילדיהם לא על פי חוק, לכן ההשערה נדחתה. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 16.

טבלה מספר 16: הקשר בין מידת הדתיות לבין השימוש במושב בטיחות.

חגירת הילדים		
חוקי	לא חוקי	
		דתיות
(65)29.8	(153)70.2	דתי/מסורתי
(30)37	(51)63	חילוני
	0.147	P

השערה חמישית- קיים קשר בין חגירת הנהג לבין השימוש במושב בטיחות.
 מבחן כי בריבוע נמצא קשר חיובי חזק בין חגירת הנהג לבין השימוש במושב בטיחות, ($P=0<0.001$).
 ככל שהנהג היה חגור בחגורת בטיחות ברכב, כך הוא חגר יותר את הילדים במושב בטיחות. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 17.

טבלה מספר 17: הקשר בין חגירת הנהג לבין השימוש במושב בטיחות (אחוז, מספר).

חגירת הילדים		
חוקי	לא חוקי	
		חגירת הנהג
(52)76.5	(16)23.5	חגור
(61) 18.7	(266)81.3	לא חגור
	0.000	P

בדיקת קשרים נוספים מול השימוש במושב בטיחות:
 קשר בין גיל הילד לבין השימוש במושב בטיחות- לבדיקת קשר זה נערך מבחן כי בריבוע, ונמצא קשר בין גיל הילד לבין השימוש במושב בטיחות ($P=0<0.001$): ככל שהילד קטן יותר (גיל צעיר יותר), כך הוא היה יותר חגור על פי חוק. הנתונים נותחו עבור כל הילדים, והם מוצגים בטבלה מספר 18.

טבלה מספר 18: הקשר בין גיל הילד לבין השימוש במושב בטיחות (אחוז, מספר).

חגירת הילדים		
חוקי	לא חוקי	
		קבוצות גיל
(111)35.7	(200)64.3	0.1-3
(20)15	(113)85	4-5
(7)7.3	(89)92.7	6-8
	0.000	P

קשר בין גיל הנהג לבין השימוש במושב בטיחות- נמצא קשר בין גיל הנהג לבין השימוש במושב בטיחות ($p=0<0.05$). ככל שהנהג היה צעיר יותר, כך הוא השתמש יותר במושב בטיחות. עם זאת, ייתכן שמדובר בגורם מבלבל, מכיוון שקיים קשר בין גיל הנהג לבין גיל הילדים; ככל שהנהג צעיר יותר, כך הילדים שלו יהיו צעירים יותר. בממצאים, שנדונו לעיל, נצפה קשר בין גיל הילד לבין השימוש במושב בטיחות (ככל שהילד צעיר יותר. אחוזי השימוש במושב הבטיחות גדולים יותר). על-מנת לנטרל את אפקט הבלבול, נעשה שימוש ברגרסיה לוגיסטית. בניתוח זה נמצא, שגיל הנהג וגיל הילד, שניהם

טבלה מספר 19: רגרסיה רב משתנית לקשר בין גיל הילדים וגיל הנהג לבין השימוש במושב

בטיחות.

המשתנה	OR	CL	P value
גיל הילד*	2.34	1.73-3.17	0.00
גיל הנהג*	2.26	1.54-3.31	0.000

$0.05 > p^*$

קשר בין מין הנהג לבין השימוש במושב בטיחות- נמצא קשר בין מין הנהג לבין השימוש במושב בטיחות (p= 0.001<0.05). נשים השתמשו יותר במושב בטיחות מאשר גברים. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 20.

טבלה מספר 20: הקשר בין מין הנהג לבין השימוש במושב בטיחות (אחוז, מספר).

הגירת הילדים		
לא חוקי	חוקי	
		מין
(116)76.8	(35)23.2	זכר
(88)59.9	(59)40.1	נקבה
0.001		P

קשר בין מקום מגורים לבין שימוש במושב בטיחות- לבדיקת הקשר נערך מבחן כי ברבוע. נמצא קשר מובהק סטטיסטית בין מקום מגורים לבין השימוש במושב בטיחות (P=0.013<0.05). בכפר יאסיף חגרו את הילדים יותר מאשר במג'ד אל כרום. הנתונים נותחו עבור כל הילדים, והם מוצגים בטבלה מספר 21.

טבלה מספר 21: הקשר בין מקום מגורים לבין השימוש במושב בטיחות (אחוז, מספר).

הגירת הילדים		
לא חוקי	חוקי	
(221)78.6	(60)21.4	מג'ד אל כרום
(181)69.9	(78)30.1	כפר יאסיף
0.013		P

קשר בין הקרבה לילד לבין השימוש במושב בטיחות- במבחן כי בריבוע נמצא קשר בין שני המשתנים ($p=0<0.05$): ככל שהנהגים היו מדרגה ראשונה (אב או אם), כך הם השתמשו יותר במושבי בטיחות. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 22.

טבלה מספר 22: הקשר בין קרבת הנהג לילד לבין השימוש במושבי בטיחות (אחוז, מספר).

הגירת הילדים		
חוקי	לא חוקי	
		קרבה
(85)38.5	(135)61.4	אב/אם
(9)11.7	(68)88.3	אחרים
	0.000	P

קשר בין הגירת הילדים לבין מספר הילדים בכל מכונית (ילד ראשון, שני, שלישי, רביעי)- נמצא קשר מובהק סטטיסטית בין מספר הילד במכונית לבין השימוש במושב בטיחות ($P = 0.033 > 0.05$). מכאן שהילדים הראשונים היו חגורים יותר מהילד השני, שלישי, ורביעי. ככל שיש יותר ילדים ברכב הסיכוי שיהיו קשורים הוא יותר נמוך. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 23.

טבלה מספר 23: הקשר בין מספר הילד לבין השימוש במושבי בטיחות (אחוז, מספר).

הגירת הילדים		
חוקי	לא חוקי	מספר הילד
(114)28.8	(282)71.2	ילד ראשון
(21)17.2	(101)82.8	ילד שני
(3)14.3	(18)85.7	ילד שלישי
(0)0	(2)100	ילד רביעי
	0.033	P

קשר בין עבודה לבין השימוש במושבי בטיחות

בבדיקת הקשר במבחן כי בריבוע בין עבודה (עובד / מובטל, נכה, עקרת בית, פנסיונר) לבין השימוש במושבי בטיחות, נמצא קשר מובהק סטטיסטית ($P = 0.001 > 0.05$). כלומר, ככל שהנהג עובד, כך הוא משתמש יותר במושב בטיחות. הנתונים מוצגים בטבלה מספר 24.

טבלה 24: הקשר בין סטטוס עבודה לבין שימוש במושבי בטיחות (אחוז, מספר)

הגירת הילדים		סטטוס עבודה
חוקי	לא חוקי	
(72)77.4	(119)58.6	עובד
		לא עובד/ מובטל,
(21)22.6	(84)41.4	נכה, עקרת בית, פנסיונר
	0.001	P

5.8 בחינת המודל הרב משתני

על מנת לאמוד את השפעתם הכוללת של המשתנים הבלתי תלויים על השימוש במושבי בטיחות (המשתנה התלוי), נעשה שימוש ברגרסיה רב משתנית. המשתנים שנבחרו היו אותם משתנים שנמצאו מובהקים בניתוח הדו משתני, והם: מקום מגורים (כפר יאסיף, כפר מגדאלכרום), מין הנהג/ת, ההכנסה הכוללת של המשפחה, מספר הילדים במשפחה, והקרבה לילד (אם/אב, אחרים). המשתנה התלוי היה השימוש במושב בטיחות. רמת הייחוס לגבי החגירה היא: לא חוקי=0, חוקי=1. התוצאות מוצגות בטבלה מספר 25.

טבלה מספר 25: רגרסיה רב משתנית לקשר בין המשתנים הבלתי תלויים לשימוש במושבי בטיחות.

המשתנה	OR	CL	P value
כפר	1.58	0.76-3.30	0.215
מין הנהג/ת*	1.88	1.00-3.53	0.049
הכנסת המשפחה	1.25	0.83-1.88	0.269
שנות לימוד*	3.60	1.76-7.35	0.000
מספר הילדים	0.62	0.28-1.39	0.253
קרבה לילד*	0.30	0.14-0.66	0.003

$0.05 > P^*$

ניתן לראות, כי מין הנהג היה מנבא חזק לשימוש במושבי בטיחות. הסיכוי, שנשים יחגרו את הילדים, היה פי 1.8 לעומת גברים. גם השכלת הנהג, שנמדדה בשנות הלימוד, נמצאה כמנבא חזק (OR=3.6): ככל שהנהג למד יותר, כך הסיכוי שהוא ישתמש במושבי בטיחות היה גדול פי 3.6.

הקרבה לילד נמצאה כמנבא פחות חזק לשימוש במושב (OR=0.3). כלומר,, אם הנהג הוא אב או אם של הילדים, הסיכוי שיחגור אותם הוא גבוה יותר, מאשר נהג עם קרבה אחרת (כמו: דודים, סבים, שכנים וכדומה). שאר המשתנים, כמו הכנסת המשפחה ומספר הילדים לא נמצאו מנבאים לשימוש במושבי בטיחות.

6. דיון

מטרת המחקר הייתה לאמוד את מידת השימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי, ולעמוד על הגורמים המשפיעים על השימוש בהם. ממצאי התצפיות במחקר מצביעים על אחוזי שימוש נמוכים מאוד במושבי בטיחות ובחגורות בטיחות. בבדיקה של הרגלי הסעת הילדים, המשתתפים דיווחו על אחוזי שימוש נמוכים במיוחד בתוך הכפרים.

ממצאים אלה תואמים לתוצאות הסקר, שנערך על ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בשנה האחרונה. ממחקרים אלה ניתן להסיק, שהמצב במגזר הערבי עגום למדי, בעיקר אם משווים אותו למגזר היהודי בישראל. למעשה, התנהגויות הבטיחות של המגזר הערבי בישראל דומות לאלה, שבמדינות ערביות, כמו איחוד הנסיכיות (Dawson & Bener, 1999) זאת למרות השוני הרב בין שתי המדינות. מחקר זה בחן את הסיבות והגורמים לתופעה זו. השערות המחקר טענו כי מרכיבים סוציו דמוגרפים מהווים מחסומים לשימוש במושבי בטיחות. הממצאים מלמדים, כי חלק גדול מהשערות אלה אושש. השערות המחקר התבססו על מודל קידום בריאות PRECEDE-PROCEED (Green et al., 1999). המודל מסביר, מהם הגורמים המשפיעים על אימוץ התנהגות בריאותית, שהינה במחקר הנוכחי שימוש במושבי בטיחות לשמירה על בטיחות הילדים. המודל חילק את הגורמים האלה לשלוש קטגוריות: נטייתיים, מאפשרים ומחזקים. נראה שתוצאות המחקר תאמו ברובן את שלוש הקטגוריות. סיווג הגורמים במחקר זה הוגדר כסיבות טכניות, הקשורות במושבי הבטיחות ובפעולת החגירה, וסיבות הקשורות למאפייני הנהגים במגזר הערבי, במיוחד אפיונים סוציו דמוגרפים.

מרבית הסיבות הטכניות, שהעלו הנהגים, היו חוסר זמן, חוסר נוחות בשימוש במושב, עצלנות הנהג וריבוי ילדים. סיבות טכניות על פי המודל מוגדרות כגורם מאפשר, אשר יכול לקדם או לעכב את השימוש במושבים. נוחות השימוש במושבי הבטיחות ובהירות ההנחיות על גבם אפשרו יותר לנהגים להשתמש בהם. חיזוק לטענות אלה נמצאו במחקרו של גופין ועמיתיו (1997), שבדק את הסיבות לאי שימוש של הורים במושבי בטיחות. אחת הסיבות הייתה חוסר נוחות בשימוש במושב. גם Christian ושותפיו (2002) מצאו, כי הנחיות ברורות לשימוש על גבי מושב הבטיחות קדמו באופן משמעותי את השימוש בו. נראה, שהורים המצויים בלחץ זמן, תופסים את פעולת החגירה של ילדיהם כגורם מעכב, הגוזל מהם זמן יקר. תפיסה זו גורמת להם להסיע את ילדיהם ללא חגירה הולמת. גם במחקרו של Argan ושותפיו (2004), אשר בדק את הסיבות לאי שימוש במושבי בטיחות, חוסר זמן היווה גורם מעכב לשימוש במושבי בטיחות.

כאמור, גורם מעכב נוסף שעלה במחקר, הוא ריבוי ילדים. ידוע, שמשפחות מרובות ילדים (עם ארבעה ילדים ומעלה) נמצאות בסיכון גבוה יותר להיפגעות (Shepard et al, 2005). לרוב, משפחות אלה הינן במעמד סוציו אקונומי נמוך ובעלות מודעות נמוכה. השילוב של מצב כלכלי קשה וריבוי ילדים מקשה על ההורים ברכישת מושבי בטיחות מתאימים לכל ילדיהם, ולכן הם נאלצים להסיע את ילדיהם בצורה לא בטיחותית.

כבר הוכח, כי הבדלים ברמות סוציו אקונומיות מהווים מדד להבדלים במצב הבריאות (Mackenbach, 1997; Kunst, and Cavelaars). מעמד סוציו אקונומי נמדד בעיקר על ידי רמות השכלה, הכנסה ומעמד חברתי. השכלה מקנה להורים ידע ומיומנויות, שעשויים לסייע להם להתנהג בצורה בטיחותית יותר. רמות הכנסה גבוהות מאפשרות אמצעים כלכליים לקנייה ולצריכה של מוצרי בריאות, למשל, קנייה של מושבי בטיחות. בנוסף מעמד חברתי, הכרוך ברשת של קשרים חברתיים ותמיכה חברתית, מקדמים התנהגויות בריאותיות (Backland, Sorlie & Jonjinson, 1999).

הקשר בין מצב כלכלי להתנהגות בריאותית נבדק כבר בכמה מחקרים. כיום ידוע, כי אנשים עם רמת הכנסה גבוהה, מאמצים לעצמם התנהגויות בריאות יותר מאשר אנשים דלי אמצעים כלכליים. עניים רוכשים פחות השכלה, ולכן קשה להם יותר למצוא עבודה, בעיקר כזו שמתגמלת בשכר ראוי. הם מרוויחים פחות, ואז נופלים למדרג נמוך מה שמביא אותם לאמץ התנהגויות פחות בריאותיות (Laaksonen et al, 2003).

רמת ההשכלה, במיוחד זו של האם, נמצאה גם היא קשורה לסיכון של היפגעות בילדים (Seth et al., 1997; David, 1999). גם במחקר זה נמצא קשר מובהק בין השכלה גבוהה לבין השימוש במושבי בטיחות. הורים בעלי השכלה של למעלה מ-12 שנים חגרו יותר את ילדיהם. כמובן, שקיים קשר בין השכלה להכנסה. הורה בעל השכלה גבוהה, סביר שיש לו עבודה והכנסה גבוהה יותר.

יתר על כן במחקר נמצא על פי דיווח הנהגים, שרמת ההכנסה הייתה הסיבה הראשונה לאי קנייה של מושבי בטיחות ואי שימוש בהם. מצד שני נמצא קשר מובהק סטטיסטי בין הכנסה נמוכה לבין אי שימוש במושבי בטיחות. תוצאות אלו מקבילות למאפיינים של המגזר הערבי: רמת ההכנסה נמוכה, רמת האבטלה גבוהה ומשפחות רבות מרובות ילדים (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2003). מאפיינים סוציודמוגרפיים אלה עלולים להוות מחסום לרכישת המושב עבור ההורים, בעיקר שמדובר על קנייה של יותר ממושב אחד.

ידע בנושא בטיחות מקנה לנהגים מיומנויות לשימוש במושבים ואף חושף בפניהם את יתרונות השימוש במושבי בטיחות. מתן ידע והעלאת המודעות נמצאו קשורים לקידום השימוש במושבי בטיחות (זיידל, 1995; אנדי-פילדינג, 2003; Argan et al., 2004).

רמת הידע של הנבדקים בנושא בטיחות ילדים ברכב הייתה נמוכה בגילאי שלוש שנים ומעלה. בניגוד לספרות ולהשערת המחקר, לא נמצא קשר בין רמת הידע לבין השימוש במושבי בטיחות. הסיבות לכך לא מספיק ברורות. ייתכן, כי הסיבות האחרות שהוזכרו קודם לכן לאי שימוש במושבי בטיחות, השפיעו יותר על הנהגים, שלא לחגור את ילדיהם למרות רמת הידע הגבוהה לגבי גילאי 0-3 שנים.

בבדיקת מידת הדתיות של ההורים כמדד המבטאת מיקוד שליטה חיצוני, השערת המחקר הייתה, שקיים קשר בין מידת הדתיות, לבין שימוש במושב בטיחות כביטוי להתנהגות מקדמת בריאות. מיקוד שליטה במחקר נבדק על ידי שלוש שאלות, מאחר שהמהימנות הפנימית של השאלות הללו הייתה נמוכה, לא ניתן היה להשתמש במדד זה. יתרה מכך לא נמצא קשר בין מידת הדתיות של הנהגים לבין השימוש במושב בטיחות. הסיבה לכך אינה ברורה ייתכן, שההסבר נעוץ בהיותה של החברה הערבית חברה מסורתית מהבחינה החברתית, וההגדרה של דתי מסורתי לא תמיד נתפסת בהקשר הדתי, אלא יותר בהקשר החברתי.

בבדיקת חגירת הנהג נמצא קשר בין חגירת הנהג לבין השימוש במושב בטיחות. ממצא זה עולה בקנה אחד עם ממצאים של מחקרים קודמים (NHSA, 2003), שהראו שנהגים הנוסעים ללא חגורת בטיחות, פחות מודעים לחשיבות הנושא, רמת הידע שלהם נמוכה והם מוכנים להסתכן בנסיעה, דבר שגורר התייחסות דומה גם כלפי בטיחות ילדיהם. לאור הממצאים האלה ניתן לשער, שאחוז החגירה הנמוך של הנהגים מסביר את רמת השימוש הנמוכה במושב בטיחות.

על פי המודל לקידום בריאות PRECEDE-PROCEED (Green et al., 1999), אחד הגורמים המאפשרים בקידום בריאות הוא זמינות הציוד, כלומר הימצאותו בחנויות בכפר והזולת מחירו או נתינתו בחינם. המשיבים הביעו הסכמה במידה רבה מאוד, שגורמים אלה קשורים לשימוש במושב בטיחות. כנראה, שההסבר לכך קשור למצב הכלכלי הגרוע במגזר הערבי.

בבדיקת הקשר לגיל, נמצא קשר מובהק סטטיסטית בין גיל הנהג וגיל הילדים לבין השימוש במושב בטיחות. התוצאות הראו, ששני המשתנים מנבאים ברמה מובהקת סטטיסטית את השימוש במושב בטיחות. ידוע, כי השימוש במושב בטיחות פוחת עם הגיל. במחקרו של Kahane (1986) אחוזי השימוש במושבים ירדו מ-68% בקבוצת גיל מלידה עד לגיל שנה ל-17% בלבד בגילאי 4 שנים. אחת הסיבות לכך היא שהחוק לא הגדיר עד איזה גיל הילד חייב להיות חגור במושב בטיחות, והוא והתייחס יותר לילדים בגילאים הצעירים יותר. סיבה זו הייתה רלבנטית גם בישראל עד לתיקון בחוק בנובמבר 2004. עדות לכך נמצאת במחקרה של של אנדי – פילדינג ושותפיה (2003).

ייתכן, שהסברים אחרים נובעים מהעובדה שרוב בתי החולים באזור הצפון לא משחררים את התינוקות ללא מושב בטיחות, אף על פי שנושא זה עדיין לא מעוגן בחוק. בבתי החולים ובתחנות אם וילד מדריכים את ההורים אודות חשיבות השימוש במושב בטיחות. ההדרכה מתרחשת לרוב סביב הלידה ולעיתים במעקב התכוף יותר עד גיל שנה. בשל תקופת ההדרכה ייתכן, שהורי הילדים תופסים את חשיבות השימוש במושב בטיחות רק לילדים בגילאים הצעירים יותר.

על פי ממצאי המחקר, נשים השתמשו יותר במושב בטיחות. בספרות קיימים ממצאים סותרים לגבי הקשר בין מין הנהג לבין שימוש במושב בטיחות, אם כי משרד התחבורה של אילינוי מצא, שנשים חגרו יותר את ילדיהן באופן מובהק (NHSA, 2003 Illinois Department of Transportation, 2003).

כפר יאסיף ומג'ד אל כרום הם שני כפרים בצפון הארץ, המדורגים על פי הדירוג החברתי כלכלי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (2005) כך: מג'ד אל כרום=3 וכפר יאסיף=4. הקשר בין אימוץ

מידת הקרבה לילד נמצאה אף היא כקשורה לשימוש במושבי בטיחות. גם בספרות ציינו קשר זה כמנבא לשימוש במושבי בטיחות (NHSA, 2003), אולם הסיבות לכך לא נבדקו. ייתכן, כי ההורים חשים יותר אחריות בזמן הסעת הילדים מאשר אחרים שמסיעים אותם; או שלהורים יש יותר ידע בנושא עקב חשיפתם למידע בזמן הלידה ובעת המעקב בתחנות אם וילד. במחקר נמצא קשר בין מספר הילד המוסע בתוך הרכב לבין השימוש במושבי בטיחות. סיכוי שהילד הראשון יהיה חגור, יותר גבוה מהילד השני, שלישי ורביעי (NHSA, 2003). הסברים אפשריים לכך יכולים להיות קשורים למצב הכלכלי (קושי ברכישת יותר ממושב אחד), הקושי הטכני בחגירת יותר מילד אחד וריבוי ילדים (מצב של חוסר מקום ברכב להכנסת מושבי הבטיחות במושב האחורי). כיוון אחר הוא, שבמחקר נמצא כי ילדים צעירים יותר היו חגורים יותר, ורמת הידע לגבי חגירת הילדים בגילאים הצעירים הייתה יותר גבוהה. מכאן ניתן לשער, שהורים לא ידעו על חשיבות ואופן החגירה של הילדים הגדולים יותר.

7. סכום

- אחוז גבוה מהילדים והנהגים בכפרים שנסקרו נסעו בניגוד לחוק הריסון ברכב.
- רמת הידע גבוהה עבור קבוצות גיל בין 0-3, ונמוכה מאוד לקבוצות גיל מעל לשלוש שנים.
- הגורמים העיקריים לאי חגירה היו-
 - א- מרכיבים סוציו דמוגרפים – השכלה נמוכה, הכנסה נמוכה, אבטלה.
 - ב- סיבות טכניות- חוסר זמן, חוסר נוחות השימוש במושב, עצלנות הנהג, וריבוי ילדים.
- נמצא קשר מובהק סטטיסטית בין השימוש במושבי בטיחות לבין-
 1. מרכיבים סוציו דמוגרפים: גיל ילד והנהג, מין הנהג, קירבה לילד, מספר הילדים המוסעים ברכב, חגירת הנהג, מקום מגורים.
- בנוסף גיל הנהג, גיל הילד, מין הנהג, שנות לימוד, וקרבה לילד, נמצאו כמנבאים חזקים לשימוש במושבי הבטיחות.
- לא נמצאו קשרים בין השימוש במושב בטיחות ובין – ידע, דתיות.

מגבלות המחקר

המדגם במחקר מייצג את האוכלוסייה בשני הכפרים הערביים בצפון בלבד. המחקר לא כלל ערים מהמגזר הערבי, ולכן ייתכן שאינו משקף את כלל האוכלוסייה הערבית בארץ. מגבלה אחרת קשורה לעובדה, שחלק מהנתונים נותחו מול חגירת הילד הראשון בלבד. דבר שיכול לגרום להטיית התוצאות.

מסקנות והמלצות

המחקר שפך אור על המצב במגזר הערבי. מתוצאותיו ניתן ללמוד עד כמה הילדים והוריהם נמצאים בסיכון מתמיד להיפגעות בתאונות דרכים כנוסעים ברכב. השערות המחקר אוששו ברובן, ומהן ניתן ללמוד על נקודות החולשה ולהסיק על הדרך לחיזוקן.

ממצאי המחקר פותחים פתח למחקרים נוספים בתחום זה, שיתרמו אף הם להבנה מעמיקה יותר של תופעה זו. כמוכן ישנו צורך בפיתוח תכנית בטיחות מקיפה, שתשלב את נושא האכיפה עם אמצעי הסברה ותכנית חינוך לטווח ארוך.

כפי שצוין, המחקר בוצע בשני כפרים, על מנת שנוכל לקבל תמונה כוללת של הממצאים. יש צורך לבחון את הנושא באוכלוסייה הערבית במדגם כלל ארצי.

רשימה ביבליוגרפית

אנדי-פילדינג, ל. ג. גיטלמן, ו. הקרט, ש. חמו-לוטם, מ. (2003). דו"ח מחקר בנושא מושבי_בטיחות: הערכת תוכנית התערבות, 2002. פתח תקווה: 'בטרם'- המרכז הלאומי לבטיחות ולבריאות ילדים.

בורק ל', אפיון הרשויות המקומיות וסיווגן לפי הרמה חברתית כלכלית של האוכלוסייה ב2001, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ירושלים, תשס"ד, 22/2004.

בליקוף, מ., דיכטר, ש. (2003). נתונים השוואתיים בין יהודים לערבים. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

גופין, ר., אביצור, מ., חקלאי, צ., וילין, נ. (1997). דו"ח מחקר היפגעות ילדים ובני נוער מתאונות פניות לחדר מיון, מחקר ארצי. המועצה הלאומית לשלום הילד המרכז למחקר ועיצוב מדיניות, משרד הבריאות שירותי מידע ומחשוב תחום מידע.

גיטלמן, ו. קורן, ל. אנדי-פינדלינג. (2002). היפגעות ילדים בישראל: דו"ח בטרם לאומה. פתח תקווה- המרכז הלאומי לבטיחות ולבריאות ילדים. עורכים דר מיכל חמו לוטם ולירי אנדי פינדלינג.

גיטלמן, ו., דיין, י. (2003). המאפיינים והגורמים לתאונות דרכים במגזר הלא – יהודי. משרד התחבורה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

גיטלמן, ו., הקרט, ש. (2003). סקר תצפיות ארצי אחרי השימוש בהתקני ריסון לילדים בכלי רכב פרטיים. דו"ח מחקר 294/2003, חיפה: הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל. המכון לחקר התחבורה.

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. (2003). תאונות דרכים עם נפגעים 2002. חלק א: סיכומים כללים. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ירושלים. פרסום מספר 1204.

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. (2004). אפיון הרשויות המקומיות ודירוגן לפי הרמה החברתית - כלכלית של האוכלוסייה ב 2001.

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. (2005). פרופיל אוכלוסיית ישראל בשנת 2004. מתוך השנתון הסטטיסטי מס' 56, ירושלים, כ"ג באלול תשס"ה.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. (2005). חגירת חגורות בטיחות במגזר הכללי, החרדי, והערבי. מתוך [http://safety.mot.gov.il/Road Safety/Newspaper/26-05-2005.htm](http://safety.mot.gov.il/Road%20Safety/Newspaper/26-05-2005.htm).

זיידל, ד. (1995). השימוש בהתקני ריסון להגנת ילדים ברכב בישראל – 1995. דו"ח מחקר מס' 230/95 חיפה: הטכניון-מכון טכנולוגי לישראל, המכון לחקר התחבורה.

American Academy of Pediatrics (1999), Selecting and Using the Most Appropriate Car Safety Seat for Growing Children: Guidelines for Counseling Parents. (RE9618). Report Number DOT HS 806 890.

Andrew, W (2002) Automobile Restraints for Children: A Review for Clinicians. CMAJ, October 1; 167(7).

Anund, A., Falkner, T., Forsman, A., Gustafsson, S., Matstoms, Y., Sorensen, G., Turbell, T., & Wenal J. (2003) Child Safety in Cars, Literature Review, Linkoping Swedish National Road and Transport Research Institute.

Apsler, R., Formica, s.w., Rosenthal, A.F., and Robinson, K. (2003) Increases in Booster Seat Use Among Children of Low Income Families and Variation with Age. Injury Prevention, 000:1-6.

Argan, P., Anderson, C., Winn, D. (2004) Violator of Child Passenger Safety Low. University of California Center of Health Policy Research Injury and Traffic Safety, Research Group, Irvin, California Pediatrics, 114(1), 109-15.

Backlund E, Sorlie PD, Jonjinson NJ,(1999). A Comparison of the Relationship of Education and Income with Mortality: The National Longitudinal Mortality Study. Soc Sci Med; 49: 1373-84.

Bellis, M (2005) The History of Seat Belts. Available at:
http://inventors.about.com/library/inventors/bl_seat_belts.htm.

Beth, E.E., Thomas, D.K., Elizabeth, E.B., Frederick, P.R. (2003) Use of Child Booster Seats in Motor Vehicles Following a Community Campaign. A Control Trial, JAMA, Vol 289, No.7, pp 879-884.

Beth k., Kathy N., Jouhn K., Gutmanis I., Campbell K., Manuel D (2005). Socioeconomic Status and Non-fatal Injuries Among Canadian Adolescents: Variations Across SES and Injury Measures. BMC Public Health , 5:132
doi:10.1186/1471-2458-5-132.

CDC. Child Passenger: Safety Fact Sheet National Center for Injury Prevention and Control 2004.

CDC-MMWR, Motor-Vehicle Occupant Injury: Increasing Use of Safety Seat, A Report on Recommendation: Strategies for Use of Child Safety seats. The Task Force on Community Preventive Services. May 2001/50(RR07); 1-13.

Christina, M.R., Greenley, A.B., Joe, A., Alice, S., Beverley, A. (2002) Behavioral Evaluation of Child Restraint System(CRS) Label /Warning Effectiveness. Canada Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Transport Canada.

Cody, B.E., Mickalide, AD.,Paul,H.P.,Colella, JM. (2002) Child passengers at risk in America: A national study of restraint use. Washington, DC: National SAFE KIDS Campaign.

David, w., Robert, R., Derek, B. (1999): Road Accident and Children Living in Disadvantaged Areas. Scottish Executive; Central Research Unit, Developing Department Research Programmer, Research No. 81.

Dawson, K.P., Bener, A. (1999) Safer Roads for Children in the United Arab Emirates. Journal of the Royal Society of Health, Volume 5, Issue 2, p 227-281.

Durbin, D.R., Elioot, M.R and Winston, F.K. (2003) Belt- Positioning Booster Seats and Reduction in Risk Injury among Children in Vehicle Crashes. JAMA, 289 (21): 2835-2839.

Am J Public Health. Evans, L., Frich, M.C. (1988) Seating Position in Cars and Fatality Risk Health, 78: 1456-1458.

Child Seating Eve, W., Sue, J.G., and John, D.G. (2001) Predictors of Hazardous, Vol. No 108. pp. 1998. Pediatric, Behavior in Fatal Motor Vehicle Crashes: 1990 to .438-442

Ferguson, S.A., Wells, J.K., and Williams, A.F. (2000): Child Seating Position and Restraint Use in Three States. Injury Prevention, 6 (1): 24-28.

Flaura, K., Winston, M.D., Dennis, R., Durbin, MD., MSCE (1999) Buckle up Is Not Enough: Enhancing Protection of the Restrained Child. JAMA, 281:2070-2072.

Gofin R, De Leon D &Knishkowsy B (1995) Injury Prevention Program in Primary care: process evaluation and surveillance. Injury Prevention ; 1:35-39

Green, L.W., Kreuter, M.W. (1999) Health Promotion Planning: An Educational and Ecological Approach. 3rd edition (Mountain View, CA: Mayfield Publishing Co.

Isaksson-Hellman I, Jakobsson L, Gustafsson C, Norin H (1997). Trends and Effects of Child Restrain Systems Based on Volvo's Swedish Accident Database. Warrendale (PA): Society of Automotive Engineers; Report no : SAE 973299. P. 43-54.

Kahane, J. (1986) An Evaluation of Child Passenger Safety: The Effectiveness and Benefits of Safety Seats, NHTSA Report Number DOT HS 806 890.

Laaksonen M., Prattata R., Helasoja V., Uutala and Lahelma E, (2003). Income and Health Behaviors. Evidence from Monitoring Surveys Among Finnish Adults. J.Epidemiol. Community Health ; 57:711-717.

Lawrence E. Decina, Kathy H. Lococo, and Alan W. Block, (2005). Misuse of Child Restraints: Results Of A Workshop To Review Field Data Results. Traffic Safety Facts, Office of Research and Technology; DOT HS 809 851.

Mackenbach J.P., Kunst A.E., Cavelaars AEJM, et a, (1997). Socio-economic Inequalities in Morbidity and Mortality in Western Europe, *Lancet*; 349:1655-9.

Mehdi N, (2003). Child Safety Seat Usage in Illinois: Bureau of Administrative Service Division of Traffic Safety, Illinois Department of Transportation.

Miller TR, Demes JC, Bovbjerg RR. (1993). Child Seats: How Large are The Benefits and Who Should Pay? Warrendale (PA): Society of Automotive Engineers; Report no :SP-986.

Mohammed, E.S., Mohammed, S.A., Anne, O.C., Khalid, F., Hashel, O.S., Peter, R., Nelson, N., and Owen, L. (2004) Evaluation of Effectiveness of Safety Seatbelt Legislation in the United Arab Emirates. *Accident Analysis and Prevention*, volume 36, pages 399-404.

National committee for injury prevention and control (1989) Injury prevention: med; 5:27. , Prev.meeting the challenge. *Am. J*

National Highway Traffic Safety Administration, Washington. DC pp 50-55; 1990.

National SAFE KIDS Campaign (2002): Injury Facts Motor Vehicle Occupant Injury. Washington., DC: Author.

National SAFE KIDS Campaign (2004): Child Passengers at Risk in America: A National Study of Restraint Use. Washington. (DC): Author.

NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration (1994): Society of Automotive Engineers, Securing Child Restraint System in Motor Vehicles. SAE, J1819. (R) Warrendale, PA, SAE.

NHTSA (1996): Observed Patterns of Misuse of Child Safety Seats. Technology Transfer Series Number 133 September 1996

NHTSA (1997): Traffic Safety Fact Sheet. Web site, Accessed May 1, 1999.

NHTSA (1998): Safety Belts and Pizza Get 'Em' Together. Traffic Safety Digest, FALL 1998.

NHTSA (2001): Standardized Child Passenger Safety Training Program, Participant Manual.

Partyka, S.C. (1990) Lives Saved by Child Safety Seats from 1982 through 1987. 12th International Technical Conference on Experimental Safety Vehicles Vol.1, NHTSA, Washington, DC, pp50-55.

Petridou, E., Skalkidou, A., Lescohier, I., Trichopoulos, D. (1998) Car Restraints and Seating Position for Prevention of Motor Vehicle Injuries in Greece. *Arch Dis Child*; 78: 335-339.

Rotter, J.B. (1966) Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs*: 80, (whole No. 609), 1-28.

Rouhana, S. (1993) *Biomechanics of Abdominal Trauma. Accidental Injury: Biomechanics of Prevention*. Springer-Verlag, New York, pp391-428.

Seth, J.S., Edward, F., Michel, J.R., Wayne, A. (1997): Predictors of Injury Mortality in Early Childhood. *Pediatrics*, Vol.100 No. 3, pp. 342-347.

Shaw, G. (1987), Vehicular transport safety for the child with disabilities. *The American Journal of Occupational Therapy*, 41 (1), 35-42.

S. Schwartz, A.I. Eidelman, A. Zeidan, D. Applebaum and D. Raveh, (2005) *Childhood Accidents: The Relationship of Family Size to Incidence,*

Supervision, and Rapidity of Seeking Medical Care. *IMAJ* 2005; 9: September: 558-563.

Taft, CH., Mickalide, A.D., Taft, A.R. (1999) *Child Passengers at Risk in America: A National Study of Car Seat Misuse*. Washington, D.C.: National SAFE KIDS Campaign.

W.H.O (2004) *Global Road Safety Crisis: Report of the Secretary-General, Fifty-Eighth Session, Item 162 of the Provisional Agenda*.

Winston, F.K., Durbin, D.R., Kallan, M.J., and Moll, E.K. (2000) The Danger of Premature Graduation to Seat Belt for Young Children. *Pediatrics*, 105 (6): 1179-1183.

Winston, F.K., Elliott, M.R., Chen, I.G., Simpson, E.M., Durbin, D.R. (2004) Acute Healthcare Utilization by Children after Motor Vehicle Crashes. *Accid Anal Prev*, 36(4):507-11.