

דו"ח היפגעות של אזרחים ותיקים בתאונות דרכים

אוקטובר 2021

פתח דבר

תהליך הזדקנות האוכלוסייה בישראל נמשך באופן הדרגתי. מקום המדינה חלקם של האזרחים הוותיקים שולש באוכלוסייה ועלה מ-4% ל-12% בשנת 2020, מגמה אשר צפויה להימשך ולהגיע לכ-14% (כשני מיליון איש) אזרחים וותיקים בשנת 2040.

במקביל לגידול במספרם של האזרחים הוותיקים באוכלוסייה ישנו גידול גם בהיפגעותם בתאונות דרכים. למרות הקורונה, הסגרים והבידוד החברתי הנלווה לכך, בשנת 2020 נהרגו 70 אזרחים וותיקים בתאונות דרכים, שלושה יותר מאשר בשנת 2019. בנוסף לכך, חלקם בהרוגי תאונות הדרכים כפול מחלקם היחסי באוכלוסייה.

נוכח נתוני ההיפגעות הקשים, הנמצאים במגמת עליה בשנים האחרונות, נדרשות מספר פעולות מצד קובעי המדיניות והגופים הממשלתיים האחראים על הבטיחות בדרכים.

דו"ח זה מרכז את נתוני ההיפגעות של האזרחים הוותיקים בישראל בעשור האחרון, וזאת במטרה להביא לצמצום היפגעותם הגבוהה בתאונות דרכים. באמצעות פעולה מקיפה וממוקדת באוכלוסיית האזרחים הוותיקים ניתן לצמצם באופן משמעותי את שיעור ההרוגים הגבוה ולהציל חיי אדם. "אל תשליכיני לעת זקנה ככלות כוחי אל תעזבני" (תהילים, פרק עא, פסוקים ח-ט).

בברכה,
ארז קיטה
מנכ"ל עמותת אור ירוק

רקע

בסוף שנת 2020 חיו בישראל כ-1.3 מיליון תושבים בני 65 ומעלה שהם 12.1% מתושבי המדינה. כ-40% מהאזרחים הוותיקים הם בני 75 ומעלה. כ-12% מהאזרחים הוותיקים הם בני 85 ומעלה.

עם קום המדינה היו בני ה-65 ומעלה 4% בלבד מכלל אוכלוסיית המדינה. חלקם של האזרחים הוותיקים עולה בהדרגה, ועל פי תחזיות האוכלוסייה עד שנת 2040 יעלה חלקם ל-14.2%, והם ימנו כ-2 מיליון איש.

מטרה

הדו"ח סוקר את נתוני ההיפגעות של האזרחים הוותיקים בישראל לאורך העשור האחרון ומטרתו לזהות את אופן היפגעותם בתאונות דרכים ונקודות התורפה המובילות לכך. מטרת הדו"ח היא למקד ולאפיין את דרכי הפעולה האפשריות, לאתר ולהאיר את זירות ההיפגעות המרכזיות, כל זאת כדי לצמצם את היפגעותם הגבוהה בתאונות דרכים, מגמה שצפויה לגדול גם בשנים הבאות.

שיטה

במסגרת הכנת הדו"ח נותחו נתונים ממקורות מידע שונים כגון הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והרלב"ד.

היפגעות אזרחים ותיקים בתאונות דרכים

בשנת 2020



1 מכל **4**
הרוגים
אזרח ותיק



2x
שיעור האזרחים
הוותיקים ההרוגים
נפול מחלקם
היחסי באוכלוסייה



70
הרוגים
בגילאי 65 ומעלה

2011 - 2020



10:00 - 12:00
השעות המסוכנות
לאזרחים הוותיקים



שני **ראשון** שבת שישי
יום ראשון
הוא הקטלני ביותר



1 מכל **2**
אזרחים וותיקים
הרוגים בתאונות
דרכים - **הולך רגל**

הסיכון להיפגע




הסיכון של אזרח ותיק
בן **80 - 84** להיהרג
או להיפצע קשה
גבוה פי **2.6**
מאזרח מתחת לגיל **65**



65+ בני
נפגעים פי **שניים** יותר מאשר
64 בני **ומטה**

ממצאים עיקריים:

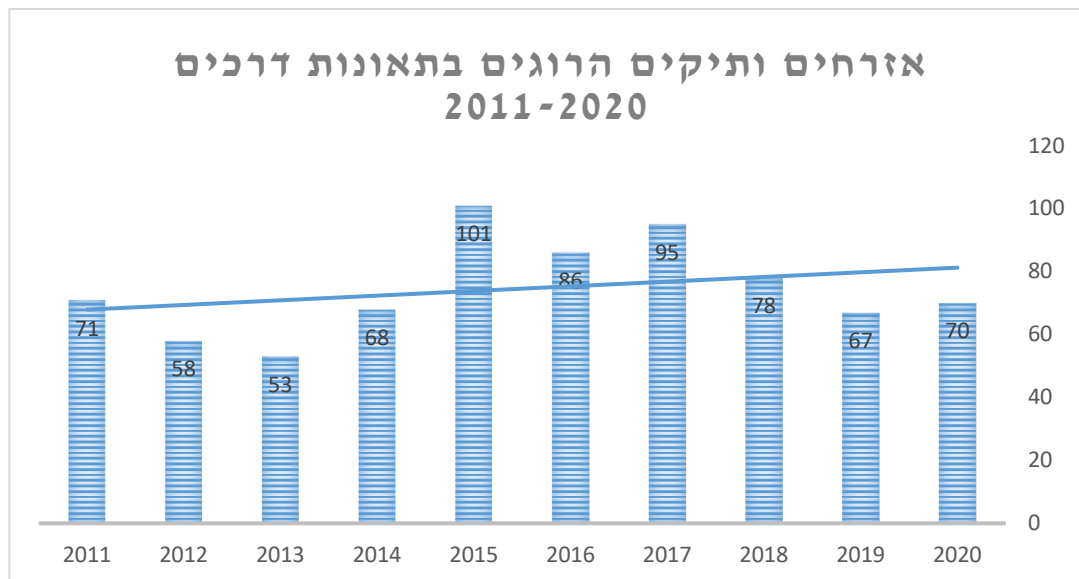
- 70 אזרחים וותיקים בגילאי 65 ומעלה נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020.
- למרות הקורונה והסגרים, בשנת 2020 נרשמה עליה באזרחים הותיקים שנהרגו בתאונות דרכים בהשוואה לשנת 2019.
- השפעת הקורונה – מספר האזרחים הוותיקים הנפגעים בתאונות דרכים בשנת 2020 היה הנמוך ביותר בעשור האחרון.
- שיעור האזרחים הוותיקים ההרוגים בשנת 2020 היה כפול מחלקם היחסי באוכלוסיה.
- אחד מכל שני אזרחים וותיקים הרוגים בתאונות דרכים – הולך רגל.
- יום ראשון הוא המסוכן ביותר לאזרחים הוותיקים מבין כל ימי השבוע.
- שעות הבוקר המאחרות, 10:00-12:00 המוסכנות לאזרחים הוותיקים.
- היפגעות הרוכבים הוותיקים (+65) בתאונות אופניים וקורקינטים חשמליים נמצאת במגמת עליה בשנים האחרונות.
- בני 65+ נפגעים פי שניים יותר מאשר בני 64 ומטה.
- הסיכון של אזרח ותיק בן 84 – 80 להיהרג או להיפצע קשה גבוה פי 2.6 מאזרח מתחת לגיל 65.

הממצאים בהרחבה

למרות הקורונה והסגרים – עליה באזרחים הוותיקים ההרוגים

70 אזרחים וותיקים בגילאי 65 ומעלה נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020, עליה של שלושה הרוגים בהשוואה לשנת 2019 אשר הסתיימה עם 67 אזרחים וותיקים הרוגים מתאונות דרכים. למרות ששנת 2020 התאפיינה בבידוד וסגרים, בעיקר בקרב האזרחים הוותיקים וזאת כתוצאה מוירוס הקורונה, לא רק שלא נרשמה ירידה בהרוגים, אלא להיפך.

קו המגמה בעשור האחרון מראה על עליה במספר האזרחים הוותיקים שנהרגים בתאונות דרכים. בעשור האחרון נהרגו 747 אזרחים וותיקים בתאונות דרכים, 75 בממוצע בכל שנה – הרוג בכל חמישה ימים בממוצע.



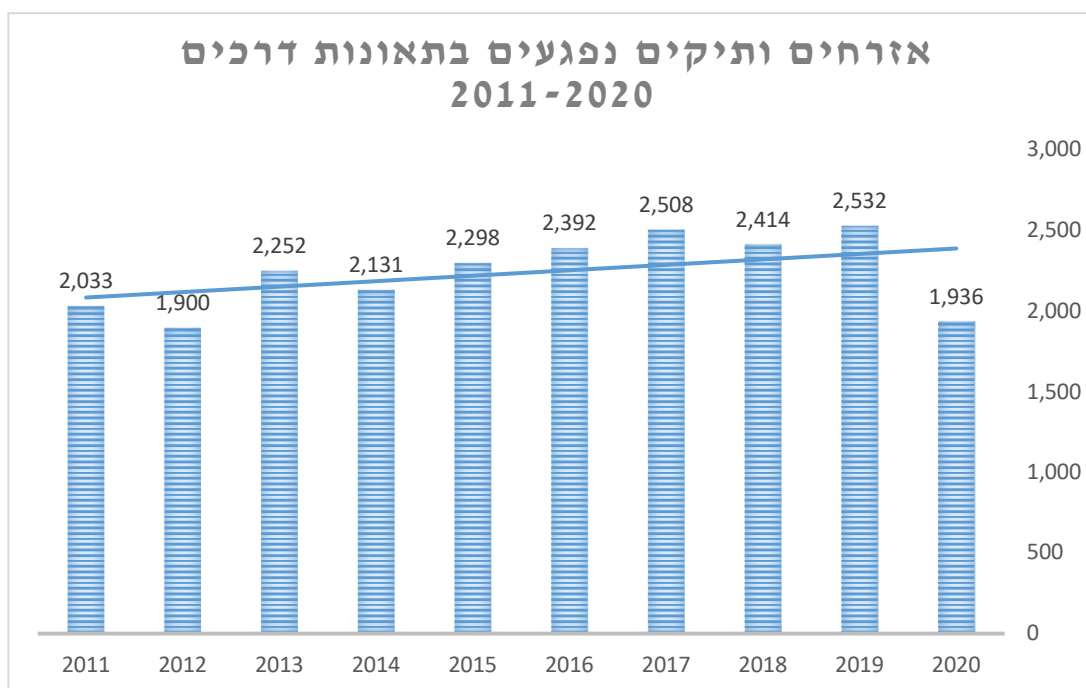
• מקור: למ"ס

בחסות הקורונה – פחות מ-2,000 נפגעים, הכי מעט בעשור האחרון

1,936 אזרחים וותיקים (+65) נפגעו בתאונות דרכים בשנת 2020. בהשוואה לשנת 2019 שבה נפגעו 2,532 אזרחים וותיקים בתאונות דרכים (שנת שיא בהיפגעותם של האזרחים הוותיקים בעשור האחרון), מדובר בירידה של כ-25%.

בשנת 2020 נרשם המספר הנמוך ביותר בקרב האזרחים הוותיקים שנפגעו בתאונות דרכים. שנת 2020 התאפיינה בסגרים ארוכים, אשר השפיעו בעיקר על האזרחים הוותיקים והמבוגרים. ניתן לשער כי צמצום פעילותם במרחב והפחתת השהייה מחוץ לאזור המגורים הובילו לירידה במספר הנפגעים.

22,396 אזרחים וותיקים נפגעו בתאונות דרכים בעשור האחרון, 2,240 בממוצע בכל שנה, שישה אזרחים וותיקים שנפגעים בתאונות דרכים בממוצע בכל יום.

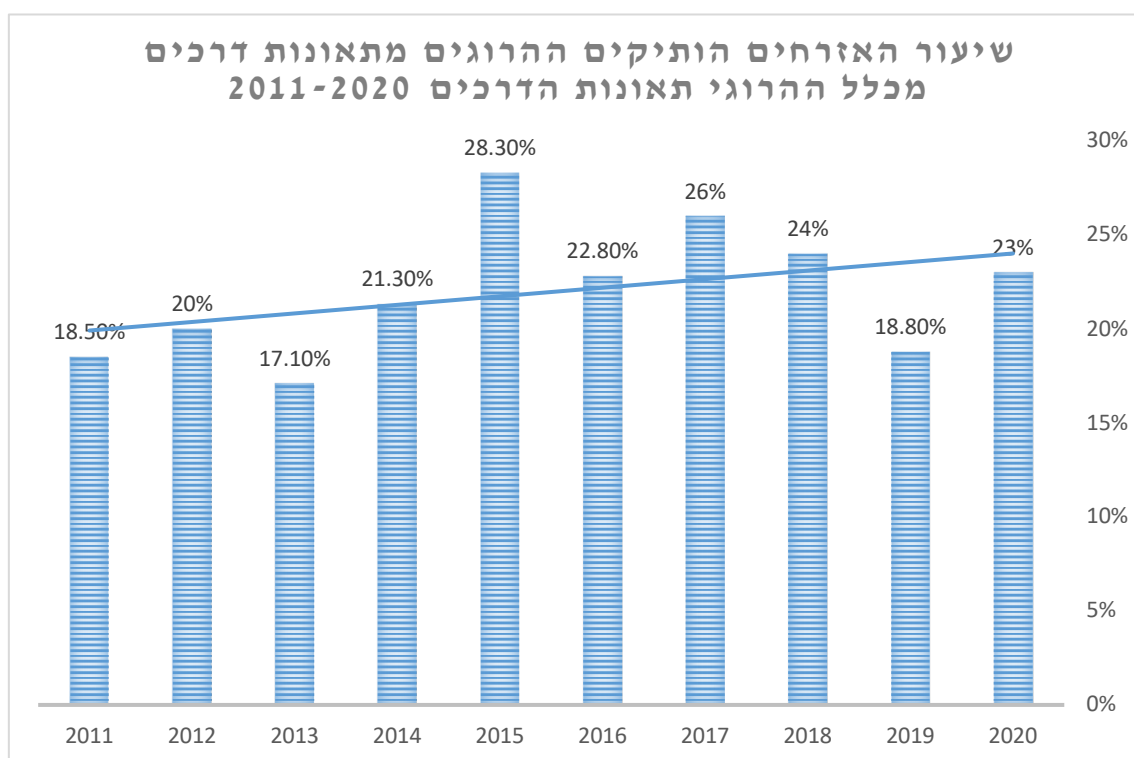


• מקור: למ"ס

אחד מכל ארבעה הרוגים מתאונות דרכים בשנת 2020 – אזרח ותיק

23% מהרוגי תאונות הדרכים בשנת 2020 היו אזרחים וותיקים בגילאי 65 ומעלה - אחד מכל ארבעה הרוגים. בשנת 2019 נאמד חלקם היחסי של האזרחים הוותיקים ההרוגים מכלל הרוגי תאונות הדרכים בשיעור של 18.8% -עליה בשיעור של 22% בשנת 2020.

שיעור חלקם של האזרחים הוותיקים ההרוגים מכלל הרוגי תאונות הדרכים נמצא במגמת עליה מדאיגה בעשור האחרון ונאמד בשיעור ממוצע של 22%, פי שניים יותר מאשר חלקם באוכלוסיה.



• מקור נתונים: למ"ס

2020: הסגרים והבידודים הובילו לירידה בנפגעים

במהלך שנת 2020 מדינת ישראל נכנסה לשלושה סגרים בעקבות התפרצות נגיף הקורונה. בעקבות הסגרים חלה ירידה במספר התאונות והנפגעים בהן לעומת הממוצע בתקופות המקבילות בשנים 2017-2019. בכל שלושת הסגרים הייתה ירידה גדולה בנפגעים בתאונות דרכים בגיל 65 ומעלה, לעומת התקופה המקבילה בשנה הקודמת. על פי הלמ"ס, בסגר הראשון הירידה הגדולה ביותר במספר הנפגעים הייתה בקבוצת הגיל 0-15 (88.4%) ולאחריה בקבוצת הגיל 65 ומעלה (76.4%). בסגר השני והשלישי הירידה הגדולה ביותר הייתה בקרב בני 65 ומעלה (47.7% ו-45.2% בהתאמה).

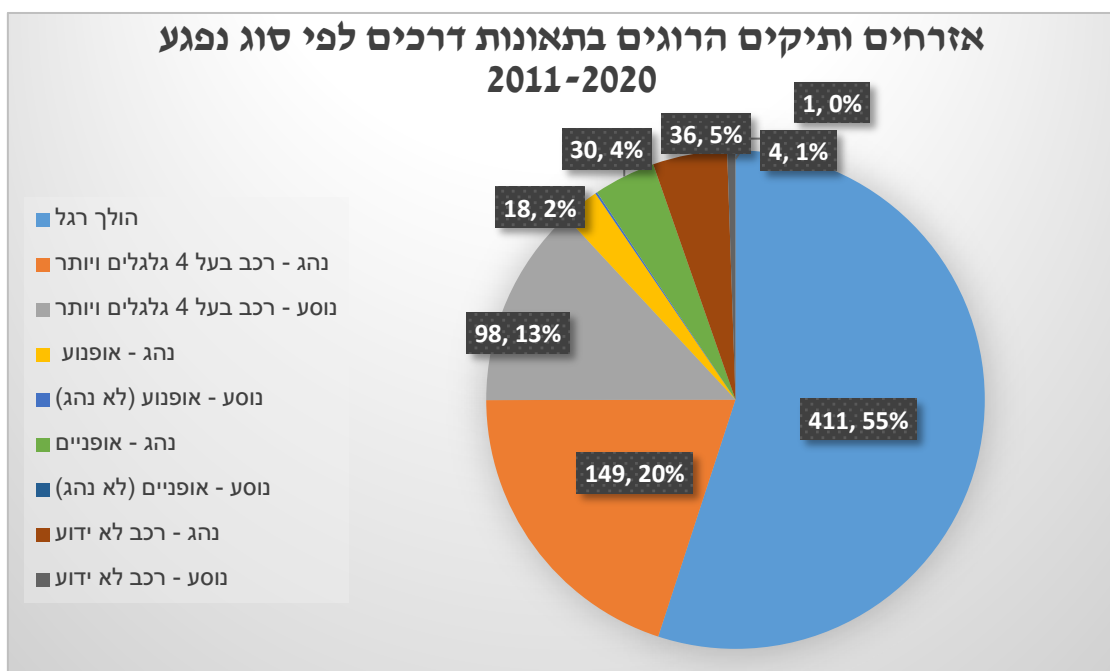
נפגעים בתאונות דרכים במהלך שלושת הסגרים בשנת 2020 לפי גיל

לא ידוע	גיל					סך כל הנפגעים	
	65 ומעלה	64-45	44-25	24-16	15-0		
3	70	157	286	144	28	688	סגר ראשון 19.4.2020-16.3.2020
29	297	500	912	394	241	2,373	ממוצע לתקופה המקבילה בשנים 2019-2017
- 89.7	-76.4	-68.6	-68.6	-63.5	-88.4	-71	אחוז שינוי
15	102	194	348	244	90	993	סגר שני 18.10.2020-25.9.2020
19	195	300	568	242	150	1,474	ממוצע לתקופה המקבילה בשנים 2019-2017
- 21.1	-47.7	-35.4	-38.7	1	-40.1	-32.6	אחוז שינוי
23	224	461	818	561	180	2,267	סגר שלישי 14.2.2021-27.12.2020
47	409	640	1,118	473	294	2,981	ממוצע לתקופה המקבילה בשנים 2019-2017
- 51.1	-45.2	-28	-26.8	18.6	-38.8	-24	אחוז שינוי

אחד מכל שני אזרחים וותיקים הרוגים – הולך רגל

מפילוח נתוני האזרחים הוותיקים שנהרגו בתאונות דרכים בין השנים 2011-2020 לפי סוג נפגע, עולה כי 411 אזרחים וותיקים נהרגו בעשור האחרון בתאונות דרכים כאשר הלכו ברגל, שהם 55% מכלל האזרחים הוותיקים שנהרגו בתאונות דרכים בעשר השנים האחרונות – אחד מכל שני הרוגים. 149 אזרחים וותיקים נהרגו כאשר נהגו ברכב בפרטי – 20%. בנוסף לכך, 98 אזרחים וותיקים נהרגו כאשר נוסעו ברכב - 13%.

במחקר שנערך עבור עמותת אור ירוק על-ידי ד"ר קובי פלג, עלה כי השרידות של הוותיקים לאחר שנפצעו בתאונות דרכים היא נמוכה, והיא הקיצונית ביותר מבין כל קבוצות האוכלוסייה. גם במקרה של שיקום, משך הזמן גדול משמעותית, וגם בפציעות קלות יחסית הגורמות לשבר בלבד, מדובר בנזקים נמשכים, בירידה ביכולת הפיזית ובהשפעה נפשית קשה, תופעות הידועות גם במקרה של "תאונות בית".



• מקור: למ"ס

נתונים נוספים שעולים מניתוח הנתונים:

- 142 אזרחים וותיקים נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון בימי ראשון – היום הקטלני ביותר במהלך השבוע.
- 64% מהאזרחים הוותיקים שנהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון הם גברים ו-36% מההרוגות הן נשים.
- 82% מהאזרחים הוותיקים שנהרגו בעשור האחרון הגיעו מהחברה היהודית ו-13% מהאזרחים הוותיקים שנהרגו היו מהחברה הערבית. 5% מההרוגים היו זרים ואחרים.
- שעות הבוקר המאוחרות, 10:00-12:00 הן השעות הקטלניות ביותר לאזרחים הוותיקים מבין כל שעות היממה.
- 73 אזרחים וותיקים נהרגו בעשור האחרון בחודש דצמבר – החודש הקטלני ביותר מבין חודשי השנה.

אזרחים וותיקים נהגים

על פי הלמ"ס בשנת 2020, בני 65 ומעלה היו כ-13.2% מכלל המורשים לנהוג, בדומה לחלקם באוכלוסייה (12%). כ-54% מבני 65 ומעלה היו בעלי רישיון נהיגה (כ-612 אלף), לעומת כ-78% מבני 45-64. לכ-65% מהמורשים לנהוג בגילי 65 ומעלה יש לפחות הגבלת נהיגה אחת, לעומת כ-39% בכלל אוכלוסיית המורשים לנהוג. כ-73% מבני 65 ומעלה עם הגבלת נהיגה אחת לפחות, חייבים להרכיב משקפיים או עדשות מגע בעת הנהיגה.

עבירות נהיגה בעת תאונת דרכים עם נפגעים

72.6% מהנהגים בני 65 ומעלה שהיו מעורבים בתאונת דרכים ביצעו עבירה בעת התאונה, לעומת 59.9% מכלל הנהגים המעורבים בתאונות דרכים.

עבירות הנהיגה השכיחות ביותר בקרב נהגים בני 65 ומעלה שעברו עבירת נהיגה בעת תאונת דרכים עם נפגעים בשנת 2020 היו:

- אי-מתן זכות קדימה להולך רגל – כ-27% מהנהגים בגיל זה (לעומת כ-15% בכלל האוכלוסייה)
- אי-ציות לרמזור – כ-19% מהנהגים בגיל זה (לעומת כ-22% בכלל האוכלוסייה)

נהגים מעורבים בתאונת דרכים עם נפגעים

חלקם של הנהגים המבוגרים (בני 65 ומעלה) המעורבים בתאונות עם נפגעים עמד על 10.3% (חלקם בכלל המורשים לנהוג - 13.2%).

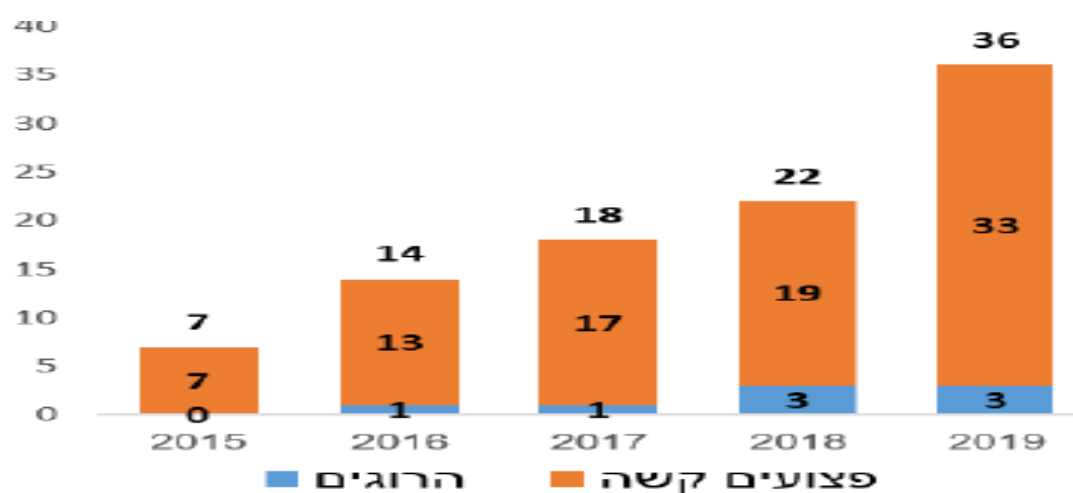
עליה הדרגתית בהיפגעות רוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים

בני 65 + מהווים כ-12% מהאוכלוסייה בישראל. עם זאת, הם מהווים כ-20% מסך ההרוגים והפצועים קשה בתאונות דרכים. על פי הרלב"ד, בשנת 2020 נהרגו בישראל שישה אזרחים וותיקים בני 65 ומעלה כאשר רכבו על אופניים חשמליים (בשנה זו לא נרשמו הרוגים בני 65 ומעלה כרוכבי קורקינטים חשמליים).

בשנים 2015-2019 נהרגו בישראל שמונה אזרחים וותיקים בני 65 ומעלה כרוכבי אופניים וקורקינטים חשמליים ו-89 נפצעו קשה.

מניתוח הנתונים עולה כי למרות המספרים הקטנים, היפגעות הרוכבים הוותיקים בתאונות אופניים וקורקינטים חשמליים נמצאת במגמת עליה.

מספר רוכבי אופניים חשמליים וקורקינטים חשמליים בני 65+ שנהרגו או נפצעו קשה בישראל, 2015-2019



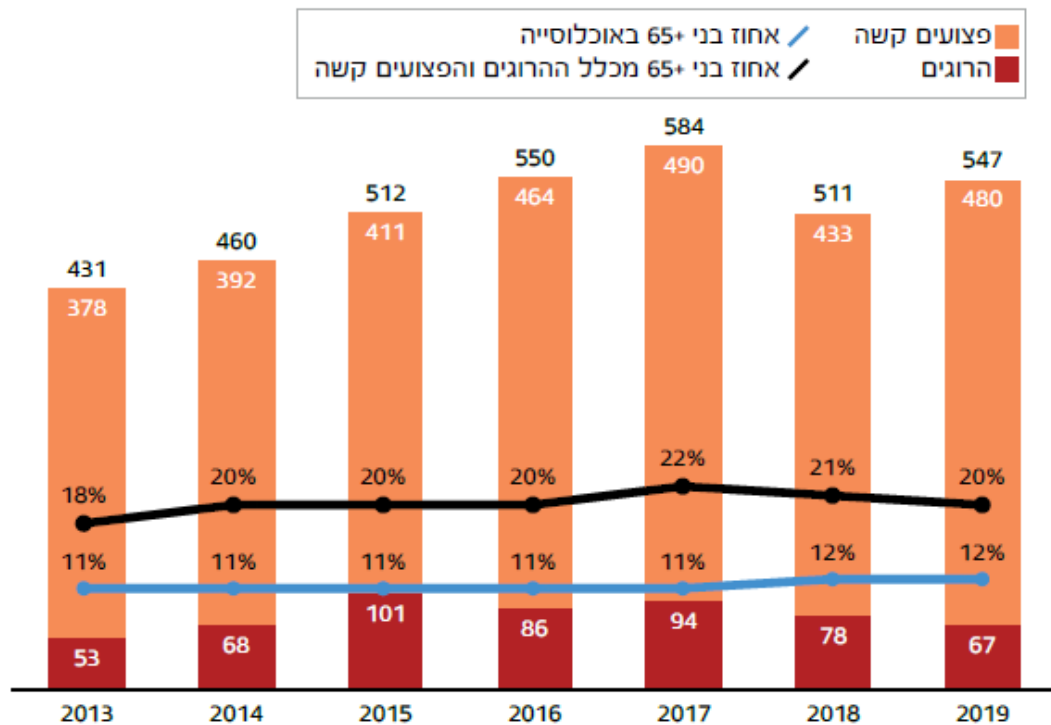
- מקור: היפגעות אזרחים וותיקים בני 65 ומעלה כרוכבי אופניים ו/או קורקינטים חשמליים – תמונת המצב בישראל, נתוני מהעולם וגורמי סיכון, רלב"ד.

בני 65+ נפגעים פי שניים יותר מאשר בני 64 ומטה

על פי הרלב"ד, בני 65 ומעלה נהרגו או נפצעו קשה בתאונות דרכים פי שניים יותר מאשר בני 64-0, בשנים האחרונות.

בבחינה של שיעורי ההרוגים בנפרד משיעורי הפצועים קשה, אחוזי ההרוגים בקרב בני 65 ומעלה גבוה אף יותר מאחוזי הפצועים קשה בקרבם. ממצא זה עשוי להעיד שבני 65 ומעלה סופגים פגיעה קשה יותר בתאונה.

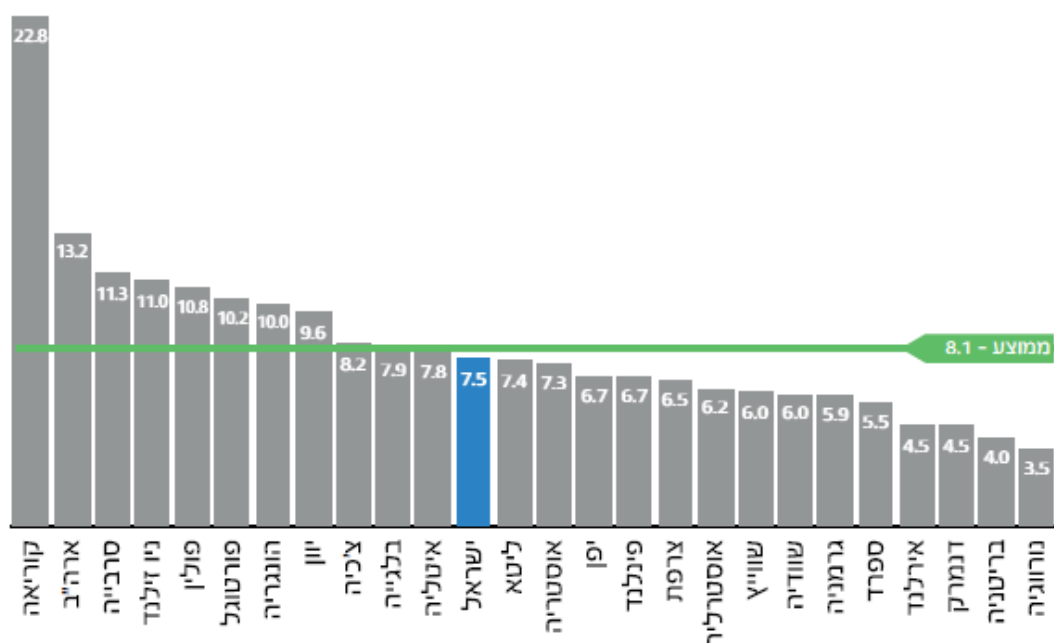
בני 65 ומעלה שנהרגו או נפצעו קשה בתאונות דרכים במספרים מוחלטים ובאחוז מכלל ההרוגים (2013-2019)



• מגמות בבטיחות בדרכים, 2013-2019, רלב"ד

לאורך כל התקופה, חלקם של בני 65 ומעלה בכלל ההרוגים והפצועים קשה בתאונות דרכים היה גבוה באופן ניכר מחלקם באוכלוסייה. זאת ועוד, בשנים 2017 – 2013 עלה בהדרגה מספר ההרוגים והפצועים קשה בגיל 65 ומעלה, ובהתאמה לכך עלה חלקם בכלל הנפגעים.

שיעור הרוגים בגיל 65 ומעלה בתאונות דרכים ל-100,000 איש – השוואה בין לאומית (2018)



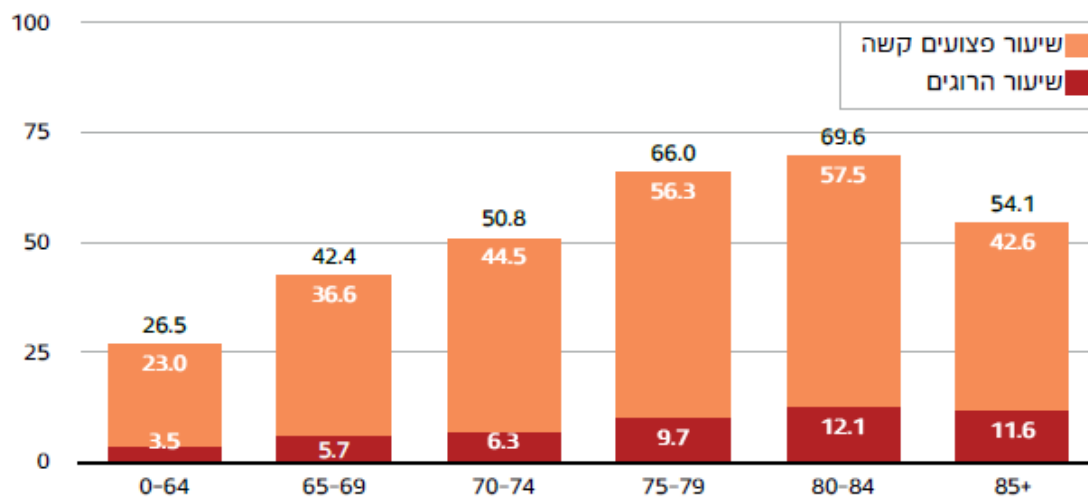
• מגמות בבטיחות בדרכים, 2013-2019, רלב"ד

מתוך כל 100,000 בני 65 ומעלה באוכלוסיית ישראל נהרגו 7.5 אנשים בתאונות דרכים בשנת 2018. שיעור זה נמוך מעט מממוצע מדינות ה-OECD בשנה זו, 8.1 אזרחים וותיקים ל-100,000 אנשים.

ישראל נמצאת במקום ה-15 מבין 26 המדינות שעליהן קיימים נתונים. בשנת 2019 עלה שיעור ההרוגים ל-8.1 הרוגים ל-100,000 תושבים. ראוי לציין כי ניתוח משלים לפי סוג הנפגע הראה כי ישראל בולטת לרעה בהיפגעות בני 65+ כהולכי רגל.

על פי הרלב"ד, בני 65 ומעלה אינם קבוצה אחידה, ורמת הסיכון בקרבם משתנה עם הגיל. הסיכון לפגיעה חמורה עולה בהדרגה עם הגיל: הסיכון של אזרח ותיק בן 69 – 65 להיהרג או להיפצע קשה היה גבוה פי 1.6 בהשוואה לישראלי שגילו נמוך מ-65, והסיכון של אזרח ותיק בן 84 – 80 היה גבוה פי 2.6. המגמה אינה נראית בקרב בני 85 ומעלה ככל הנראה בשל ירידה בפעילות קבוצת גיל זו במרחב הציבורי.

שיעור הרוגים ופצועים קשה בני 65 ומעלה בתאונות דרכים ל-100,000 איש, לפי קבוצות גיל (2013–2019)



• מגמות בבטיחות בדרכים, 2013-2019, רלבי"ד

מדד הערים המסוכנות לאזרחים הוותיקים

הבדיקה שביצענו כוללת ניתוח נתוני ההיפגעות של אזרחים וותיקים (+65) בתאונות דרכים במהלך חמש השנים האחרונות (2016-2020) בהשוואה למספר האזרחים הוותיקים בכל עיר מעל 50 אלף תושבים. מטרת הבדיקה היא להצביע על "ערים אדומות" עם היפגעות גבוהה של אזרחים וותיקים, וזאת במטרה להניע את ראשי הערים לקחת אחריות ולטפל באופן מיוחד באוכלוסייה אשר נמצאת בסיכון גבוה להיפגע בתאונות דרכים.

על המדד, **תל אביב-יפו** מובילה עם 16.30 אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים לכל אלף תושבים וותיקים בעיר (1,145 נפגעים בחמש שנים, 229 נפגעים בממוצע בכל שנה) וזאת למרות שהיא לא העיר עם הכי הרבה אזרחים וותיקים בישראל. **בת ים** נמצאת במקום השני הגרוע עם 12.11 אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים לכל אלף תושבים וותיקים בעיר (351 נפגעים בחמש שנים, 70 נפגעים בממוצע בשנה).

חולון נמצאת במקום השלישי עם 11.55 אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים לכל אלף תושבים וותיקים בעיר (399 נפגעים בחמש שנים, 80 נפגעים בממוצע בשנה).

בני ברק במקום הרביעי עם 11.15 אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים לכל אלף תושבים וותיקים בעיר (155 נפגעים בחמש שנים, 31 נפגעים בממוצע בכל שנה). **נס ציונה** סוגרת את החמישה הראשונה והמפוקפקת עם 10.96 אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים לכל אלף תושבים וותיקים בעיר (72 נפגעים בחמש שנים, 14 נפגעים בממוצע בכל שנה).

ירושלים, העיר עם הכי הרבה אזרחים וותיקים נמצאת במקום ה-12 במדד ההיפגעות עם 9.31 אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים לכל אלף תושבים וותיקים בעיר, (806 נפגעים בחמש שנים, 161 נפגעים בממוצע בכל שנה), כמעט מחצית משיעור הנפגעים בתל אביב-יפו

בחינת הערים **בחברה הערבית** חושפת כי בניגוד למגמת ההיפגעות הכללית של האזרחים מהחברה הערבית, הערים הערביות הן מהבטוחות ביותר ברשימה. שלוש הערים הערביות - רהט, אום אל פאחם ונצרת, נמצאות בחמש הערים עם הכי מעט אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים בחמש השנים האחרונות.

כאשר בוחנים את הערים החרדיות ניתן לראות כי בני ברק כאמור ממוקמת במקום הרביעי הגרוע. ביתר עלית במקום ה-26 (ארבעה נפגעים בחמש שנים). בית שמש במקום ה-30 (27 נפגעים בחמש שנים). מודיעין עלית במקום ה-35 (שני נפגעים בחמש שנים).

רשימת הערים המלאה

שם הרשות	סה"כ אוכלוסייה בסוף השנה (אלפים)	שיעור קשישים	מספר קשישים באלפים	מספר קשישים נפגעים בת"ד 2016-2020	מספר קשישים נפגעים לשנה	קשישים נפגעים לאלף קשישים 5 שנים
תל אביב-יפו	460,613	15.3	70,246.00	1145	229	16.30
בת ים	129,013	22.5	28,988.00	351	70.2	12.11
חולון	196,282	17.6	34,550.00	399	79.8	11.55
בני ברק	204,639	6.8	13,902.00	155	31	11.15
נס ציונה	50,351	13.0	6,570.00	72	14.4	10.96
רמת גן	163,480	17.7	28,861.00	315	63	10.91
פתח תקווה	247,956	16.1	39,893.00	429	85.8	10.75
חדרה	97,335	15.5	15,055.00	154	30.8	10.23
חיפה	285,316	20.5	58,554.00	582	116.4	9.94
נתניה	221,353	18.1	40,037.00	377	75.4	9.42
גבעתיים	60,644	16.5	9,977.00	93	18.6	9.32
ירושלים	936,425	9.2	86,580.00	806	161.2	9.31
באר שבע	209,687	15.7	32,872.00	281	56.2	8.55
אשקלון	144,073	15.5	22,344.00	189	37.8	8.46
אשדוד	225,939	14.8	33,507.00	275	55	8.21
רחובות	143,904	15.6	22,396.00	176	35.2	7.86
כפר סבא	101,432	19.1	19,389.00	148	29.6	7.63
נהרייה	58,096	17.7	10,263.00	78	15.6	7.60
הרצלייה	97,470	19.4	18,934.00	141	28.2	7.45
קריית אתא	59,030	16.4	9,699.00	72	14.4	7.42
עפולה	54,250	14.5	7,841.00	56	11.2	7.14
ראש העין	61,801	8.3	5,145.00	35	7	6.80
רעננה	75,421	18.7	14,121.00	95	19	6.73
ראשון לציון	254,384	17.5	44,412.00	290	58	6.53

6.38	7	35	5,483.00	10.5	52,299	אילת
6.27	0.8	4	638.00	1.1	59,270	ביתר עילית
5.90	11	55	9,318.00	12.2	76,246	רמלה
5.69	10	50	8,787.00	13.9	63,175	הוד השרון
5.63	8	40	7,103.00	12.4	57,105	קריית גת
5.49	5.4	27	4,916.00	3.9	124,957	בית שמש
5.45	10.6	53	9,729.00	12.6	77,223	לוד
4.68	6.2	31	6,624.00	8.6	77,445	נצרת
4.54	7	35	7,715.00	8.3	93,277	מודיעין-מכבים- רעות*
4.46	2.2	11	2,466.00	4.4	56,109	אום אל-פחם
2.87	0.4	2	696.00	0.9	76,374	מודיעין עילית
1.93	0.6	3	1,552.00	2.2	71,437	רהט

• מקור נתונים : למ"ס

המלצות

מיקוד בקרב אוכלוסיית הוותיקים

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

1. הולכי רגל

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

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

2. נהגים

כדי לשמר יכולות נהיגה ולהכין את הנהגים הוותיקים לשינויים בהרגלי נהיגה יש לפתח עבורם תכניות הדרכה ולשקול התניה של הארכת רישיון בהשתתפות בהן. מנקודת ראות בטיחותית, אם יש סכנה בנהיגה בגילאים המבוגרים, יש לעודד נהגים וותיקים שיחליפו את הרכב באמצעי תחבורה אחרים. הזמינות של תחבורה ציבורית היא חשובה ביותר.

3. תשתית

שיפורים תשתיתיים המותאמים לכלל אוכלוסיית משתמשי הדרך יעילים גם עבור אוכלוסיית הוותיקים. עיקר תשומת הלב צריכה להינתן למקומות שבהם נמצאים משתמשי דרך ותיקים רבים, כגון מרכזי ערים, אזורים שבהם יש מועדוני וותיקים, מרכזי יום ובתי דיור מוגן, כמו גם מקומות ייעודיים שבהם נמצאים וותיקים רבים – בקרבת קופות חולים, פארקים ומרכזי קניות. במקומות אלו יש להביא למיתון תנועה ולהורדת מהירויות הנסיעה באמצעים תשתיתיים בשילוב אכיפה ייעודית.

4. הסברה

הפצת מידע חשובה כדי לתת לאזרחים הוותיקים ולקרובים אליהם (משפחה, מטפלים) מידע לגבי המגבלות התפקודיות הקשורות בהזדקנות ועל העוזרים הקיימים כדי שיוכלו להמשיך לנהוג בבטחה עד כמה שניתן. מידע זה צריך להסביר גם את

השינויים במצבי התנועה ובחוקי התנועה ואת המצבים הבעייתיים שבהם הם עשויים להיתקל וכיצד עליהם להתמודד איתם באופן הבטוח ביותר.

במקביל יש לבצע פעילות הסברה בקרב יתר משתמשי הדרך הוותיקים שאינם נוהגים עוד. פעילות זו צריכה גם היא להתייחס למגבלות הייחודיות של הוותיקים כהולכי רגל, משתמשי תחבורה ציבורית וכו'.

סיכום

אזרחים וותיקים נפגעים בתאונות דרכים בשיעור גבוה יותר מחלקם באוכלוסיה, מגמה שהלכה והתעצמה בעשור האחרון. מספר משתמשי הדרך המבוגרים צפוי לגדול באופן משמעותי בעשורים הקרובים, ואיתו גם מספר הנהגים בגילאים המבוגרים. מהדו"ח הנוכחי עולה כי אוכלוסיית הוותיקים היא בעלת סיכון גבוה יותר למות בתאונות דרכים לעומת משתמשי דרך אחרים.

יש לזכור כי בגיל השלישי הגוף מזדקן וחלה ירידה בתפקוד הגופני והחושי. כחלק מתהליך זה, שהוא הדרגתי אך בלתי נמנע, נוספות מגבלות תפקודיות העשויות לסכן את ההתנהלות הבטוחה בדרך, הן בעת הליכה ברגל, הן בעת נהיגה והן בעת כל שימוש אחר בדרך. כפי שעולה מהנתונים, אוכלוסיית הוותיקים נמצאת בסיכון מוגבר להיפגע בעיקר כהולכי רגל, כיוון שזמן החצייה שלהם ארוך יותר וחושם כמו ראייה ושמיעה אינם חדים כפי שהיו בעבר. חשוב לציין כי מגבלות תפקודיות הנובעות מתהליך ההזדקנות אינן קשורות בהכרח להתנהגות בלתי בטיחותית בדרכים.

לנוכח הנתונים שהצגו בדו"ח, שיפור בטיחותם של הוותיקים הוא צעד הכרחי. מדובר באוכלוסייה בעלת צרכים ייחודיים ולכן יש ליצור עבורה תכנית ייחודית. מדיניות המכוונת כלפי הקטנת הסיכון של הוותיקים, צריכה לצאת מנקודת הנחה שהתנהלותם של וותיקים בדרכים שונה מזו של האוכלוסייה הצעירה יותר ולהציע פתרונות ייעודיים.

דו"ח זה סקר את נקודות התורפה המאפיינות את היפגעותם של אזרחים וותיקים בתאונות דרכים. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מחוייב ליצור תכנית כוללת לצמצום היפגעותם של האזרחים הוותיקים בישראל בתאונות דרכים. מיקוד פעילות בקרב אוכלוסיה ייחודית זו יציל את חייהם של רבים מדי שנה.

בברכה,

עוז דרור

סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת, עמותת אור ירוק