

**דו"ח היפגעות
החברה הערבית בישראל
בתאונות דרכים**

פתח דבר

החברה הערבית מהווה את אחת מנקודות התורפה בנושא הבטיחות בדרכים בישראל וצמצום מספר הנפגעים וההרוגים הגובה, יכול להוות את אחת ההזדמנויות האפקטיביות והראויות ליצירת שיפור משמעותי בתמונת מצב הבטיחות בישראל.

אזרחי החברה הערבית מהווים כ-20% מסך האוכלוסייה בישראל, אך חלקם במצבת ההרוגים מתאונות דרכים נאמד בכ-30%, נתון ששומר על יציבות לאורך השנים האחרונות ללא שינוי.

הצורך בטיפול והתמקדות בצמצום תאונות הדרכים בחברה הערבית בולט נוכח הנתונים שיובאו בדו"ח זה. הבעיות והפתרונות לצמצום התאונות והנפגעים ידועים ומוכרים וכל שנתר הוא להוציאם מן הכוח אל הפועל.

על ממשלת ישראל להבין כי הורדת שיעור ההרוגים בחברה הערבית לרמה התואמת את חלקם באוכלוסייה משמעותה הצלת חיים. מהלך חשוב זה עשוי לקדם את ישראל לרמת הבטיחות של המדינות המתקדמות בטיפול בתאונות הדרכים.

מוגש לעיון דו"ח היפגעות ומעורבות של החברה הערבית בתאונות דרכים. אני מזמין אותך לעשות שימוש מושכל בנתונים המובאים בדו"ח זה על מנת לצמצם את מספרם הגבוה של אזרחי החברה הערבית בתאונות דרכים.

בברכה,
ארז קיטה
מנכ"ל עמותת אור ירוק

כללי

שיעורי ההיפגעות בחברה הערבית בישראל גבוהים יותר בהשוואה לאוכלוסייה הכללית. 113 בני אדם מהחברה הערבית קיפחו את חייהם בתאונות דרכים בשנת 2019. כמעט אחד מכל שלושה הרוגים בתאונות דרכים בשנה שעברה הגיע מהחברה הערבית, בעוד שחלקם באוכלוסייה נאמד בכ-20% בלבד.

בולטת בעיקר היפגעותם של ילדים בתאונות דרכים וכמו כן מעורבותם והיפגעותם הגבוהה של הנהגים הצעירים, רוכבי האופנועים והקטנועים הצעירים ונהגי הרכב הכבד בתאונות דרכים קטלניות.

מטרה

מטרת הדו"ח היא להציג את תמונת מצב ההיפגעות בתאונות דרכים בחברה הערבית, לאתר את האוכלוסיות הפגיעות ולהמליץ על כיוונים אפשריים לפעולה להפחתת כמות הנפגעים והתאונות הקשות והקטלניות. עיקרו של הדו"ח עוסק בנקודות התורפה של החברה הערבית מתוך רצון וכמיהה לשיפור הבטיחות בדרכים בקרב קבוצת אוכלוסייה המונה כשני מיליון בני אדם.

שיטה


הדו"ח מתבסס על ניתוח נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מכון גרטנר לחקר אפידמיולוגיה ומדיניות בריאות, מרכז המחקר והמידע של הכנסת (מ.מ.מ) ועמותת אור ירוק.

דו"ח היפגעות החברה הערבית בישראל בתאונות דרכים

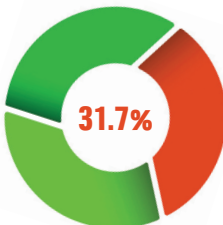
פעוטות (0-4)
מהחברה הערבית
נהרגו בשנת 2019
בשיעור כפול
מחלקם באוכלוסייה




בשנת 2019 נרשמה עליה של 21% במספר ההרוגים מתאונות דרכים בחברה הערבית




כשליש מההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2019 היו מהחברה הערבית



בעוד שחלקם באוכלוסייה הוא כ-20% בלבד.



בשנת 2019 נהרגו 14 ילדים מהחברה הערבית בתאונות דרכים לעומת 11 ילדים שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2018 - עליה של 27%



הסיכון של אזרח מהחברה הערבית להיות מאושפז עקב תאונת דרכים בישראל במהלך חייו הוא אחד לכל שבעה תושבים, ואילו הסיכון בקרב אזרח מהחברה היהודית הוא אחד לכל שניים עשר תושבים



נהגי האופנועים והקטנועים הצעירים מהחברה הערבית נהרגו פי שניים יותר מאשר חלקם במצבת הנהגים




נהגים צעירים מהחברה הערבית מעורבים בתאונות דרכים קטלניות פי שניים יותר מאשר חלקם במצבת הנהגים


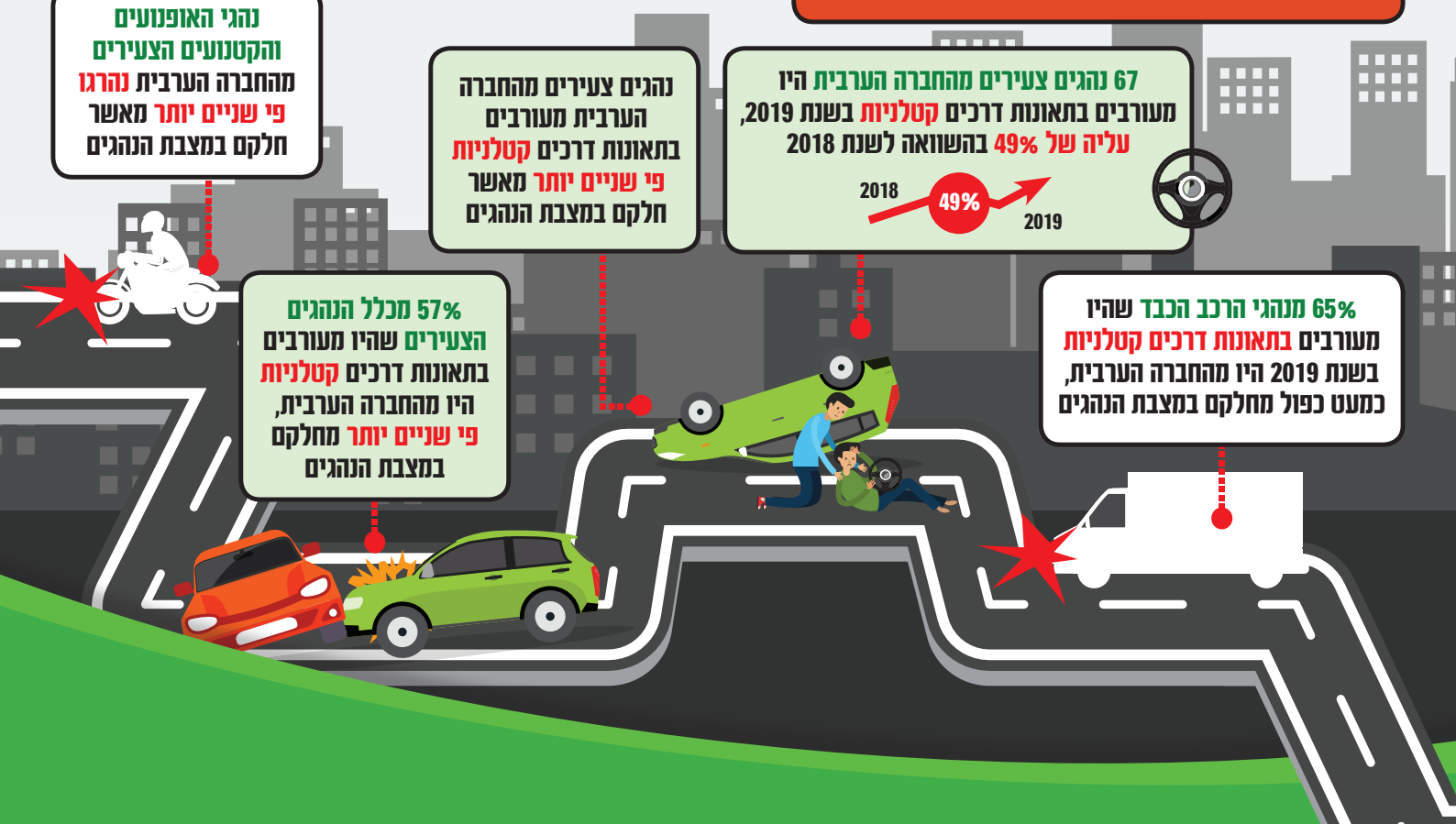
67 נהגים צעירים מהחברה הערבית היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשנת 2019, עליה של 49% בהשוואה לשנת 2018



57% מכלל הנהגים הצעירים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות היו מהחברה הערבית, פי שניים יותר מחלקם במצבת הנהגים



65% מנהגי הרכב הכבד שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשנת 2019 היו מהחברה הערבית, כמעט כפול מחלקם במצבת הנהגים

ממצאים עיקריים:

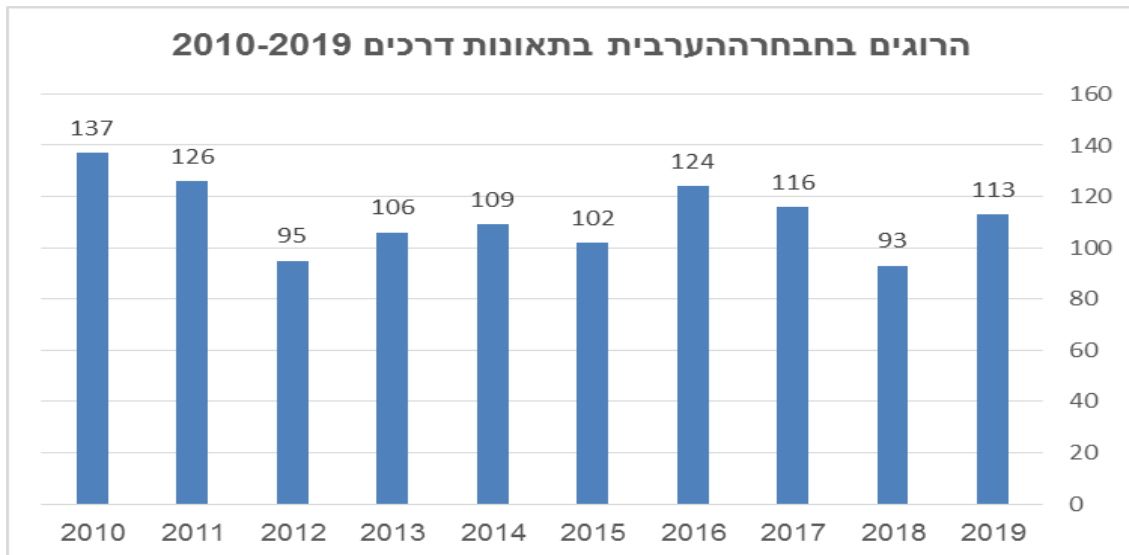
- כשליש מההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2019 היו מהחברה הערבית (31.7%) בעוד שחלקם באוכלוסייה הוא כ-20% בלבד.
- בשנת 2019 נרשמה עליה של 21% במספר ההרוגים מתאונות דרכים בחברה הערבית (113 לעומת 93).
- בשנת 2019 נהרגו 14 ילדים מהחברה הערבית בתאונות דרכים לעומת 11 ילדים שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2018 – עליה של 27%.
- ילדים מהחברה הערבית נהרגים כמעט פי שניים יותר מאשר חלקם באוכלוסייה
- פעוטות (0-4) מהחברה הערבית נהרגו בשנת 2019 בשיעור כפול מחלקם באוכלוסייה.
- 75% מהפעוטות שנהרגו מהחברה הערבית (6 מתוך 8) נהרגו כהולכי רגל, נתון המיוחס בחלקו הגדול ל"תאונות חצר".
- 67 נהגים צעירים מהחברה הערבית היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשנת 2019, עליה של 49% בהשוואה לשנת 2018.
- נהגים צעירים מהחברה הערבית מעורבים בתאונות דרכים קטלניות פי שניים יותר מאשר חלקם במצבת הנהגים.
- 57% מכלל הנהגים הצעירים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות היו מהחברה הערבית, פי שניים יותר מחלקם במצבת הנהגים.
- נהגי האופנועים והקטנועים הצעירים מהחברה הערבית נהרגו פי שניים יותר מאשר חלקם במצבת הנהגים.
- 65% מנהגי הרכב הכבד שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשנת 2019 היו מהחברה הערבית, כמעט כפול מחלקם במצבת הנהגים.
- בשנת 2019 נרשם המספר הגבוה ביותר בעשור האחרון במעורבותם של נהגי הרכב הכבד מהחברה הערבית בתאונות דרכים קטלניות.
- הסיכון של אזרח מהחברה הערבית להיות מאושפז עקב תאונת דרכים בישראל במהלך חייו הוא אחד לכל שבעה תושבים, ואילו הסיכון בקרב אזרח מהחברה היהודית הוא אחד לכל שניים עשר תושבים.

הממצאים בהרחבה

הרוגים בתאונות דרכים בחברה הערבית

אזרחי החברה הערבית בישראל מהווים 21% מסך האוכלוסייה אך בשנת 2019 נהרגו 113 בני אדם מהחברה הערבית אשר היוו 31.7% מסך כל הרוגי תאונות הדרכים באותה שנה. – גבוה ב-50% מחלקם באוכלוסייה. אחד מכל שלושה הרוגים מתאונות דרכים בישראל הוא מהחברה הערבית נתון שנשמר לאורך השנים האחרונות.

בשנת 2019 נרשמה עליה חדה של 21% במספר ההרוגים בחברה הערבית בהשוואה למספר ההרוגים בשנת 2018, מהעליות החדות ביותר בעשור האחרון בהשוואה לשנה קודמת. בעשור האחרון נהרגו 1,121 בני אדם מהחברה הערבית בתאונות דרכים, 112 בני אדם בממוצע בכל שנה.

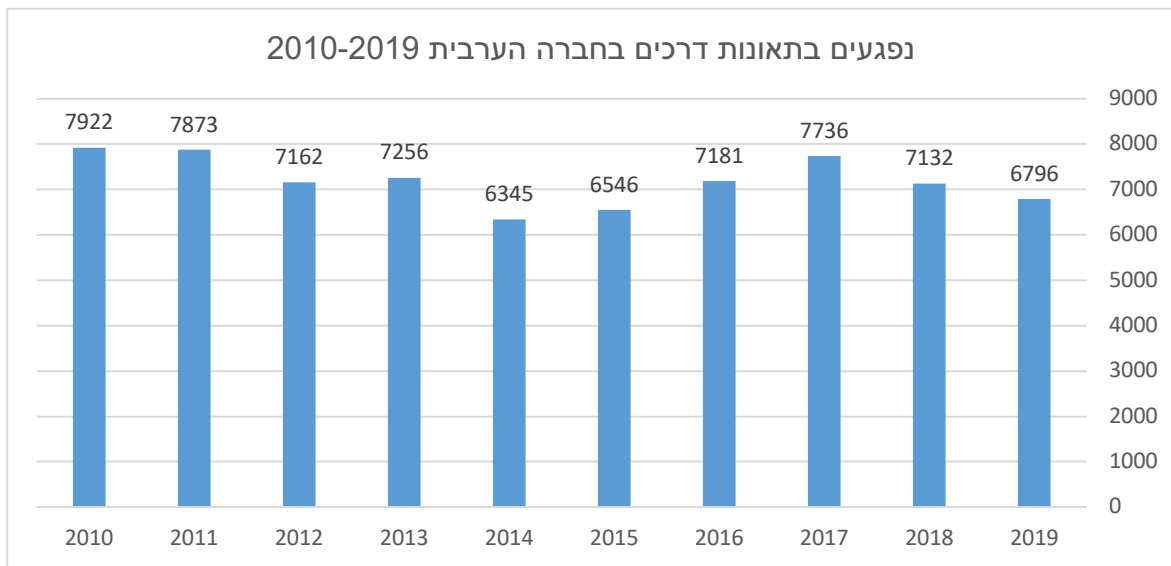


נפגעים בתאונות דרכים בחברה הערבית

6,796 בני אדם מהחברה הערבית נפגעו בתאונות דרכים בשנת 2019 לעומת 7,132 בני אדם שנפגעו בשנת 2018 – ירידה של 5%. למרות שחלקם של אזרחי החברה הערבית באוכלוסייה נאמד ב-21%, שיעור היפגעותם בתאונות דרכים בשנת 2019 נאמד ב-29.5%.

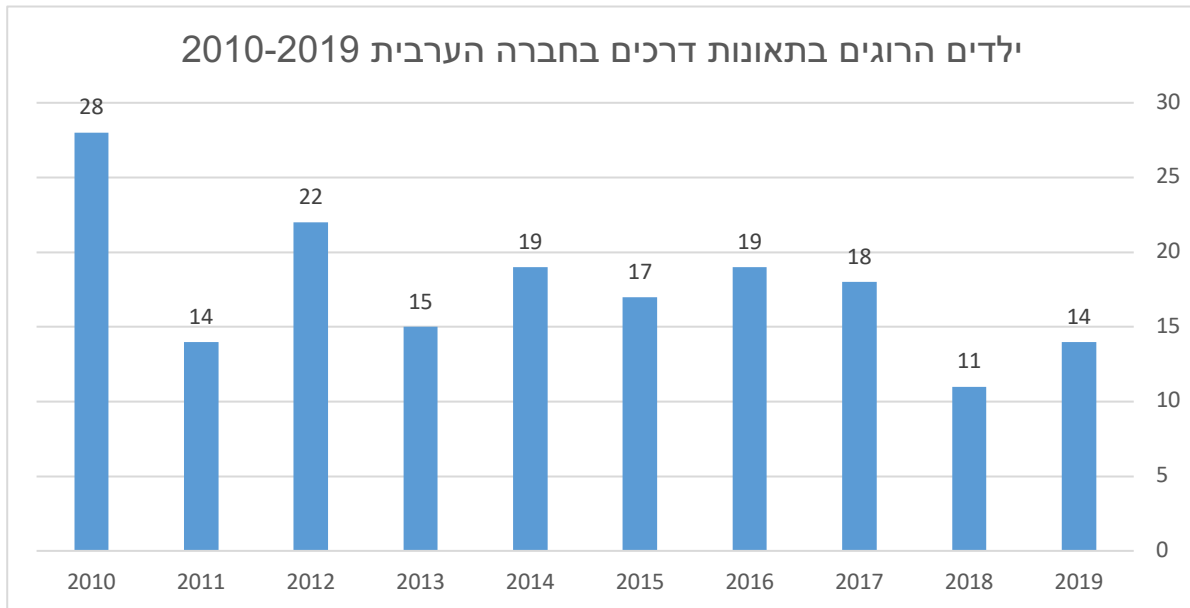
בניגוד לירידה הכללת במספר הנפגעים, נרשמה עליה במספר הפצועים קשה. 627 בני אדם מהחברה הערבית נפצעו קשה בתאונות דרכים בשנת 2019 לעומת 545 בני אדם מהחברה הערבית שנפצעו קשה בשנת 2018 – עליה של 15%.

בעשור האחרון נפגעו 71,949 בני אדם מהחברה הערבית בתאונות דרכים, 7,195 בכל שנה בממוצע.



ילדים הרוגים

14 ילדים (0-14) מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019 לעומת 11 ילדים שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2018 – עליה של 27%. ילדי החברה הערבית מהווים 24% מסך הילדים באוכלוסית ישראל. בשנת 2019, 41% מכלל הילדים ההרוגים מתאונות דרכים היו מהחברה הערבית – כמעט פי שניים יותר מאשר חלקם באוכלוסיה. בעשור האחרון נהרגו 177 ילדים מהחברה הערבית בתאונות דרכים, 18 במוצע בכל שנה.



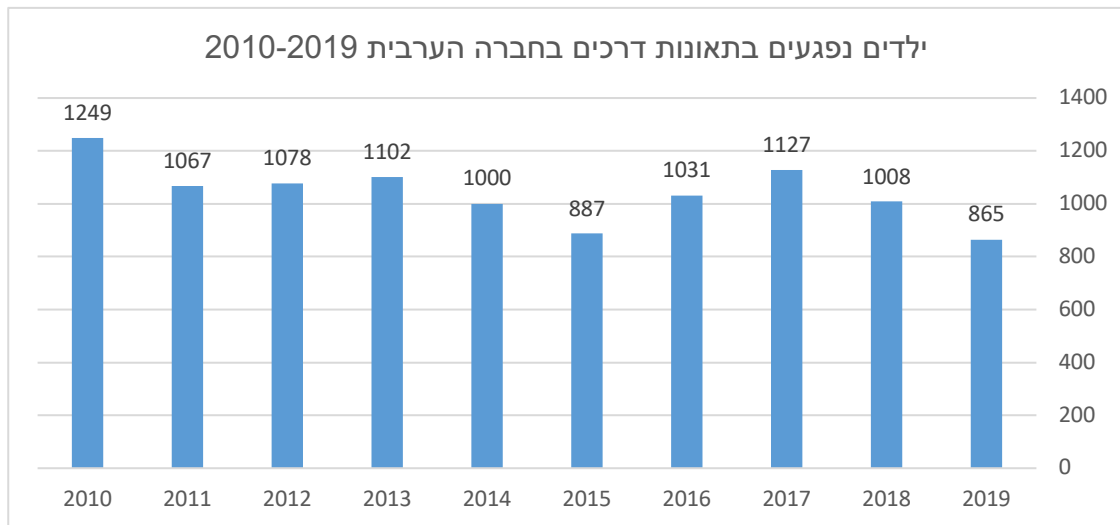
בולטת בעיקר היפגעות פעוטות מהחברה הערבית בגילאי 0-4 בתאונות דרכים. בשנת 2019 נהרגו שמונה פעוטות מהחברה הערבית לעומת ארבעה פעוטות מהחברה היהודית – פי שניים יותר. פעוטות מחברה הערבית מהווים 23% מסך הפעוטות באוכלוסייה אבל בשנת 2019 שיעורם בפעוטות ההרוגים נאמד ב-53% - פי שניים ואף יותר.

75% מהפעוטות נהרגו כהולכי רגל

פילוח הנתונים לפי סוג הנפגע חושף כי שישה מתוך שמונת הפעוטות מהחברה הערבית שנהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019, נהרגו כהולכי רגל (75%). הנתון מצביע על תופעה המיוחסת ברובה לחברה ערבית והיא תאונות החצר - אותן תאונות המתרחשות בחצר הבית. לשם השוואה, בגילאי 0-4 נהרג פעוט אחד מהחברה היהודית בתאונות דרכים כהולך רגל.

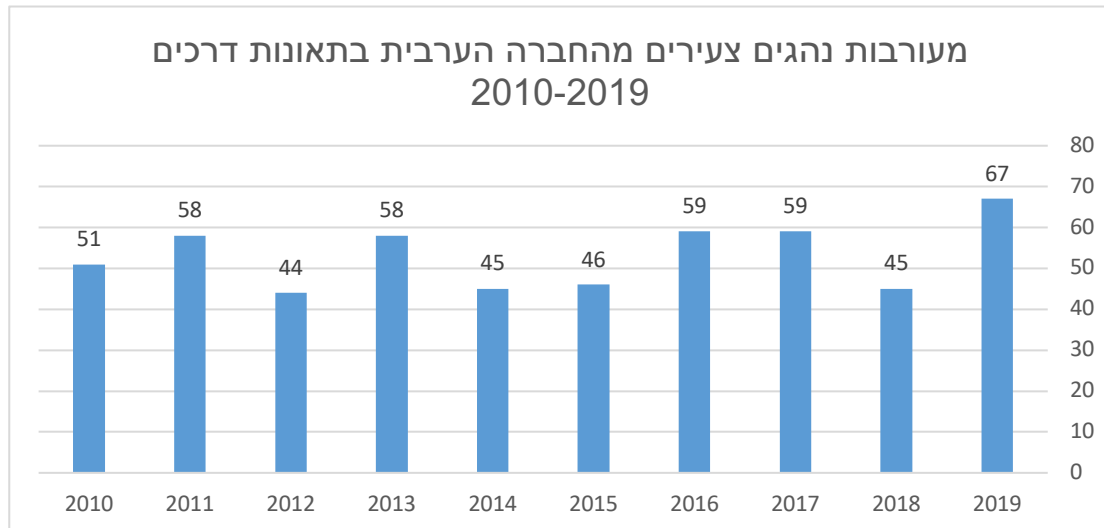
ילדים נפגעים

865 ילדים מהחברה הערבית נפגעו בתאונות דרכים בשנת 2019 לעומת 1,008 ילדים שנפגעו בתאונות דרכים בשנת 2018 – ירידה של 14%. שנת 2019 הייתה השנה שבה נרשם המספר הנמוך ביותר בהיפגעות ילדים בחברה הערבית בתאונות דרכים בעשור האחרון. 10,414 ילדים מהחברה הערבית נפגעו בתאונות דרכים בעשור האחרון, 1,041 ילדים בממוצע בכל שנה. מספר הילדים מהחברה הערבית שנפגעו בתאונות דרכים נאמד בשיעור של 31% מסך כל הילדים (בעוד שחלקם באוכלוסיית הילדים נאמד בשיעור של 23%).

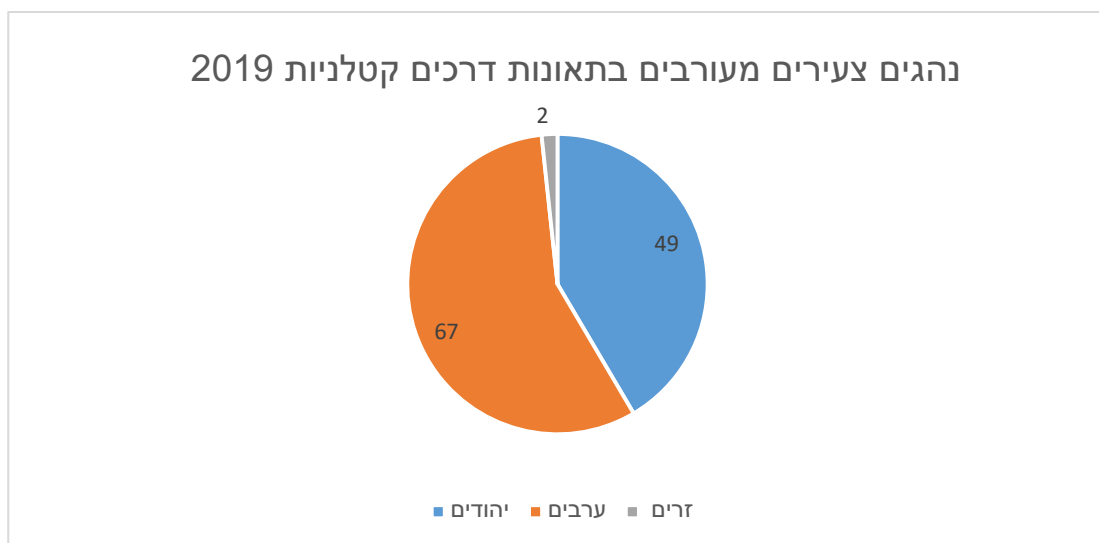


נהגים צעירים

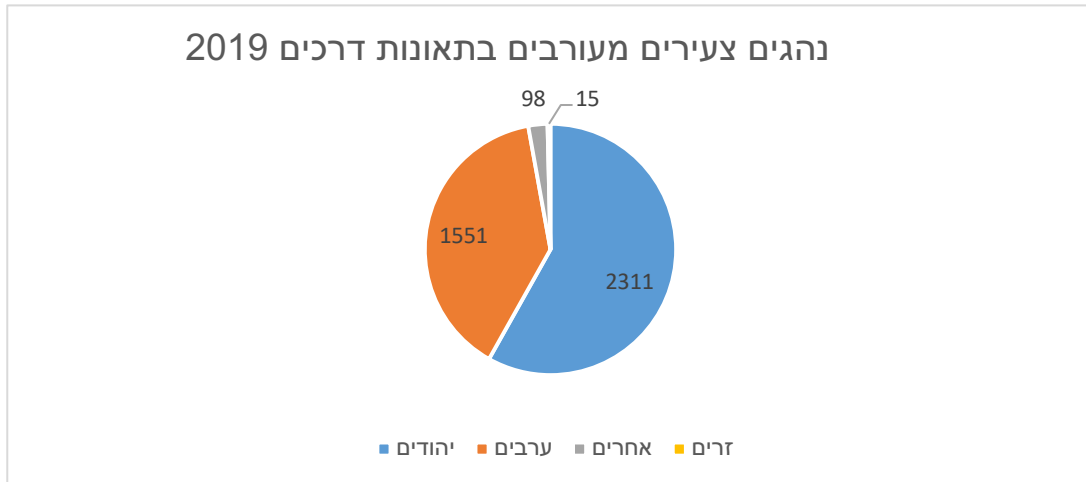
67 נהגים צעירים (עד גיל 24) מהחברה הערבית היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות (לפחות הרוג אחד) בשנת 2019 לעומת 45 נהגים צעירים שהיו מעורבים בתאונות קטלניות שאירעו בשנת 2018 - עליה של 49%.
שנת 2019 הייתה השנה שבה מספר הנהגים הצעירים הערבים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות היה הגבוה ביותר בעשור האחרון.



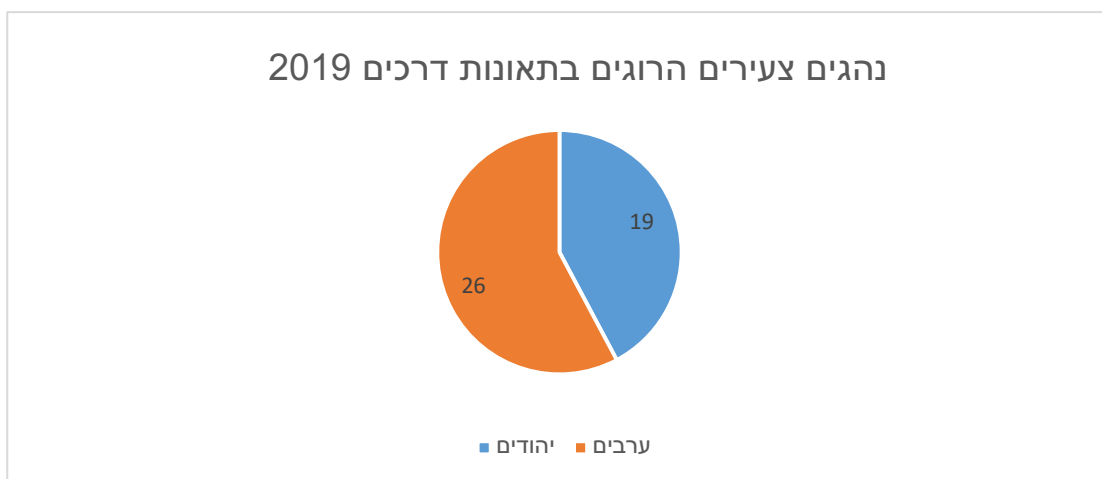
חלקם של הנהגים הצעירים מהחברה הערבית בבעלי הרישיונות נאמד בשיעור של 29% ואילו חלקם במעורבות בתאונות דרכים קטלניות נאמד בשיעור של 57% - פי שניים יותר.



בדומה למעורבותם של הנהגים הצעירים מהחברה הערבית בתאונות הדרכים הקטלניות, גם בקרב כלל תאונות הדרכים הנהגים הצעירים הערבים מעורבים בשיעור גובה יותר מאשר חלקם במצבת הנהגים. הנהגים הצעירים הערבים מהווים 29% מבעלי הרישיונות אבל מעורבים ב-39% מכלל תאונות הדרכים שבהם מעורבים נהגים צעירים -34% יותר מאשר חלקם במצבת הנהגים.

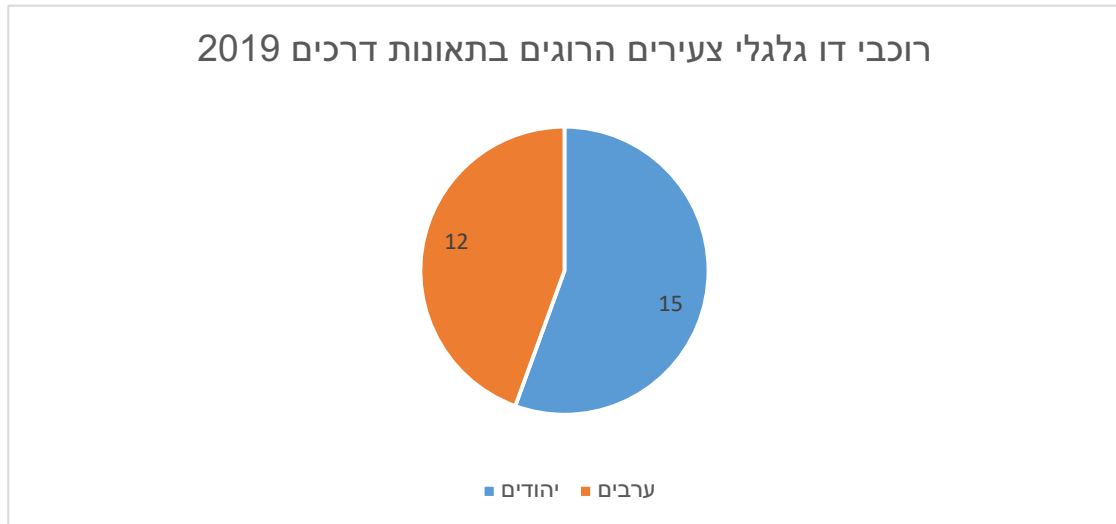


26 נהגים צעירים (עד 24) מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019 לעומת 19 נהגים צעירים שנהרגו מהחברה היהודית. למרות שחלקם של הנהגים הצעירים הערבים במצבת הנהגים היא 29% שיעורם בהרוגים הוא 56% - כמעט פי שנים יותר מאשר חלקם במצבת הנהגים הצעירים.



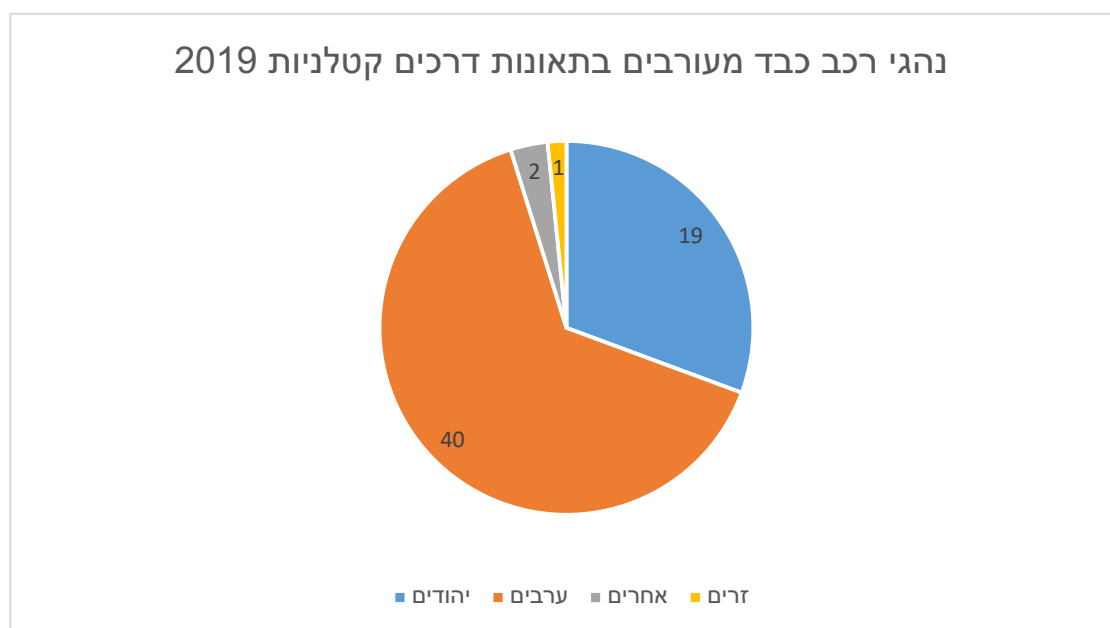
צעירים דו גלגלי

12 רוכבי אופנועים וקטנועים צעירים מהחברה הערבית (עד גיל 24) נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2019 (שלושה יותר מאשר בשנת 2018). רוכבי האופנועים והקטנועים הצעירים מהחברה הערבית מהווים 25% מסך הרוכבים הצעירים אך חלקם במצבת הרוכבים הצעירים ההרוגים נאמד בשיעור של 44% - כמעט פי שניים יותר מחלקם בנהגים



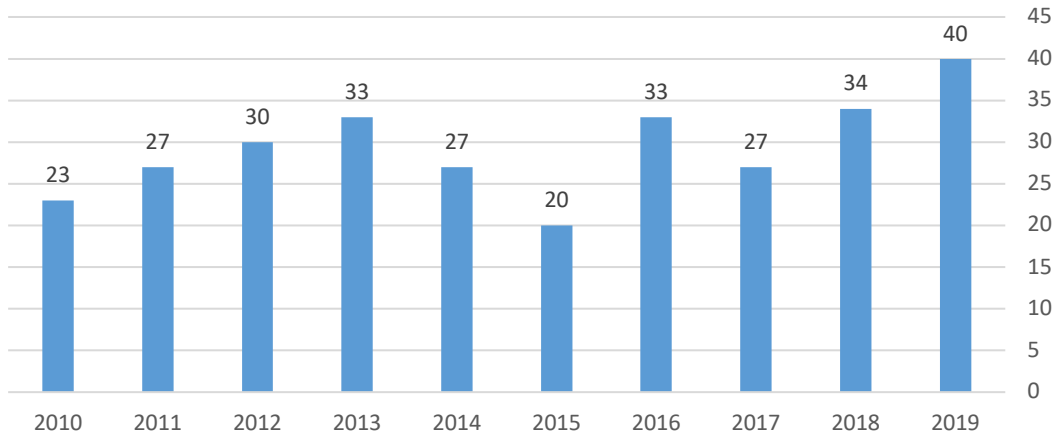
רכב כבד

אחת הבעיות המרכזיות בחברה הערבית עוסקת במעורבות הגבוהה של נהגי הרכב הכבדים (מעל 3.5 טון) בתאונות דרכים. נהגי הרכב הכבד מהחברה הערבית מהווים 34% מסך נהגי הרכב הכבד אך 65% מכלל נהגי הרכב הכבד אשר היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות היו מהחברה הערבית – כמעט פי שניים יותר. בשנת 2019 נרשמה עליה של 18% במספר נהגי הרכב הכבד מהחברה הערבית שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות לעומת שנת 2018 (40 לעומת 34).



שנת 2019 הייתה השנה עם המספר הגבוה ביותר של נהגי הרכב הכבד מהחברה הערבית שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בעשור האחרון.

נהגים מהחברה הערבית המעורבים בתאונות דרכים קטלניות
2010-2019



מחקר: לאזרחים ערבים סיכון גבוה יותר להיפגע בתאונת דרכים מאשר לאזרחים יהודים

לחברה הערבית מאפיינים יחודיים המהווים מקדמי סיכון גבוהים להיפגעות בתאונות דרכים. מחקר של מכון גרטנר (2017) קובע כי אחוז גבוה יותר של אזרחים מהחברה הערבית מפונים באמצעות רכבים פרטיים (39% לעומת 30% בחברה היהודית). פער דומה נרשם גם בקרב פינוי הפצועים קשה (9.5% לעומת 6.9%).

חלקם של ילדים עד גיל 14 וגם צעירים בגילאים 15-29 מהחברה הערבית גבוה בקרב הפצועים באופן משמעותי בהשוואה לחברה היהודית.

המחקר מצא כי אחוז גבוה יותר מקרב אזרחי החברה הערבית נפגעים ומאושפזים במוצאי השבת בהשוואה לאזרחי החברה היהודית (32% לעומת 25%).

בשעות הערב (18:00-24:00) נמצא אחוז גבוה יותר של מאושפזים ערבים לעומת יהודים.

מנתוני המכון עולה כי הסיכון של אזרח מהחברה הערבית להיות מאושפז עקב תאונת דרכים בישראל במהלך חייו הוא 1 לכל 7 תושבים, ואילו הסיכון בקרב אזרח מהחברה היהודית הוא 1 לכל 12 תושבים.

היפגעות פעוטות בתאונות חצר

תופעת תאונות החצר בקרב פעוטות מהחברה הערבית הינה אחת הבעיות הבולטות בהיפגעותם של ילדים ופעוטות בתאונות דרכים. על פי מרכז המחקר והמידע של הכנסת (2016), כ-90% מכלל התאונות המתרחשות בסביבת הבית הן נחלת החברה הערבית. מדובר בתאונות המתרחשות בשטחים המשמשים גם לחניית רכב וגם למשחק. תאונות אלו מתרחשות בנסיעה איטית ורבות מהן בנסיעה לאחור. רוב הנפגעים בתאונות אלו הן פעוטות, הפגיעות בעיקר בשל קומתם הנמוכה והיכולת המועטה של הנהג להבחין בהם. ברבים מהמקרים התאונה נגרמת כאשר הפעוט עוקב אחר אחד מהוריו היוצא מהבית אל הרכב, אשר לא מבחין בו ופוגע בו.

תאונות חצר נפוצות יותר בכלי רכב גדולים, ששדה הראיה בהם מוגבל והם יוצרים יותר "שטחים מתים" עבור הנהג. על פי רוב, הסביבה הפיזית בישובים רבים בחברה הערבית מתאפיינים בקרבה בין אזור המגורים לבין כבישים, בהיעדר שטחי משחק ייעודיים לילדים ובהיעדר הפרדה ברורה בין שטח משחק לבין סביבת כלי הרכב.

לפחות שישה פעוטות נהרגים בכל שנה במוצע ב"תאונות חצר". בדיקה של עמותת אור ירוק העלתה כי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לא סופרת את כל תאונות החצר בטענה כי תאונות דרכים שמתרחשות בשטח פרטי אינן מוגדרות על ידי המשטרה כתאונות דרכים ולכן, יש להניח כי התופעה נרחבת וקשה אף יותר מהאמור לעיל.

מחקר: למרות המודעות לסכנה שבכביש הנהגים הצעירים לא מצייתים לחוקים

מחקר של עמותת אור ירוק שנערך בחסות קרן מחקרים שליד אגוד הביטוח בקרב בני הנוער בחברה הערבית (2016), חושף תמונה עגומה ומדאיגה אודות מאפייני נהיגת בני הנוער בחברה הערבית ותפיסת הסכנות שהכביש מציב בפניהם. המחקר הראה כי הצעירים הערבים מודעים לסכנות שבכביש אך למרות זאת רבים מהם מודים כי הם לא תמיד חוגרים חגורת בטיחות (35%), חוששים להעיר לנהג שנוסע תחת השפעת אלכוהול (64%), נוהגים ללא רישיון (39%) ועוד.

סטייה מחוקי התנועה בולטת במיוחד כאשר נוסעים עם החבר'ה, אז מופיעה נהיגה שמתאים לכנות "נהיגת שוויץ": כ-60% מדווחים על כל אחד מדפוסי ההתנהגות הבאים: השכבת מושב הנהג, השמעת מוסיקה בעוצמה חזקה מאוד, לחץ על הנהג שיסע במהירות מופרזת. מעל שליש (37%) מדווחים על עקיפה בקו הפרדה. סקר העמדות חושף כי בקרב הצעירים נהג טוב נתפס ככזה המסתכן ואיננו מציית לחוקי התנועה.

הפתרון טמון בחינוך - מהמחקר נמצא כי התלמידים העריכו פעילויות חווייתיות והן נתפשו בקרב המרואיינים כפעילויות טובות ומעניינות והם זכרו אותם יותר והעריכו אותם כאפקטיביות יותר.

עם זאת, התכניות לא נתפשו ככלי אפקטיבי לשינוי עמדות ושינוי נורמות התנהגות בקרב הצעירים, בשל חוסר העקביות ומיעוט התכניות שנעשות כך שברוב בתי הספר המסתכמות ביום אחד של פעילויות בשנה.

סיבה אחרת היא האופי של הפעילויות עצמן, שלדעת רוב המעורבים, לא היו מותאמות לחברה ולתרבות ולא עונות על הצרכים של הצעירים בחברה הערבית.

מחקר חדש (2019) ורחב היקף של עמותת אור ירוק חושף כי בני נוער רבים בערים שונות בחברה הערבית מודים כי נהגו לפחות פעם אחת באופנוע או ברכב ללא רישיון. מהמחקר עוד עולה כי 60% מבני הנוער **מנצרת** נהגו לפני קבלת רישיון הנהיגה, 72% מבני הנוער **מטירה** ו-67% מבני הנוער **מג'דידה מכר**. בהמשך הידיעה הנתונים בערים נוספות.

המחקר כלל כ-50 אלף תלמידי כיתות י"א שהשתתפו בתכנית "סינמה דרייב" שמפעילה עמותת אור ירוק בשיתוף משרד החינוך, בבתי הספר בארץ בשנת הלימודים תשע"ט. הנתונים נאספו ממאות בתי ספר ברחבי הארץ החל מה-1 בספטמבר 2018 ועד ה-30 ביוני 2019.

מנתוני המחקר עולה כי בני נוער רבים לא רואים בנהיגה תחת השפע אלכוהול, במהירות מופרזת או ברכיבה על אופניים חשמליים ללא קסדה, מעשה מסוכן. המחקר בדק את השפעת התכנית על דעותיהם של בני הנוער בכל הנוגע לתפיסת הסכנות בכביש. התלמידים נשאלו שאלה זהה לגבי השקפותיהם בנושאים שונים הקשורים לבטיחות בדרכים לפני ההשתתפות בתכנית ובסיומה וזאת במטרה לראות האם מסרי הבטיחות שינו את עמודותיהם והשקפתם.

72% מבני הנוער מטירה נהגו ללא רישיון, 60% מבני הנוער בשפרעם מעידים כי

יתכן שישתו אלכוהול וינהגו

- **אום אל פחם:** 65% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 50% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 61% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.
- **באקה אל גרביה:** 64% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 53% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 58% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.
- **ג'דידה מכר:** 67% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 54% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 51% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.
- **טייבה:** 65% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 49% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 66% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.

- **טירה:** 72% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 56% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 62% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.
- **נצרת:** 61% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 55% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 57% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.
- **רהט:** 63% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 39% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 62% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.
- **שפרעם:** 60% מבני הנוער הודו כי הם נהגו ללא רישיון, 60% ציינו כי קיים סיכוי שהם ינהגו לאחר ששתו מנת אלכוהול. 54% חושבים שלא תמיד מסוכן לסמס בנהיגה.

פעילות עמותת אור ירוק לצמצום הקטל בדרכים בחברה הערבית

החלטת ממשלה 2397 מבקשת לקדם פיתוח כלכלי וחברתי בקרב החברה הבדואית בנגב. מתוך החלטה זו הוקם מיזם ייחודי המשותף לרשות לפיתוח והתיישבות הבדואים בנגב, למשרד החינוך ולעמותת אור ירוק. מטרת המיזם המשותף לצמצם את תאונות הדרכים בחברה הבדואית בנגב, ולקדם את תחום הבטיחות בדרכים באמצעות פעילויות אזרחיות וחינוכיות.

בארבע השנים האחרונות פעלה התכנית בשיתוף פעולה מלא בין הרשות להסדרת הבדואים בנגב, בהובלת אגף קהילה וחברה, אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח במשרד החינוך ועמותת אור ירוק. התכנית זכתה להוקרה והערכה רבה ממנהלי מוסדות החינוך, מפקחי משרד החינוך ונציגי הרשויות המקומיות.

במהלך המיזם המשותף התקיימה פעילות חינוכית ענפה לאלפי ילדים ובני נוער בכל המועצות האזוריות והיישובים הבדואים בנגב. בפעילות זו הוכשרו מאות גנות, מורים, רכזים וצוותי חינוך להעביר ולהטמיע כלים ומיומנויות שיסייעו לתלמידים להישמר מתאונות דרכים.

כ-100 אלף ילדים ובני נוער עוברים בכל שנה הדרכת בטיחות בדרכים, בדרך של משחק וחווייה ובכל במטרה להעלות את המודעות לסכנות שהכביש מציב משתמשי הדרך הצעירים.

לאחר ארבע שנים של עבודה במוסדות החינוך, תוך מיקוד בפעילות בגני הילדים ובבתי הספר היסודיים, תתמקד התוכנית החדשה בהכשרת משתמשי הדרך הבוגרים יותר. התכנית תכיל מספר פרויקטים חדשניים, שיפעלו החל מחטיבות הביניים והתיכוניים, דרך התמקדות בנהגים צעירים וכלה בשיתוף פעולה עם הרשויות המקומיות והמועצות האזוריות.

מסקנות והמלצות

שיעור ההרוגים בתאונות דרכים בקרב אזרחי החברה הערבית גבוה משיעורם היחסי באוכלוסייה (31% ו-21% בהתאמה). קיימת היפגעות גבוהה בקרב אוכלוסיות שונות כמו ילדים, נהגים צעירים, רוכבי דו גלגלי צעירים ואוכלוסיית נהגי הרכב הכבד אשר דורשת התייחסות פרטנית מטעם המדינה.

הסיבות להיפגעות הגבוהה של אזרחי החברה הערבית בתאונות דרכים הן רבות ומגוונות. ידוע כי איכות התשתיות ביישובים הערבים ירודה, אך במקביל גם התנהגות משתמשי הדרך ביישובים אלו לעתים מסוכנת ומעלה את הסכנה להיפגע בתאונת דרכים.

להתנהגות האוכלוסייה השפעה רבה על הנעשה בתחומי היישובים הערבים. שיעורי השימוש בחגורות בטיחות בתחום היישוב נמוכים באופן יחסי, קיימת תופעה של נהיגה ללא רישיון, נהיגה במהירות מופרזת, נהיגה ללא רישיון ובהעדר פעילות הסברה נאותה ומספקת להסברת הסכנות בתופעות אלה, התוצאה היא מספר גדול של תאונות דרכים והיקפי היפגעות גדולים יותר מאשר חלקם באוכלוסייה.

התחומים שבהם יש לפעול על מנת להביא לשיפור המצב הם: הגברת החינוך וההסברה בקרב האוכלוסייה, שיפורי תשתית הבטיחות ביישובים ובכפרים והגברת האכיפה והנוכחות המטרתית בתוך הערים.

יש לפתח ולהפעיל תכניות הסברה ייעודיות, המתמקדות בין היתר ב:

- פגיעה בילדים על ידי כלי רכב בנסיעה לאחור (תאונות חצר).
- אי-מתן זכות קדימה להולכי רגל במעבר חצייה.
- נסיעה במהירות מופרזת בתחומי היישוב ומחוצה לו.
- בקרב הצעירים חשוב לטפל גם בתופעת הנהיגה בשכרות, הנהיגה בהיסח הדעת ונהיגה ברכב טרם הוצאת רישיון הנהיגה.
- יש לפתח תכניות הסברה ייעודיות להורים שיתמקדו בסכנות הנשקפות לילדים בסביבת הבית, בחשיבותן של השגחת ההורים והקפדה על כללי הבטיחות. דגש מיוחד צריך להיות מושם על שימוש במושבי בטיחות המתאימים לגובה ומשקל הילד, בעת נסיעה ברכב.
- יש לפתח ולהפעיל תכניות חינוך לילדים כבר בגילאים הצעירים וגם בבתי הספר אשר במסגרתן יוקנו לילדים הרגלי התנהגות דרך בטוחה, במיוחד כהולכי רגל.

- סוגיית התשתיות הלקויות ביישובים הערבים דורשת טיפול מיידי, בעיקר בנושאים הבעייתיים כגון הסדרת אזורי חנייה לרכב כבד, שיפור התאורה וטיפול תחזוקתי שוטף בתמרורים, שלטים וסימוני כביש, בניית מגרשי משחקים לילדים ויצירת הפרדה ברורה בין הכביש לבין האזורים שבהם מתנהלת תנועת הולכי הרגל.
- יש לפעול לשיפור המצב הכלכלי חברתי בחברה הערבית ולהגברת תחושת השייכות ככלי לשיפור רמת הבטיחות בדרכים ואופן הנהיגה במגזר, זאת בהתאם למחקרים שנעשו בנושא.
- חשוב לבנות יותר גני משחקים ושעשועים אשר יאפשרו הפרדה ברורה בין מתחמי המשחק למתחם החניה וזאת במטרה למנוע את התאונות הנגרמות בחצר הבית.
- יש לקדם את ההכשרה המקצועית של נהגי הרכב הכבד בחברה הערבית ולהבטיח תנאי תעסוקה הולמים לרבות הקפדה על מתן שעות מנוחה ועוד.
- יש להגביר את הנוכחות המשטרתית בתחומי היישובים הערבים ובסביבותיהם ולהגביר את אכיפת חוקי התנועה. על האכיפה להתמקד בגורמי הסיכון העיקריים, ובעיקר אי-שימוש בחגורות בטיחות, נהיגה בהיסח דעת ונסיעה במהירות מופרזת.

בברכה,

עוז דרור

סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת עמותת אור ירוק