



נתונים על היפגעות ילדים בדגש על תאונות דרכים

כתיבה: אסנת אלגום מזרחי | אישור: שירי ספקטור בן-ארי, ראש צוות תאריך: כב' באייר התשפ"ד, 30 במאי 2024.

סקירה

תוכן העניינים

2	תמצית	2
4	1. נתוני רקע: היפגעות ילדים בתאונות בישראל	4
4	1.1 נתונים כלליים על היפגעות ילדים	4
5	1.2 נתונים על היפגעות ילדים בתאונות דרכים בשנים 2022-2023	5
9	היפגעות ילדים בתאונות דרכים לפי קבוצות אוכלוסייה ואזורי מגורים	9
9	החברה הערבית	9
10	נתונים על היפגעות של ילדים בתאונות דרכים לפי מחוז ואזורי מגורים	10
14	2. היפגעות ילדים בתאונות דרכים בארץ- סוגיות נוספות	14
15	2.1 פעילויות בתחומי רשויות מקומיות	15
16	2.2 סקר כשלי בטיחות בקרב מוסדות חינוך	16
17	2.3 חינוך והסברה	17
18	2.4 אכיפה	18
19	3. נקודות לדיון	19

תמצית

מסמך זה נכתב לבקשת הוועדה המיוחדת לצמצום פערים חברתיים בפריפריה של הכנסת לקראת דיון בנושא: **"גידול משמעותי בהיפגעות ילדים בתאונות בפריפריה"**. בתחילת המסמך מוצגים נתונים על היפגעות ילדים בכלל, ועל היפגעות ילדים בתאונות דרכים בפרט בשנים האחרונות בחלוקה לפילוחים שונים. לאחר מכן נסקרות כמה סוגיות נוספות בנושא ומובאות **סוגיות לדיון** ולבחינה עתידית. יצוין כי ייתכנו נסיבות וגורמים שונים להיפגעות ילדים ופעוטות, כמפורט בדוח שמפורסם על ידי ארגון בטרם מדי שנה בשנה.¹ **יחד עם זאת, מאחר והגורם המרכזי להיפגעות ותמותת ילדים הוא תאונות דרכים, מסמך זה יתמקד בהיפגעות ילדים בתאונות דרכים בישראל.**

מהמסמך עולים הנתונים הבאים:

1. נתונים כלליים על היפגעות ילדים

בשנת 2023 דווח על 104 מקרי מוות של ילדים ובני נוער מהיפגעות בלתי מכוונת.

שלושת הגורמים העיקריים לתמותת ילדים בשנת 2023 הם: **תאונות דרכים** (51%); **טביעה** (17%), **וחנק** (7%). 52% ממקרי התמותה היו בקרב ילדים **ערבים**, ומתוכם - 21% בקרב ילדים מהאוכלוסייה הבדואית. 46% מהמקרים היו בקרב ילדים **יהודים**, ומתוכם כ-11% בקרב ילדים מהאוכלוסייה החרדית.

בחמש השנים האחרונות (2019-2023), **שיעורי התמותה כתוצאה מהיפגעות בלתי מכוונת גבוהים פי 1.7 בקרב ילדים חרדים, בהשוואה לילדים יהודים שאינם חרדים: 3.4 מקרים ל-100,000 ילדים לעומת 2 מקרים ל-100,000.**

בשנים 2019-2023 **45% ממקרי תמותת ילדים מהיפגעות בלתי מכוונת היו של ילדים המתגוררים ביישובים מאשכולות כלכליים-חברתיים בדירוג 1-3.**

כ-30% מהילדים והנוער שנהרגו בהיפגעות בלתי מכוונת בשנים האחרונות הינם תושבי מחוז הדרום.

2. נתונים על היפגעות ילדים בתאונות דרכים

בשנים 2012-2023 נהרגו בתאונות דרכים קטלניות **361 ילדים** בגילאי 0-14, ובכל שנה נהרגו בממוצע **כ-30 ילדים**. בכל שנה כ-10% מכלל ההרוגים בתאונות דרכים בממוצע הם **ילדים**.

שנת 2023 היא השנה בה נהרגו הכי הרבה ילדים בתאונות בעשור האחרון - **35 ילדים הרוגים** (בגילאי 0-14). בעשור האחרון נפצעו קשה בכל שנה כ- **231 ילדים** בממוצע.

בשנים 2018-2022 נפגעו בתאונות דרכים **11,301 ילדים**, כ-89% מהם (10,091) נפצעו קל, כ-9.4% (1,063 ילדים) נפצעו קשה, וכ-1.3% (174) נהרגו בתאונות.

בין שנת 2020 ל-2021 חלה עלייה של 18.7% במספר הילדים הכולל שנפגעו בתאונות. בשנת 2022 חלה ירידה של כ-2.6% במספר הילדים הכולל שנפגעו, **אולם חלה עלייה של כ-7.4% במספר הילדים ההרוגים.**

¹ להרחבה ראו: ארגון בטרם לבטיחות ילדים, דוח תמותת ילדים מהיפגעות בלתי מכוונת בשנת 2023, ינואר 2024.

בעשור האחרון שיעורי ההיפגעות החמורים בתאונות בקרב פעוטות בגילאי 0-4 במוכים משמעותית משיעורי ההיפגעות בקרב שתי קבוצות הגיל האחרות: ילדים בגילאי 5 - 9 ובגילאי 10-14, אשר נפגעו פי 2 ביחס לפעוטות. בשנת 2023 נהרגו בתאונות 35 ילדים בגילאי 0-14 (כ-10% מכלל ההרוגים בתאונות) לעומת מספר הרוגים ממוצע של 29.4 (כ-8.7% מכלל ההרוגים) בשנים 2018-2022, עליה של 19% במספר הילדים ההרוגים בגילאי 0-14. בשנים האחרונות מרבית הילדים נהרגו בתאונות כהולכי רגל, בייחוד בשעות הצהריים ואחר הצהריים. בשנים האחרונות חלה עלייה של היפגעות ילדים ונוער הוכבי כלי רכב זעירים חשמליים (קורקינטים ואופניים חשמליים), זאת על אף שהרכיבה עליהם אסורה מתחת לגיל 16.

שיעור המעורבות של בני החברה הערבית בתאונות קטלניות בעשור האחרון (כ-30% ממוצע) גבוה ביחס לשיעורם באוכלוסייה הכללית (21%). קבוצת הנפגעים העיקרית כוללת משתמשי דרך ונהגים צעירים שגילם 0-24.

ילדים ערבים נפגעים בשיעור גבוה משמעותית ביחס לילדים מהחברה היהודית, בעיקר כהולכי רגל (פי 5.7 בקרב פעוטות וילדים בני 0-4; פי 3.1 בקרב ילדים בני 5-9, ופי 1.5 בקרב ילדים בני 10-14).

מספר הנפגעים הגבוה ביותר בתאונות ב-2022 הוא במחוז הצפון – 4,014 נפגעים, מתוכם 474 ילדים (11.8%).

מספר הילדים הערבים שנפגעו בתאונות דרכים בשנת 2022, היה הגבוה ביותר במחוז צפון (299), ואילו מספר הנפגעים הגבוה ביותר בקרב ילדים יהודים היה במחוזות מרכז (289) ודרום (205).

בשנת 2022 העיר בה היה מספר הנפגעים הכולל הרב ביותר היא תל אביב: כ-1,330 נפגעים (3.7% מתוכם ילדים) ומיד אחריה ירושלים – 1,295 נפגעים (מתוכם 13.1% ילדים).

במספר ערים חרדיות שיעור הנפגעים היחסי בקרב ילדים בגילאי 0-14 היה הגבוה ביותר ביחס לכלל הערים בשנת 2022: 66% מהנפגעים בתאונות במודיעין עילית, 58% בביתר עילית, וכ-30% בעיר אלעד, ו-19.6% בבני ברק ובית שמש. בערים אלה שיעור הילדים מתוך כלל האוכלוסייה גבוה מבערים אחרות.

בעיר הבדואית רהט בדרום שיעור הילדים שנפגעו מתוך כלל הנפגעים בשנת 2022 היה גבוה מאוד – 43%. כך גם במועצה המקומית הדרוזית דליית אל כרמל (33% ילדים), באום אל-פחם (26%) ובעיר טירה (22%).

3. תוכניות התערבות לצמצום היפגעות ילדים בתאונות דרכים

יש כמה אמצעי השפעה עיקריים העומדים לרשות הגורמים המטפלים בבטיחות בדרכים בעיר, כגון שיפור בטיחות מערכת הדרכים העירונית באמצעות טיפול תשתיתי בנקודות תורפה ומוקדי סיכון עירוניים; קידום חקיקת חוקים ותקנות עזר לטובת שיפור הבטיחות; תגבור אכיפת עבירות תנועה; פעילויות חינוך והסברה, הקמת מרכזי הדרכה בערים, וכן הקצאת תקציבים ייעודיים לנושא.

1. נתוני רקע: היפגעות ילדים בתאונות בישראל

1.1 נתונים כלליים על היפגעות ילדים

על פי ארגון "בטרם" לבטיחות ילדים **בשנת 2023 דווח על 104 מקרי מוות של ילדים ובני נוער מהיפגעות בלתי מכוונות**.² בשנה זו שיעור מקרי התמותה של ילדים ונוער ביחס ל-100,000 ילדים, עמד על 3.3. שיעור זה זהה לשיעור התמותה הממוצע של ילדים מהיפגעות בלתי מכוונות בשנים 2020-2022 (3.3), ונמוך בכ-9% מהשיעור הממוצע של מקרי התמותה שדווחו בשנים 2019-2021, שעומד על 3.6.

שלושת הגורמים העיקריים לתמותת ילדים ונוער בשנת 2023 הם: **תאונות דרכים** (כ-51% מהמקרים); **טביעה** (17%), **וחנק** (כ-7%), המהווים יחד 75% מהמקרים המדווחים בתקשורת. שתי זירות ההיפגעות העיקריות בשנים האמורות הן "דרך" (כ-46% מהמקרים) ובית/ חצר הבית" (31%).

בהתבוננות על התפלגות אחוז מקרי התמותה של ילדים (גילאי 0-17) בחלוקה **לקבוצות אוכלוסייה** - 52% מהמקרים היו בקרב ילדים **ערבים**, ומתוכם - 21% בקרב ילדים **מהאוכלוסייה הבדואית**. 46% מהמקרים היו בקרב ילדים **יהודים**, ומתוכם כ-11% בקרב ילדים **מהאוכלוסייה החרדית**. זאת, בעוד שחלקם היחסי של ילדים ונוער ערבים בכלל האוכלוסייה בארץ עומד על 24% (כלומר אחוז מקרי ההיפגעות של ילדים ערבים הוא פי 2 מחלקם באוכלוסייה).

נוסף על כך, בחמש השנים האחרונות (2019-2023), **שיעורי התמותה כתוצאה מהיפגעות בלתי מכוונות גבוהים פי 1.7 בקרב ילדים חרדים, בהשוואה לילדים יהודים שאינם חרדים: 3.4 מקרים ל-100,000 ילדים לעומת 2 מקרים ל-100,000 ילדים בהתאמה**. בקרב ילדים מתחת לגיל 15, הסיכון לתמותה מהיפגעות בלתי מכוונות של ילדים מהאוכלוסייה החרדית, גבוה פי 2 ביחס לסיכון בו מצויים ילדים מהאוכלוסייה היהודית הכללית.³

דוח ארגון בטרם מתייחס גם לשיעור מקרי היפגעות ותמותת ילדים בחלוקה לפי **אשכול חברתי- כלכלי ומחוז מגורים**. בשנים 2019-2023 **כ-45% ממקרי תמותת ילדים מהיפגעות בלתי מכוונות היו של ילדים המתגוררים ביישובים מאשכולות כלכליים-חברתיים בדירוג 1-3** (בעוד חלקם היחסי מכלל אוכלוסיית הילדים והנוער בישראל עומד על כ-26% בלבד). שיעור מקרי תמותת הילדים בחמש השנים האחרונות היה הנמוך ביותר במחוז תל אביב (ביחס של 1.8 ל-100,000 ילדים), **והגבוה ביותר במחוז דרום (6.4 ביחס ל-100,000)**. **כ-30% מהילדים והנוער שנהרגו בהיפגעות בלתי מכוונות בחמש השנים האחרונות הינם תושבי מחוז הדרום** (על אף שהם מהווים כ-16% מכלל אוכלוסיית הילדים בישראל).

כאמור, תאונות דרכים הן הגורם השכיח ביותר להיפגעות ותמותת ילדים בישראל בשנים האחרונות. בהמשך מסמך זה יוצגו נתוני ההיפגעות של ילדים בתאונות דרכים בשנים האחרונות על פי פילוחים שונים.

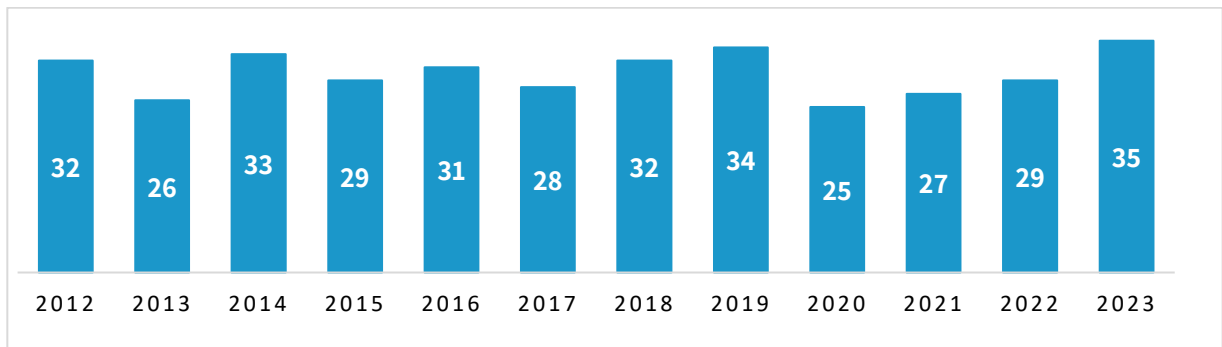
² הנתונים המוצגים בדוחות ארגון בטרם נאספו ממאגר "תיעוד היפגעויות מהתקשורת", אשר כולל איסוף נתונים שהתפרסמו בעיתונות הכתובה והאינטרנטית.

³ שיעורי ההיפגעות בקרב ילדים חרדים מושפעים גם מהאסון שהתרחש בהר מירון בשנת 2021, בו נספו 11 ילדים ובני נוער חרדים בגילאי 0-17.

1.2 נתונים על היפגעות ילדים בתאונות דרכים בשנים 2022-2023

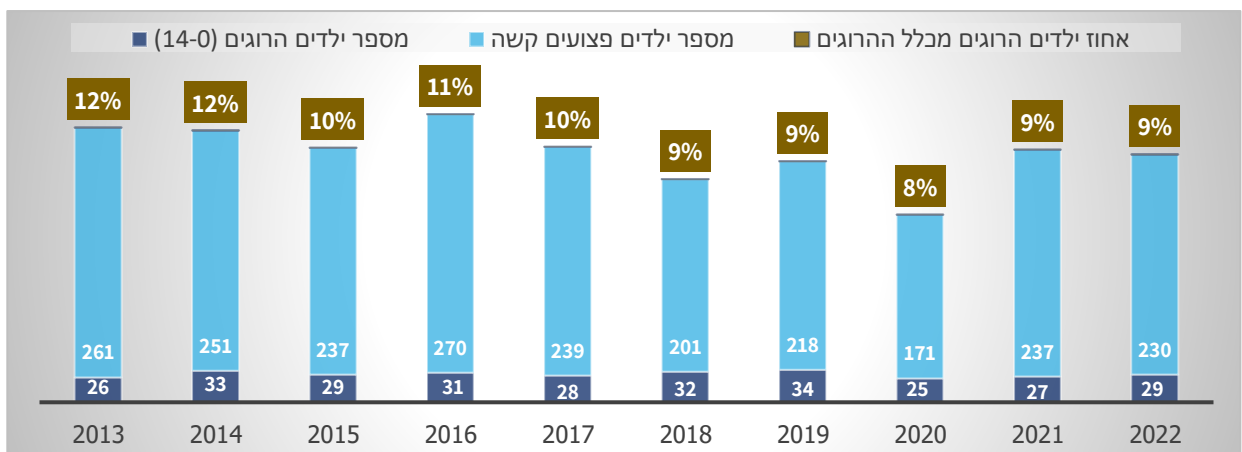
על פי הגדרות גופים שונים העוסקים בנתוני היפגעות בתאונות דרכים (ובהם הלמ"ס והרלב"ד), לרוב קבוצת "הילדים" מתייחסת לילדים בגילאי 0-14, וכוללת בתוכה "תתי קבוצות" של פעוטות בגילאי 0-4, ילדים בגילאי 5-9 ובגילאי 10-14. כאמור, בפרק זה יוצגו נתונים על ילדים שנהרגו או נפצעו בתאונות דרכים בפילוחים שונים. יצוין כי נתוני הילדים **ההרוגים** בתאונות דרכים בשנת 2023 מבוססים על דוח הרלב"ד לסיכום שנת 2023, ואילו יתר הנתונים על **הרוגים ופצועים** בתאונות עד שנת 2022, לקוחים מדוחות הרלב"ד והלמ"ס השונים. זאת מאחר ונכון למועד כתיבת המסמך הנוכחי הנתונים המפורטים לשנת 2023 בלמ"ס מצויים עדיין בתהליכי עיבוד.

תרשים 1: מספר הילדים ההרוגים בתאונות דרכים (גילאי 0-14), 2012-2023⁴



בשנים 2012-2023 נהרגו בתאונות דרכים קטלניות **361 ילדים** בגילאי 0-14, ובכל שנה נהרגו בממוצע כ-**30 ילדים**. נזכיר כי בעשור האחרון מספר ההרוגים הכולל בכל שנה בתאונות דרכים בארץ הוא בין 300 ל-350 איש, כך שכ-**10% מכלל ההרוגים בתאונות בממוצע הם ילדים**. ניתן לראות כי ב-12 השנים האחרונות מספר הילדים ההרוגים בתאונות נע בטווח שבין 25 ל-35 הרוגים בשנה. **שנת 2023 היא השנה בה נהרגו הכי הרבה ילדים בתאונות בעשור האחרון (35).**

תרשים 2: ילדים הרוגים ופצועים קשה בתאונות במספרים מוחלטים ובאחוזים מכלל ההרוגים, 2013-2023⁵



⁴ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2022-2013](#). כתיבה: גל סורקר ולאחזקה מולה. נובמבר 2023; עמותת אור ירוק; דוח היפגעות ילדים בתאונות דרכים, ינואר 2021.

⁵ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2022 - סיכומים כלליים. לוח 2.04 - נפגעים בתאונות דרכים לפי גיל הנפגע וחומרה. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024.

בתרשים 2 מוצגים נתונים על מספר הילדים (בגילאי 0-14) שנפצעו קשה או נהרגו בתאונות קשות וקטלניות בשנים 2012-2022. בעשור האחרון נפצעו קשה בכל שנה כ- **231** ילדם בממוצע. השנה בה נהרגו ונפצעו הכי פחות ילדים בתאונות היא שנת **2020**, בה חלה ירידה במספר התאונות הכולל בארץ, וזאת בין השאר בשל ההגבלות שחלו במדינה בעקבות התפרצות נגיף הקורונה, והשפעתן על הירידה בהיקף הנסועה.⁶

לוח 1: ילדים (גילאי 0-14) שנפגעו בתאונות דרכים בחלוקה לפי חומרת הפגיעה, 2018-2022⁷

שיעור השינוי 2022-2021	שיעור השינוי 2021-2020	2022	2021	2020	2019	2018	חומרת הפגיעה
+7.4%	+8%	29	27	25	34	32	הרוגים
-3.3%	+38.7%	232	240	173	220	198	פצועים קשה
-2.7%	+16.6%	1,771	1,820	1,560	2,518	2,422	פצועים קל
-2.6%	+18.7%	2,032	2,087	1,758	2,772	2,652	סך הכל

בשנים 2018-2022 נפגעו בתאונות דרכים **11,301 ילדים**, כ-89% מהם (10,091) נפצעו קל, כ-9.4% (1,063 איש) נפצעו קשה, וכ-1.3% (174) נהרגו בתאונות. השנים שבהן מספר הילדים שנהרגו בתאונות היה הגבוה ביותר הן שנת **2019 – 34 הרוגים, ושנת 2023 – 35 ילדים הרוגים** (פי שהוצג בתרשים 1 לעיל). השנה בה מספר הילדים הנפגעים הכולל היה הנמוך ביותר היא שנת **2020** – 1,758 ילדים. כאמור, בשנת 2020, בד בבד עם התפרצות נגיף הקורונה, חלה ירידה כוללת בנסועה ובתנועת כלי הרכב והולכי הרגל בכבישי הארץ – מה שעשוי להסביר את הירידה בנתוני ההיפגעות של ילדים וקבוצות נפגעים נוספות בתאונות באותה שנה.⁸ כמו כן, בשנים 2021-2022 מספר הילדים שנפגעו לא פחת מ-2,000, **ואילו בשנים 2018-2019 נפגעו למעלה מ-2,500 ילדים**. בין שנת 2020 ל-2021 חלה עליה בכל סוגי הנפגעים (פצועים והרוגים), וכן עליה של 18.7% במספר הנפגעים הכולל. בשנת 2022 חלה ירידה קלה של כ-2.6% במספר הנפגעים הכולל של ילדים בגילאי 0-14 לעומת השנה שקדמה לה, **אולם חלה עליה של כ-7.4% במספר הילדים שנהרגו בתאונות.**

יצוין כי בשנת 2023 נהרגו בתאונות **35 ילדים** בגילאי 0-14 (כ-10% מכלל ההרוגים בתאונות) לעומת מספר הרוגים ממוצע של **29.4** (כ-8.7%) בשנים 2018-2022, **עליה של 19% במספר הילדים ההרוגים** בגילאי 0-14.⁹

⁶ כאמור, בשנת 2020 חלה ירידה של 14.5% במספר התאונות עם נפגעים בהשוואה לשנת 2019, בכל סוגי התאונות. להרחבה ראו: הלמ"ס, תאונות דרכים עם נפגעים – סיכום שנת 2020, 3 ביוני 2021.

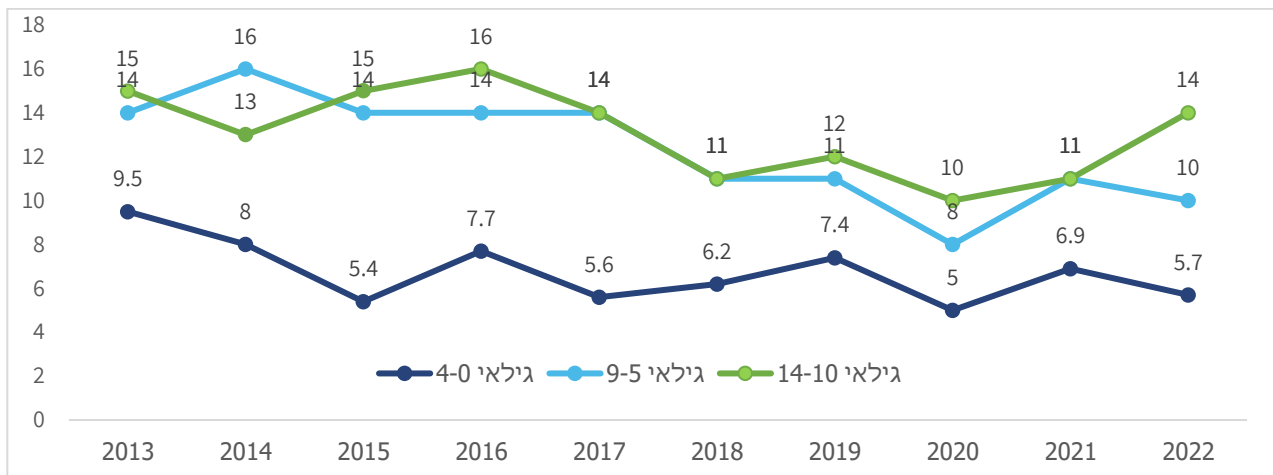
⁷ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2022 – סיכומים כלליים. לוח 2.04 – נפגעים בתאונות דרכים לפי גיל הנפגע וחומרה. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024.

⁸ להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, נתוני תאונות דרכים בישראל ומצב התוכנית הלאומית לבטיחות בדרכים – חומר רקע לדיון, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2 במרץ 2023.

⁹ הנתונים עבור שנת 2023 מתוך: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2022. כתיבה: גל סורקר ולאיה מולה. נובמבר 2023. הנתונים עבור השנים 2018-2022 מתוך: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2022 – סיכומים כלליים. לוח 2.04 – נפגעים בתאונות דרכים לפי גיל הנפגע וחומרה. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024.

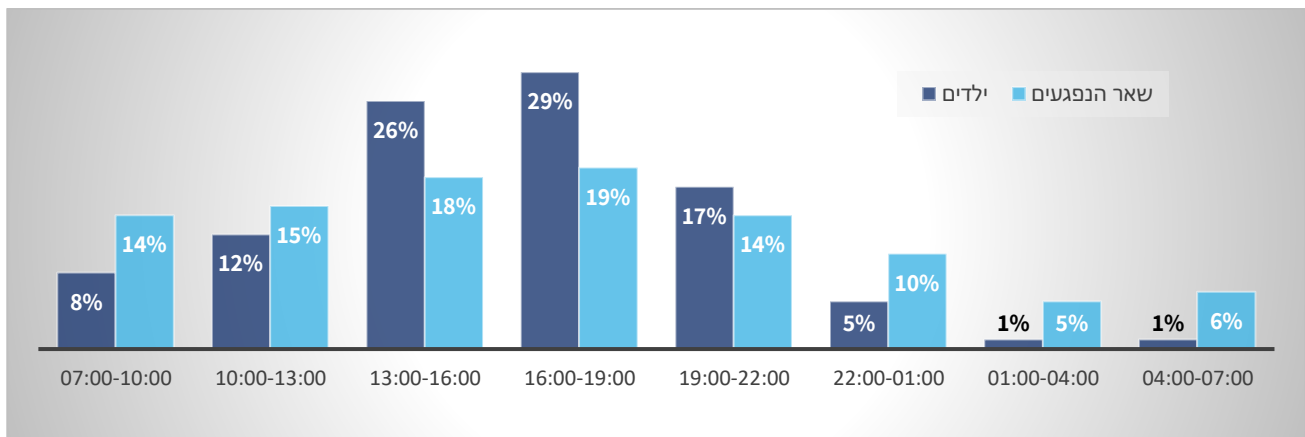
תרשים 3: שיעור הילדים ההרוגים והפצועים קשה בתאונות ביחס ל-100,000 ילדים בחלוקה לפי קבוצות גיל,

2022-2013



תרשים 3 מציג את שיעור הילדים הפצועים קשה וההרוגים בקבוצות גיל שונות, בהתאם למדד שיעור ההיפגעות ביחס ל-100,000 ילדים. בעשור האחרון שיעורי ההיפגעות החמורים בתאונות בקרב פעוטות בגילאי 0-4 נמוכים משמעותית משיעורי ההיפגעות בקרב שתי קבוצות הגיל האחרות: ילדים בגילאי 5-9 ובגילאי 10-14 אשר חופפים לגילאי הגן ובית הספר, ונפגעו בתאונות פי 2 ביחס לפעוטות. בשנים אלו ניתן לראות תנודתיות בשיעורי ההיפגעות בכל קבוצות הגיל. כך למשל בגילאי 0-4 עד שנת 2015 חלה ירידה קלה בשיעורי ההיפגעות, ואילו בשנים 2019-2017 ושנת 2021 חלה עליה בשיעור זה. בהתייחס לשתי קבוצות הגיל האחרות- ניתן לראות כי עד שנת 2017 שיעורי ההיפגעות בתאונות נותרו זהים יחסית, ובשנת 2018 חלה ירידה לשיעור של 11 נפגעים ביחס ל-100,000 ילדים. כמו כן, בשלוש השנים האחרונות **חלה עליה בשיעור ההיפגעות של ילדים בגילאי 10-14**, כפי שהוזכר בלוח 1 לעיל. על פי נתוני הרלב"ד, בשנים האחרונות מרבית הילדים נהרגו בתאונות כהולכי רגל, בייחוד בשעות הצהריים ואחר הצהריים כפי שניתן לראות בתרשימים הבאים.¹⁰

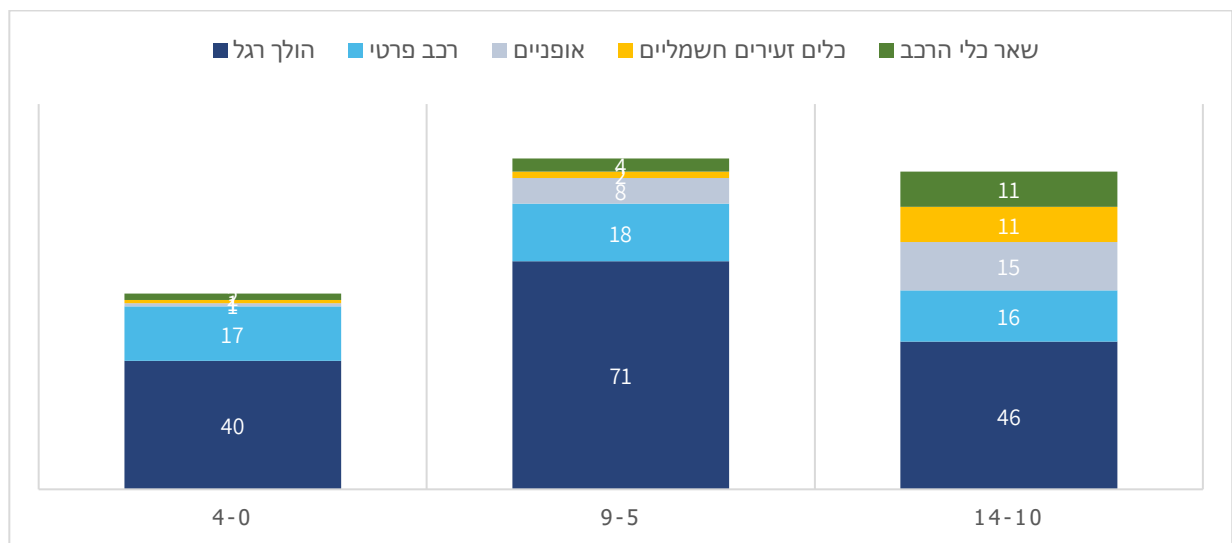
תרשים 4: אחוז הרוגים ופצועים קשה בתאונות דרכים לפי שעה ביום- השוואה בין ילדים (0-14) לבין שאר קבוצות הגיל (ממוצע השנים 2013-2022)



¹⁰ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2022-2013. כתיבה: גל סורקר ולאחזקה מולה. נובמבר 2023.

ניתן לראות כי עיקר מקרי ההיפגעות והתמותה של ילדים בתאונות מתרחש בשעות **הצהריים ואחר הצהריים** (13:00 עד 19:00). מבין כלל הילדים שנפגעו ונהרגו בתאונות בעשור האחרון בממוצע- 26% נפגעו בשעות הצהריים ו-29% אחר הצהריים (לעומת 18% ו-19% מהנפגעים בשאר קבוצות הגיל). בשעות הלילה לעומת זאת, שיעור הנפגעים הילדים הוא נמוך ועומד על 1%, ככל הנראה מאחר ואלו שעות בהן הילדים אינם פעילים מחוץ לבית. נתון מעניין נוסף הוא שיעורי ההיפגעות הנמוכים יחסית של ילדים **בשעות הבוקר** (שחלקן חופפות לשעת הגעתם לבתי הספר), בהן שיעור הנפגעים מבין הילדים הוא 8%, ונמוך משיעור ההיפגעות של שאר קבוצות הגיל (14%).¹¹ ייתכן שההסבר לכך נעוץ בין השאר בקיומן של משמרות זה"ב בקרבת חלק ממוסדות החינוך בשעות הבוקר, מערך הסעות וכד'.

תרשים 5: מספר ילדים הרוגים ופצועים קשה בתאונות לפי סוג משתמש דרך, ממוצע השנים 2013-2022



ניתן לראות שרוב הילדים שנפגעו ונהרגו בכל קבוצות הגיל היו **הולכי רגל**. מספר הנפגעים הכולל הגדול ביותר (הן כהולכי רגל והן בתור שאר משתמשי הדרך) הוא בקרב קבוצת גילאי 9-5, עם ממוצע של 103 הרוגים ופצועים קשה, כאשר 71 (כ-69%) מתוכם הולכי רגל. ניתן להסביר את שיעורי ההיפגעות הגבוהים הללו בכך שילדים בגילאי 9-5 הם לרוב הולכי רגל "חדשים" - הם מתחילים לחצות כביש בכוחות עצמם, אך לא תמיד מודעים למידת הזהירות הנדרשת מהם. לפיכך, הם מצויים בסיכון גבוה יותר להיפגעות ביחס לשאר קבוצות הגיל. בנוסף, בין הגורמים המרכזיים להיפגעות ילדים (מכלל קבוצות הגיל) כהולכי רגל נמנים התנהגות לא בטיחותית בעת חציית הכביש וכן התפרצות לא צפויה של הילד לכביש. הסיבה להתנהגות זו נעוצה בחוסר ניסיונם כמשתמשי דרך וחוסר המודעות שלהם לסכנות, לצד ממדי גופם הפיזיים אשר מקשים על הנהגים להבחין בהם.¹² מגמה נוספת אותה ניתן לזהות בשנים האחרונות היא עלייה של היפגעות ילדים ונוער רוכבי **כלי רכב זעירים חשמליים** (כגון קורקינטים ואופניים חשמליים). כך, ניתן לראות כי בקרב ילדים בגילאי 14-10 עולים גם שיעורי ההיפגעות כתוצאה משימוש בכלי רכב בלתי מרושניים, **זאת על אף שהשימוש בהם מתחת לגיל 16 אסור על פי החוק**.¹³

¹¹ שם.

¹² עמותת אור ירוק; **דוח היפגעות ילדים בתאונות דרכים**, ינואר 2021; הרשות הלאומית לביטוחות בדרכים, **מגמות בביטוחות בדרכים בישראל 2013-2022**, כתיבה: גל סורקר ולאחזקה מולה, נובמבר 2023. פרק 5: ילדים בגילאי 0-14, עמודים 47-51.

¹³ להרחבה ראו: רינת בניטה, **מבט רב שנתי על היפגעות בתאונות דרכים שבהן מעורבים כלי רכב לא מרושניים**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 24 בינואר 2024.

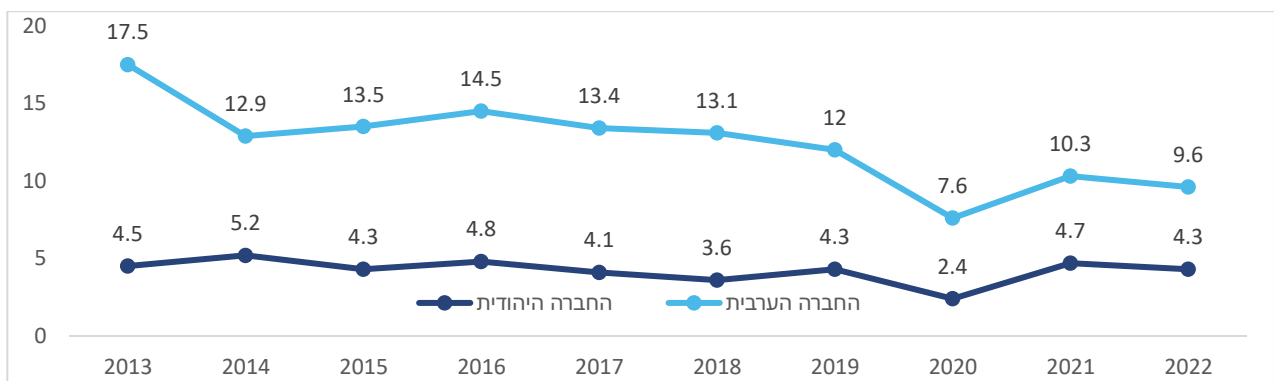
היפגעות ילדים בתאונות דרכים לפי קבוצות אוכלוסייה ואזורי מגורים

החברה הערבית

באופן כללי, אנשים מהאוכלוסייה הערבית מעורבים ביותר תאונות בהשוואה לאוכלוסייה היהודית, בכל קבוצות הגיל. על פי נתוני הרלב"ד שיעור המעורבות של בני החברה הערבית בתאונות קטלניות בעשור האחרון (כ-30% בממוצע) גבוה ביחס לשיעורם באוכלוסייה הכללית (21%). כמו כן, הסיכון להיפגעות ותמותה בתאונות דרכים בחברה הערבית גבוה **פי שניים** ביחס לחברה היהודית. בהתייחס להיפגעות ילדים ופעוטות- ילדים ערבים נפגעים בשיעור גבוה משמעותית ביחס לילדים מהחברה היהודית, בעיקר **כהולכי רגל (פי 5.7 בקרב פעוטות וילדים בני 0-4 ; פי 3.1 בקרב ילדים בני 5-9, ופי 1.5 בקרב ילדים בני 10-14)**.¹⁴

תרשים 6: שיעור הילדים (14-0) הולכי הרגל הרוגים ופצועים קשה בתאונות ביחס ל-100,000 ילדים בחלוקה

לפי קבוצות אוכלוסייה, 2022-2013



לאורך כל השנים 2013-2022, נשמר פער בין היפגעות ילדים הולכי רגל מהחברה הערבית היפגעותם של ילדים מהחברה היהודית (פי 3 בממוצע). עם זאת, נראה כי שיעורי ההיפגעות של ילדים מהחברה הערבית מצויים בירידה הדרגתית בשנים האחרונות. שיעור ההיפגעות של ילדים הולכי רגל מהאוכלוסייה היהודית לעומת זאת נשאר יציב יחסית ועומד על 4.2 בממוצע ביחס ל-100,000 ילדים.

בהתייחס לשיעורי ההיפגעות הגבוהים של ילדים מהחברה הערבית יצוין כי בחודשים יוני-נובמבר 2019 בדק משרד מבקר המדינה את הפעילות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומי השיפוט של חמש רשויות מקומיות בחברה הערבית. הדוח התמקד בפעולות להגברת הבטיחות בדרכים שנעשו בכמה תחומים: **חינוך והסברה, ניהול הבטיחות בדרכים, טיפול בתשתיות הדרך ואכיפה**. הביקורת העלתה כמה סוגיות מרכזיות בקשר לליקויים וכשלים בנושאי בטיחות בדרכים ביישובים שנבדקו.¹⁵ בשנת 2023 התפרסם על ידי מבקר המדינה **דוח עדכני נוסף** שכלל פעילות ביקורת ומעקב אחר הדוח הקודם בנושא.¹⁶ גם בדוח המעקב והביקורת עלו תחומים בהם לא טופלו הליקויים

¹⁴ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2022-2013](#), כתיבה: גל סורקר ולאיה מולה, נובמבר 2023. פרק 10: החברה הערבית.

¹⁵ הבדיקה נערכה בעיריות כפר קאסם וקלנסוואה, והמועצות המקומיות ג'סר א-זרקא, ג'ת ותל שבע. משרד מבקר המדינה: דוחות על הביקורת בשלטון המקומי 2020, [פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית](#), פרק ראשון: [בטיחות בדרכים במערכת החינוך](#), 14 ביולי 2020.

¹⁶ להרחבה ראו: משרד מבקר המדינה: [פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית- ביקורת מעקב](#), 04 ביולי 2023.

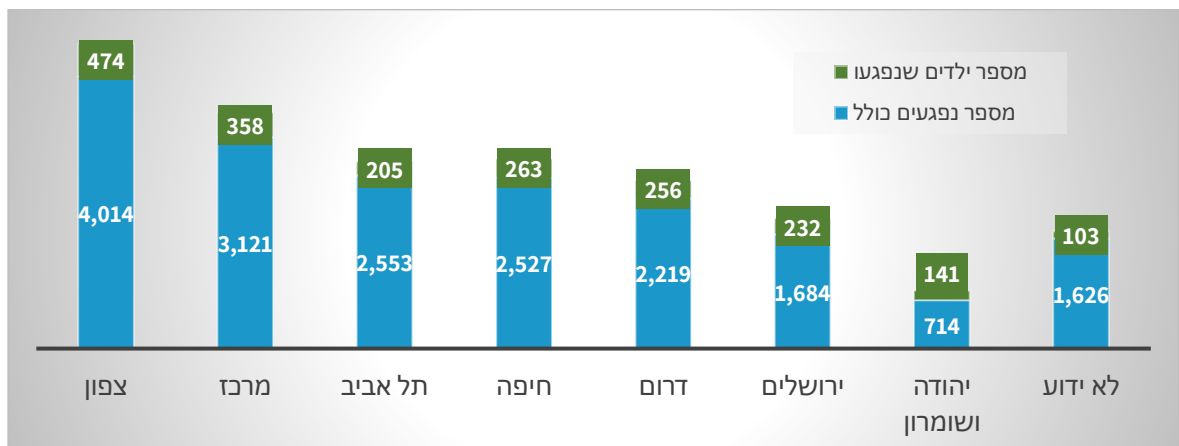
והכשלים, כגון: תפקוד לקוי של הרשויות בתיעוד תאונות בשטחן; כשלים בסלילת תשתיות (מדרכות וכבישים); ליקויים בהסדרי התנועה ובהתקני הבטיחות; כשלים באכיפת עבירות תנועה, ועוד. הדוח התייחס גם לסוגיות בתחום בטיחות בדרכים בסביבת **מוסדות החינוך** ביישובי החברה הערבית, ובהן: ליקויי בטיחות כגון אי-סימון מעברי חצייה, מעקות בטיחות שאינם תקינים, אי-הגבלת מהירות התנועה בקרבת בתי הספר, ותנועת כלי רכב החוצה צירי תנועה של תלמידים. נוסף על כך, נמצא כי משרד החינוך לא בדק את האפקטיביות של תוכניות הלימוד לבטיחות בדרכים בכלל מוסדות החינוך בארץ בכלל, ובמוסדות החינוך בחברה הערבית בפרט.

נתונים על היפגעות של ילדים בתאונות דרכים לפי מחוז ואזורי מגורים

במסגרת כתיבת המסמך פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת ללמ"ס בבקשה לקבלת נתונים ממוקדים על היפגעות ילדים בתאונות בחלוקה לפי קבוצות אוכלוסייה (בדגש על האוכלוסייה החרדית והערבית), מחוז גיאוגרפי ואזורי מגורים. מהלמ"ס נמסרו לנו נתונים שונים עבור שנת 2022 בחלוקה לפי חומרת פציעה, מחוזות גיאוגרפיים, ערי מגורים ועוד.¹⁷ בהתייחס לנתוני היפגעות בקרב ילדים מהאוכלוסייה החרדית- מהלמ"ס נמסר כי נדרש עיבוד מיוחד ומורכב לצורך הפקת נתונים אלו, ועל כן לא ניתן יהיה להפיק אותם בטווח הזמן הקרוב.¹⁸

להלן יוצגו נתונים על מספר הילדים שנפגעו בתאונות (פצועים והרוגים) בחלוקה לפי מחוזות וערים נבחרות. יודגש כי מספר הילדים שנפגעו בכל עיר בנפרד הוא יחסית קטן, ולפיכך כל תאונה עם נפגעים עשויה להשפיע באופן משמעותי על הצגת שיעור השינוי בין שנה לשנה, ועל אחוז הילדים מתוך כלל הנפגעים.

תרשים 7: הרוגים ופצועים קשה בתאונות דרכים בחלוקה לפי מחוזות, 2022¹⁹



בתרשים 7 מוצגים נתונים על הרוגים ופצועים קשה בתאונות בחלוקה לפי **מחוזות**, במספרים מוחלטים שכוללים את כלל הנפגעים בכל מחוז, ומתוכם- מספר הילדים (גילאי 0-14) שנפגעו בתאונות בכל אחד מהמחוזות.²⁰

¹⁷ לדברי הלמ"ס, נכון למועד כתיבת המסמך (מאי 2024) נתוני שנת 2023 בפילוחים השונים מצויים בתהליך עיבוד ועל כן הם טרם פורסמו.

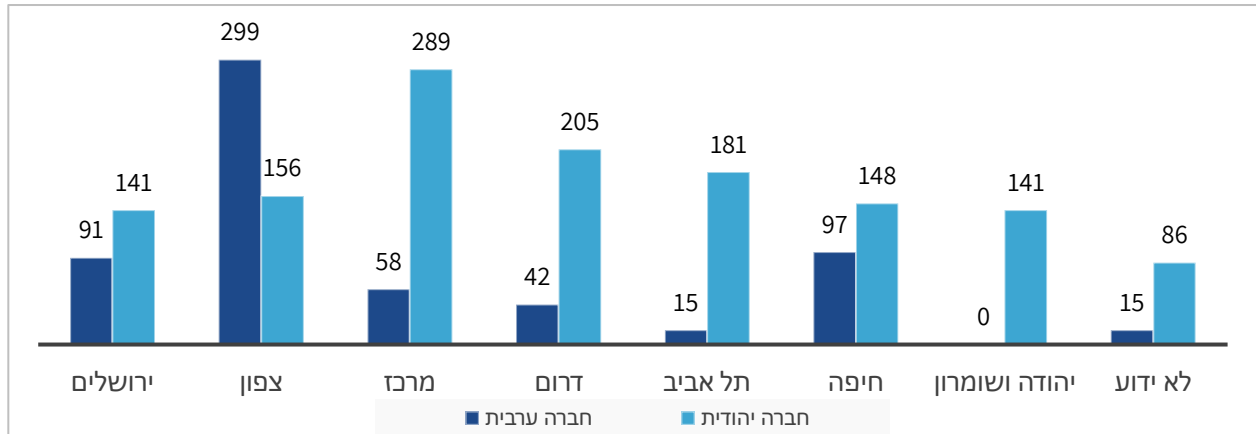
¹⁸ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2022- סיכומים כלליים. לוחות 2.04; 2.12; 2.17. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024.

¹⁹ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2020- סיכומים כלליים. לוח 2.17- נפגעים בתאונות דרכים, לפי קבוצות אוכלוסייה, גיל, מחוז, נפה ואזור טבעי של מקום המגורים. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024.

²⁰ על פי משרד הפנים ונתוני הלמ"ס ישראל מחולקת לשישה מחוזות עיקריים: מחוז צפון, דרום, מרכז, תל אביב, ירושלים וחיפה. לצידם קיימת מחלקה נפרדת שכוללת את היישובים היהודיים ביהודה ושומרון. אתר הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, [יישובים וחלוקות גיאוגרפיות אחרות](#). כניסה ביום 27 במאי 2024.

ניתן לראות כי מספר הנפגעים הגבוה ביותר בתאונות בשנת 2022 הוא **במחוז הצפון** (שכולל בתוכו מספר רב של ערים ורשויות) – 4,014 נפגעים, מתוכם 474 ילדים (11.8%). **במחוז המרכז** נפצעו ונהרגו 3,121 איש בתאונות, מתוכם 358 ילדים, דהיינו כ-11.5%. בהתבוננות על שיעור הילדים שנפגעו מתוך סך הנפגעים בכל מחוז ניתן לראות כי **ביהודה ושומרון אחוז הילדים שנפגעו היה הגבוה ביותר - 19.7%, ואחרי מחוז ירושלים - 13.8%**. במחוז דרום נפצעו ונהרגו 256 ילדים, שהם כ-11.5% מתוך כלל הנפגעים, בדומה למחוזות הצפון והמרכז.

תרשים 8: מספר הילדים שנפגעו בתאונות דרכים בחלוקה לפי מחוזות וקבוצות אוכלוסייה, 2022²¹



מהתרשים עולה כי מספר **הילדים הערבים** שנפגעו בתאונות דרכים בשנת 2022, היה הגבוה ביותר **במחוז צפון** (299), ולאחריו במחוזות **חיפה** (97) ו**ירושלים** (91). מספר **הילדים היהודים** שנפגעו בתאונות בשנת 2022 היה הגבוה ביותר במחוז **מרכז** (289), **דרום** (205), ולאחריו במחוז **תל אביב** (181). במחוזות ירושלים, חיפה ואזור יהודה ושומרון²² מספר הנפגעים מקרב הילדים מהחברה היהודית היה דומה יחסית ונע בטווח של בין 141 ל-148 ילדים.²³ בלוח 2 להלן יוצגו מספר ערים מרכזיות שבהן התרחש מספר התאונות הגדול ביותר, בחלוקה לפי סך הנפגעים בתאונות דרכים שהתרחשו בהן, ומתוכן- מספר הילדים ואחוז הילדים שנפגעו מתוך כלל הנפגעים. בלוח 3 שאחריו יוצגו בנפרד נתונים דומים ביחס ליישובי החברה הערבית. חשוב לציין כי ייתכן מצב בו הנפגעים בתאונה שהתרחשה בתחומי עיר מסוימת, אינם בהכרח תושבי אותה עיר.

כמו כן, יש קושי להשוות בין תאונות דרכים בערים שונות מבלי להתייחס לפערים במאפיינים השונים, כגון **מאפייני תשתיות, רמת נסועה, מבנה עירוני, גודל האוכלוסייה, צפיפות והרכב אוכלוסייה. כל אחד מהגורמים שלעיל וגורמים נוספים משפיעים על מספר תאונות הדרכים ועל מאפייניהן**. יצוין כי הרלב"ד פיתחה מדדי סיכון לבחינת בטיחות בדרכים בערים גדולות ובינוניות בישראל, ופרסמה מספר דוחות עדכניים בנושא.²⁴

²¹ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2020-2021: סיכומים כלליים. לוח 2.17- נפגעים בתאונות דרכים, לפי קבוצות אוכלוסייה, גיל, מחוז, נפה ואזור טבעי של מקום המגורים. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024.

²² הנתונים עבור יהודה ושומרון מתייחסים לתאונות שהתרחשו ביישובים יהודיים.

²³ יצוין כי נתוני ההיפגעות של ילדים מהאוכלוסייה הערבית במחוז דרום הם **נמוכים יחסית** לגודל האוכלוסייה ומספר היישובים הערביים שמצויים במחוזות אלו. ייתכן שהסיבה לכך נוגעת לתת דיווח על חלק מהתאונות שמתרחשות באזורים שונים (כגון יישובים לא מוכרים בנגב ועוד). כמו כן, ישנם מקרי היפגעות של ילדים אשר אינם מדווחים כתאונות דרכים על אף שהן כוללות מקרי תמותה והיפגעות מרכז. כך למשל "תאונות חצר" המתרחשות בחצר הבית, תאונות המתרחשות בשטח שאינו כביש וכדומה. כמו כן, במסמכים קודמים ובשיחה עם גורמים מאגף התנועה במשרתת ישראל עלתה סוגיה של תת דיווח או העדר דיווח על תאונות שהתרחשו במקומות שונים בארץ כגון שכונות במזרח ירושלים ועוד.

²⁴ להרחבה ראו למשל: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, **מדדי סיכון בבטיחות בדרכים בערים גדולות ובינוניות בישראל**, 15 בדצמבר 2021.

לוח 2: שיעור ילדים שנפגעו (הרוגים ופצועים בדרגות חומרה שונות) בתאונות דרכים בחלוקה לפי גיל והיישוב

בו אירעה התאונה, 2022²⁵

שם העיר	מספר ילדים נפגעים (גילאי 0-14)	סך הכול נפגעים	אחוז הילדים שנפגעו מתוך כלל הנפגעים באותה עיר
תל אביב	49	1,330	3.7%
ירושלים	170	1,295	13.1%
חיפה	57	745	7.6%
פתח תקווה	43	426	10%
נתניה	35	339	10.3%
אשדוד	33	335	9.8%
חולון	25	334	7.5%
באר שבע	33	330	10%
רמת גן	17	258	6.6%
בת ים	15	234	6.4%
ראשון לציון	17	211	8%
אשקלון	20	199	10%
בני ברק	39	199	19.6%
חדרה	17	168	10.1%
כפר סבא	15	143	10.5%
הרצליה	14	137	10.2%
עפולה	21	115	18.2%
רחובות	11	114	9.6%
קריית אתא	12	87	13.8%
אילת	11	77	14.3%
רעננה	5	71	7%
נוף הגליל	13	70	18.6%
עכו	11	68	16.1%
כרמיאל	8	68	11.7%
נשר	6	67	9%

²⁵ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2022 - סיכומים כלליים. לוח 2.12 - נפגעים בתאונות דרכים, לפי היישוב שבו אירעה התאונה, חומרה, סוג הנפגע וגילו. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024. בלוח מוצגים נתונים במספר ערים גדולות נבחרות בהן שיעורי הנפגעים היו הגבוהים ביותר.

טבריה	10	61	16.4%
לוד	13	60	21.6%
ראש העין	10	58	17.2%
בית שמש	11	56	19.6%

ניתן לראות בלוח 2 כי בשנת 2022 העיר בה היה מספר הנפגעים הכולל הרב ביותר בשנת 2022 היא תל אביב עם כ-1,330 נפגעים ומיד אחריה ירושלים - 1,295 נפגעים. בהתבוננות על אחוז הילדים שנפגעו ביחס לכלל הנפגעים, ניתן לראות כי בירושלים נפגעו 170 ילדים ב-2022, שהם כ-13% מכלל הנפגעים בעיר. אחוז הילדים שנפגעו בת"א לעומת זאת, היה נמוך הרבה יותר ביחס לכלל הנפגעים, ועמד על 49 ילדים (כ-4%). על פי הלמ"ס, ירושלים מאופיינת באוכלוסייה "צעירה", כלומר 33% מאוכלוסיית העיר הם ילדים בני 0-14, לעומת 19.7% בחיפה ו-18.3% בתל אביב-יפו.²⁶

מלוח 2 עולה כי בחלק מהערים שיעור הילדים שנפגעו מתוך כלל הנפגעים בעיר היה גבוה ביחס לשיעור היפגעות ילדים בתאונות דרכים בכל הארץ (כ-11% מכלל הנפגעים בתאונות בשנת 2022). כך לדוגמה, שיעור הילדים הנפגעים בלוד הוא 21%, ובערים בני ברק, בית שמש ונוף הגליל 19.6% מהנפגעים הם ילדים. בהקשר זה יצוין כי בערים החרדיות המאופיינות באוכלוסיית ילדים גדולה יחסית, ניתן לראות אחוזי היפגעות גבוהים מאוד של ילדים בתאונות דרכים ביחס לשאר הנפגעים בשנת 2022. כך למשל בערים בני ברק ובית שמש כאמור קרוב ל-20% מהנפגעים בתאונות הם ילדים (כאשר שיעור הילדים מכלל תושבי הערים הללו הוא 41.7% ו-44% בהתאמה). בערים חרדיות נוספות (שאינן מוצגות בטבלה שלעיל) שיעור הנפגעים היחסי בקרב ילדים בגילאי 0-14 אף גבוה יותר: 66% מהנפגעים בתאונות במודיעין עילית (לעומת 56.6% ילדים מכלל התושבים בעיר), 58% בביתר עילית (לעומת 52.8% ילדים מכלל תושבי העיר), וכ-30% בעיר אלעד (לעומת 46.5% ילדים מכלל תושבי העיר).²⁷

לוח 3: שיעור ילדים שנפגעו (פצועים והרוגים) בתאונות דרכים במספר ערים ערביות נבחרות, 2022²⁸

שם העיר	מספר ילדים נפגעים (גילאי 0-14)	סך הכול נפגעים	אחוז הילדים שנפגעו מתוך כלל הנפגעים ²⁹
נצרת	10	50	20%
ג'דידה-מכר	5	42	12%
באקה אל גרביה	7	36	19.5%
אום אל-פחם	8	31	26%

²⁶ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, קובץ הודעה לתקשורת: [לקט נתונים לרגל יום ירושלים 2023](#), 17 במאי 2023.

²⁷ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2022 - סיכומים כלליים. לוח 2.12 - נפגעים בתאונות דרכים, לפי היישוב שבו אירעה התאונה, מרה, סוג הנפגע וגילו. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024. המכון הישראלי לדמוקרטיה, [שנתון החברה החרדית בישראל 2020](#). כתיבה: גלעד מלאך ולי כהנר.

²⁸ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תאונות דרכים עם נפגעים 2022 - סיכומים כלליים. לוח 2.12 - נפגעים בתאונות דרכים, לפי היישוב שבו אירעה התאונה, חומרה, סוג הנפגע וגילו. הועבר בדוא"ל מתאריך 19 במאי 2024. הערים המוצגות בטבלה הן הערים בהן התרחש מספר התאונות הגדול ביותר בשנת 2022.

²⁹ יצוין כי אחוז הנפגעים הגבוה יחסית ברשויות המקומיות הערביות מושפע מהמספרים הנמוכים יחסית של הנפגעים בכל עיר/יישוב.

6%	30	2	עראבה
22%	23	5	טירה
33%	15	5	דאלית אל כרמל
12%	25	3	טמרה
43%	23	10	רהט
20%	20	4	כפר קאסם

מלוח 3 עולה כי בשנת 2022 מבין מספר רשויות ערביות בולטות, שיעור הנפגעים וההרוגים הגבוה ביותר בתאונות דרכים היה **בנצרת** בה נפגעו 50 איש, מתוכם **10 ילדים (20%)**, ובמועצה מקומית ג'דידה מכר בצפון, בה נפגעו 42 איש, מתוכם **5 ילדים (12%)**. כך גם בעיר **באקה אל גרביה**, בה נפגעו 36 איש, **ושבעה מתוכם (כ-19.5%) ילדים**. בהתבוננות על שיעור הילדים היחסי שנפגעו בתאונות מתוך כלל הנפגעים, ניתן לראות כי בעיר הבדואית **רהט** בדרום שיעור הילדים שנפגעו בשנת 2022 היה גבוה מאוד - 43%. כך גם **באום אל-פחם (26%)**, במועצה המקומית הדרוזית **דליית אל כרמל (33% ילדים)**, ובעיר **טירה (22%)**. כאמור, דוח מבקר המדינה שפורסם ביולי 2023, עסק בהרחבה בצורך בצמצום מעורבותם של ילדים ונהגים בתאונות דרכים בתחומי הרשויות הערביות, בדגש על תחומי החינוך, התשתיות, תגבור מערך האכיפה ועוד.³⁰

2. היפגעות ילדים בתאונות דרכים בארץ - סוגיות נוספות

כאמור, ילדים הם אחת משבע קבוצות סיכון להיפגעות בתאונות דרכים בארץ. הסיכון המוגבר של ילדים להיפגע בתאונות נובע בין היתר **ממאפייניהם הייחודיים**, כך שהם חסרים את היכולת להתנהגות בטוחה שיש להולכי רגל מבוגרים בשל מספר גורמים, ובהם: יכולת הערכת סיכונים מוגבלת; יכולת ריכוז לזמן קצר בלבד; שיפוט מוטעה של מרחק ומהירות נסיעה, וכן נטייה להתפרץ לכביש או לחצותו בריצה. בנוסף, המבנה הפיזי הקטן שלהם מקשה עליהם לראות את הסביבה, ומקשה גם על נהגים לראותם.³¹

לכך יש להוסיף **גורמים נוספים שנקשרים לסביבת המגורים**, לתשתיות הכביש בתחומי הרשויות ובפרט בקרבה למוסדות חינוך, לצפיפות אוכלוסייה ולאזורי סיכון בהם קיים חיכוך גדול בין רכבים פרטיים והולכי רגל, לאכיפה, וכן לחינוך ולתוכניות לימוד בטיחות בדרכים במסגרות החינוך.³²

לנוכח מעורבותם הרבה של ילדים בקבוצות גיל שונות בתאונות דרכים, גורמים שונים שעוסקים בתחומי חינוך, הסברה, אכיפה וחקיקה פועלים לגבש תוכניות התערבות ומדיניות מותאמת לצמצום מעורבותם של ילדים בתאונות דרכים, בדגש על קבוצות אוכלוסייה פגיעות ואזורי מגורים בהן מתרחשות תאונות רבות יותר. **להלן יובאו מספר דוגמאות לתחומי התערבות אלו.**

³⁰ משרד מבקר המדינה: פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית - ביקורת מעקב, 04 ביולי 2023.

³¹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [הולכי רגל ילדים](#), עודכן: 17 ביוני 2018.

³² הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2022](#), כתיבה: גל סורקר ולאיה מולה, נובמבר 2023.

2.1 פעילויות בתחומי רשויות מקומיות

בערים שונות בעולם פותחו תוכניות פעולה שמטרתן לספק מענים לבעיית הבטיחות של משתמשי הדרך הפגיעים ולקידום דרכים בטוחות ברחבי העיר. על פי דוח מחקר "עיר בטוחה" של הרלב"ד, הערים המובילות בעולם בבטיחות בדרכים כדוגמת לונדון, דבלין או שטוקהולם, פיתחו **תוכניות פעולה רב-שנתיות** ומתאמות לטיפול מערכת בבטיחות משתמשי הדרך הפגיעים ובהם ילדים. בתוכניות הללו הוגדר אופן טיפול כוללני בגורמים לתאונות בעיר (תשתיות הדרך, אמצעי מיתון תנועה בערים, בטיחות כלי הרכב והתנהגות משתמשי הדרך) במטרה ליצור מערכת "סלחנית" לטעויות אנוש (SAFE SYSTEM), ובכך לצמצם את שיעורי ההיפגעות בתחומי העיר.³³

יש כמה אמצעי השפעה עיקריים העומדים לרשות הגורמים המטפלים בבטיחות בדרכים בעיר, כגון שיפור בטיחות מערכת הדרכים העירונית באמצעות טיפול תשתיתי בנקודות תורפה, ומוקדי סיכון עירוניים; קידום חקיקת חוקים ותקנות עזר (או תיקונים) לטובת שיפור הבטיחות; תגבור אכיפת עבירות תנועה; פעילויות חינוך והסברה, הקמת מרכזי הדרכה בערים, וכן הקצאת תקציבים ייעודיים לנושא.³⁴

על פי חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו-2006 (חוק הרלב"ד), מתפקיד הרלב"ד לפעול **להגדלת מימון הפעולות בתחום הבטיחות בדרכים ברשויות מקומיות**, ובכלל זה פעולות לשיפור תשתית התחבורה ואמצעי הבטיחות בדרכים עירוניות, וכן לפקח על ביצוע פעולות שמומנו כאמור. בנוסף, הרלב"ד עורכת פעולות **בקה** **ברשויות התמרור השונות** בהתאם לשיקולים ומדדים שונים כגון: מספר התאונות ומספר הנפגעים וההרוגים בהן, מידע ותלונות שהתקבלו על התנהלות לא מקצועית בתחומי הרשות, ותאונה חמורה שהתרחשה בתחומי הרשות המקומית, אשר על פניו אפשר לייחס אותה למעשים או למחדלים של אותה רשות.³⁵ במסמכים קודמים של מרכז המחקר והמידע של הכנסת שנכתבו בנושא עלתה סוגיית אי הניצול תקציבי של רשויות מקומיות לטובת פרויקטים להגברת הבטיחות בדרכים בתחומן.³⁶ עולה השאלה בדבר סטטוס נושא זה כיום, ובפרט היקף התקציבים לפרויקטים בתחום הרשויות המקומיות, אופן התעדוף בבסיס חלוקת התקציבים, ושיעור הניצול של התקציבים על ידי הרשויות המקומיות.

כאמור, דוח מבקר המדינה משנת 2020 ודוח המעקב שפורסם בעקבותיו בשנת 2023, התמקדו במספר רשויות ערביות בהן שיעור הנפגעים בתאונות דרכים גבוה ביחס לערים אחרות. הדוחות הצביעו על כמה תחומים בהם על הרשויות לפעול בכדי לשפר את הליקויים שנמצאו בקרבן, ובין היתר הומלץ על תיקוני תשתיות כגון- מעברי חצייה; תאורה ברחובות; פסי האטה; תמרורים ועוד. עוד הודגש הצורך בגיבוש תוכניות עבודה שנתיות של הרשויות המקומיות בתחומי הבטיחות בדרכים בשיתוף הגורמים הרלוונטיים ובהם מנהלי מטות הבטיחות העירוניים.³⁷

³³ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, "עיר בטוחה" להלכה רגל ומשתמשי הדרך הפגיעים: קווים מנחים לתכנון תוכניות עבודה עירוניות לבטיחות בדרכים, 16 ביוני 2020.

³⁴ אסנת אלגום מזרחי, נתונים על תאונות דרכים שהתרחשו בירושלים בשנים 2017-2022, מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 18 במאי 2023.

³⁵ אתר הרלב"ד: כללים מנחים לביצוע בקרה של הרלב"ד על רשויות תמרור מקומיות, ירושלים, אדר התשע"ח, פברואר 2019.

³⁶ להרחבה ראו: אסנת אלגום מזרחי, מעקב אחר יישום המלצות ועדת הכלכלה בנושא הקטל בדרכים, 20 מרכז המחקר והמידע של הכנסת, בפברואר 2020.

³⁷ משרד מבקר המדינה: פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבי- ביקורת מעקב, 04 ביולי 2023.

2.2 סקר כשלי בטיחות בקרב מוסדות חינוך

על פי משרד התחבורה **מוסדות חינוך** הם אתרים שבהם הממשק בין תנועת כלי רכב, הן פרטית והן ציבורית, לבין הולכי רגל ילדים הוא הגבוה ביותר. נקודות התורפה עשויות להיות באזורי חציית הרחובות הסמוכים, באזורי האיסוף והפיזור של הילדים ובמקומות הקליטה וההורדה מהאוטובוסים וממערכי ההיסעים. לכן יש חשיבות **לתכנון הסדרי תנועה** ייעודיים בסביבת בתי הספר תוך הבטחת בטיחותם של הילדים.³⁸

בכל שנה עורכת הרלב"ד **סקר מדגמי מייצג לבדיקת כשלי בטיחות בסביבת מוסדות חינוך** ברחבי הארץ, כדי לצמצם ככל האפשר את מספר התאונות והנפגעים בקרב תלמידי בתי הספר. כך לדוגמה, לראשונה בשנת 2020 נערך גם סקר מדגמי במוסדות חינוך של **החברה החרדית**. בסקר נבחנו היבטים אחדים בתחום הבטיחות בסביבת מוסדות חינוך, ובהם: תשתית הבטיחות להולכי רגל בסביבת בית הספר, תשתית לנהגים ונוסעים ברכב, תחבורה ציבורית והסעות, ודרכי הגעה ויציאה בטוחה מבית הספר.³⁹ כך למשל, מבין 117 בתי הספר שנדגמו בחברה החרדית, 5% נמצאו במצב בטיחות "תקין", ב-83% מהם נמצאו ליקויים שבגינם נדרש טיפול קל, וב-12% מהם נמצאו ליקויי **תשתית שבגינם נדרש טיפול מקיף שהוגדר כ"פרוייקט תשתיתי"**.⁴⁰ בשנת 2023 פרסמה הרלב"ד דוח עדכני של סקר בדיקת מעטפת הבטיחות בדרכים בסביבת בתי ספר שונים, ועלה בו כי בהשוואה לסקר שנערך בשנת 2021, ברוב התחומים שנבדקו חל שיפור מסוים במצב הבטיחות סביב מוסדות החינוך. השיפור הבולט ביותר נרשם בתחום פסי האטה כאמצעי מיתון תנועה, מעברי חצייה, ועוד. יחד עם זאת, **התחום בו חלה ירידה מהותית בשנים האחרונות הוא תחום ההכשרה וההפעלה של משמרות הזה"ב בחלק מבתי הספר בארץ**. כך, בסקר עלה כי מבין 1,200 בתי הספר שנבדקו בשנת 2023, ב-663 מהם (55%) הופעל המערך, ואילו ב-537 מבתי הספר (45%) לא הופעל מערך כלל. יתר על כן, לדברי משרד החינוך הפערים גדולים יותר, כך שבפועל- שיעור בתי הספר בהם פועלות משמרות זה"ב הוא אפילו קטן יותר. נכון ליולי 2021 מערכי השיעור של משמרות הזה"ב נלמדו בכ-1,200 כיתות ה' (מתוך כ-2,500 כיתות), ומתוכן רק כ-600 כיתות עברו הצבה בשטח על ידי השוטרות המדריכות, כך שרק רבע מהכיתות יוכלו ליישם את המערך בפועל.⁴¹

אומנם הרלב"ד מפרסמת בכל שנה דוח אשר כולל סקר של הליקויים במוסדות החינוך ברשויות שונות, אולם המידע המופיע בו הוא **כללי** לגבי כל הרשויות הנדגמות, ולא ברור האם המידע הפרטני לגבי כל רשות ורשות זמין לציבור בכדי שניתן יהיה לבצע מעקב סדור אחר פעילות הרשות בנושא. עוד עולה שאלה בדבר זהותו של הגוף אשר אמור **לפקח בפועל** במהלך השנה ולערוך מעקב ובקרה אחר תיקון הכשלים והליקויים שהתגלו בסקרי הרלב"ד בקרבת בתי הספר. כלומר, האם האחריות מצויה בידי הרלב"ד עצמה, או שמא בידי גופים אחרים כגון משרד החינוך והרשויות המקומיות.

³⁸ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [הנחיות לתכנון הסדרי תנועה בקרבת מוסדות חינוך](#), אוקטובר 2019.

³⁹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים: דוח מסכם – [סקר כשלי בטיחות בסביבת מוסדות חינוך לשנת 2020](#). 24 באוגוסט 2020; הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים: [דוח מסכם- סקר כשלי בטיחות בסביבת מוסדות חינוך לשנת 2020- החברה החרדית](#). יולי 2020.

⁴⁰ שם. להרחבה בנושא ראו: אסנת אלגום מזרחי, [בטיחות בדרכים בקרבת מוסדות חינוך בישראל](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת. 26 באוגוסט 2020.

⁴¹ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [דוח מסכם- מפקד מעטפת הבטיחות בדרכים בסביבת מוסדות החינוך 2023](#), אוגוסט 2023.

2.3 חינוך והסברה

תוכניות חינוכיות בתחומי התעבורה ללימוד כללי בטיחות בדרכים, הן חלק אינטגרלי מתוכניות הלימודים בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים בארץ. אגף זה"ב (זהירות בדרכים, נגישות ואורח חיים בריא) במשרד החינוך אמון על תכני הלימוד ופעילויות ההסברה והחינוך בשכבות הגיל השונות, ופועל בשיתוף פעולה עם גופים נוספים כגון משרד התחבורה והרלב"ד.⁴²

על פי הוראת חוזר מנכ"ל של משרד החינוך בנושא מעטפת הבטיחות הפיזית בתחום זהירות בדרכים⁴³ על מנהלי מוסדות החינוך **למנות רכז זה"ב** הממונה על כלל הפעילויות בנושא החינוך התעבורתי ותחומי בטיחות בדרכים בבתי הספר, ולהפעיל את **משמרות זה"ב** בקרבת בית הספר. כמו כן, על מנהלי בתי הספר להפעיל תוכניות לימוד של חינוך תעבורתי במוסד החינוכי. **בשנים האחרונות חל קיצוץ של כ-50% בתקני רכזי זה"ב בבתי הספר, ובהתאם לכך לא הופעלו משמרות זה"ב בבתי ספר רבים, והמערך קוצץ לכ-50% מבתי הספר בחברה היהודית.** גם בדוח מבקר המדינה עלה כי שיעור כיתות ו' שהפעילו משמרות זה"ב במוסדות החינוך בחברה הערבית בשנת הלימודים התשע"ט (2018 - 2019) היה **8%**, לעומת **54%** במוסדות החינוך בחברה היהודית. בביקורת המעקב עלה כי שיעור כיתות ו' שהפעילו משמרות זה"ב במוסדות החינוך בחברה הערבית כמעט לא השתנה, ובשנת הלימודים התשפ"ב (2021 - 2022) הוא היה **10%** לעומת **56.7%** במוסדות החינוך בחברה היהודית. כמו כן, בחמש השנים האחרונות חלה עליה במספר רכזי זה"ב בבתי הספר בחברה הערבית, מ-61% ל-74%.⁴⁴

במאי 2024 פרסם מבקר המדינה דוח מיוחד בנושא בטיחות בדרכים. בביקורת מודגש כי מספר התקנים של שוטרי זה"ב קוצץ מ-41.75 משרות בשנת הלימודים התשע"ז (2016-2017) ל-11.75 משרות בלבד בשנת התשפ"ג (2022-2023). עוד צוין כי **הפערים המשמעותיים ביותר בהכשרה הם בחברה החרדית ובחברה הערבית**, בעיקר בשל **מעטפת בטיחותית לקויה בבתי הספר, דבר שאינו מאפשר את ביצוע ההדרכות**, וכן מפני שחלק מבתי הספר בחברה החרדית אינם מאשרים את כניסת השוטרות. כך, בשנת הלימודים התשפ"ג אושרו בטיחותית להדרכה רק 26 כיתות בחברה החרדית (מתוך 1,486 כיתות במגזר כולו), מתוכן הוכשרו בפועל 22; ובחברה הערבית אושרה השתתפות בתוכנית של 75 כיתות בלבד (מתוך 1,638 כיתות במגזר כולו), וכולן הוכשרו בפועל. על פי מסמכי אגף התנועה והרלב"ד, בשל הפעלת מערך זה"ב במתכונתו החדשה המערך **אינו יכול לעמוד ביעדיו ובמשימותיו**, המענה החלופי הניתן באמצעות שוטרים קהילתיים ובאמצעות רכזי זה"ב בבתי הספר אינו אפקטיבי, והתלמידים אינם מקבלים רצף למידה החשוב להטמעת הפעילות.⁴⁵

על פי מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב במשרד החינוך, המשרד פועל להגברת המודעות להתנהגות כביש בטוחה בקרב ילדים ונהגים צעירים בשלושה אפיקי פעולה: 1. **פעילויות הסברה והדרכה** למחנכים, הורים ותלמידים. 2. **פעילות רכזי זה"ב בבתי הספר**. 3. **תוכניות חינוך תעבורתי בבתי הספר היסודיים והעל-יסודיים**, בכל קבוצות הגיל. בכיתות ט' למשל נלמדת תוכנית ששמה דגש על שימוש בטוח בכלי רכב דו גלגליים ובלתי מרושיינים כגון

⁴² אתר משרד החינוך: [חינוך תעבורתי](#). כניסה בתאריך 6 בפברואר 2024; אתר משרד החינוך, אגף זה"ב: [חינוך תעבורתי לכיתות י' בשנת הלימודים התשפ"ג](#). כניסה בתאריך 6 בפברואר 2024.

⁴³ משרד החינוך, [חוזר מנכ"ל 0319](#), בנושא: [מעטפת הבטיחות הפיזית לזהירות בדרכים](#), 15 באוגוסט 2018.

⁴⁴ משרד מבקר המדינה: [פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית- ביקורת מעקב](#), 04 ביולי 2023.

⁴⁵ משרד מבקר המדינה, [בטיחות בדרכים- דוח מיוחד](#), 28 במאי 2024.

אופניים חשמליים וקורקינטים, המתייחסת לעקרונות בטיחות ולהיכרות עם הכלים. נכון לתחילת שנת 2024 התוכנית נלמדת בכ- **300 כיתות בלבד** (מתוך כ-4,600 כיתות ט'), וזאת בשל משאבי תקציב מוגבלים.⁴⁶

בכיתות י' מופעלת תוכנית "החינוך התעבורתי" שבסיומה נבחנים התלמידים במבחן עיוני שמעניק פטור מבחינת תיאוריה למשך שלוש שנים לתלמידים שעברו את המבחן בהצלחה. על פי נתוני משרד החינוך, נכון לשנת 2024 התוכנית נלמדת בכ- **4,400 כיתות** (מתוך כ-5,000), כאשר הרלב"ד משתתפת בעלות של 17 מיליון שקלים, ואת יתר התקציב משלים משרד החינוך לסכום כולל של כ-26 מיליון שקלים עבור הפעלת התוכנית. בשנת הלימודים תשפ"ג (2023) נבחנו כ- **91 אלף תלמידים** במבחן התיאוריה, ומתוכם כ-55% עברו את המבחן בהצלחה. כמו כן, בשנת הלימודים הנוכחית (2024) צפויים להיבחן בתוכנית קרוב ל-100 אלף תלמידים.⁴⁷

על אף הצלחת התוכנית והגידול שחל בהיקף התלמידים הנבחנים בה בשנים האחרונות, **במרץ 2024 התקבלה החלטה במשרד התחבורה וברלב"ד לבצע קיצוץ תקציבי בהיקף של בין 5-6 מיליון שקלים בתקציב השנתי שמועבר למשרד החינוך על ידי הרלב"ד לצורך יישום התוכנית בבתי הספר התיכוניים**, זאת במקביל לקיצוץ תקציבי כולל שנעשה ברלב"ד ובמשרדי הממשלה לנוכח מלחמת "חרבות ברזל". לדברי גורמים שונים - הקיצוץ בתקציב שמועבר למערך החינוך התעבורתי עלול להוביל **לפגיעה משמעותית בביצוע התוכנית בשנים הבאות**.⁴⁸

2.4 אכיפה

אחד הכלים המרכזיים לצמצום היפגעות של קבוצות אוכלוסייה שונות בתאונות דרכים הוא תגבור מערך האכיפה נגד עבירות תנועה מסכנות חיים במרחבים העירוניים והבין-עירוניים. במסגרת דיוני ועדת הכלכלה של הכנסת עלה הצורך בהרחבת מערך האכיפה, בתגבור ניידות, ובגיבוש תכנית עבודה המשלבת אכיפה ייעודית בתחומי בטיחות בדרכים ביישובים ובערים שונות. ביולי 2023 נערך דיון מיוחד בוועדה לביטחון לאומי של הכנסת בנושא פעילות המשטרה ואגף התנועה בפרט במלחמה בתאונות הדרכים.⁴⁹ בדיון עלתה תמונת מצב לפיה נכון לאמצע שנת 2023, **היו חסרים באגף התנועה 110 תקני שוטרים**. בנוסף עלה המחסור בשוטרי תנועה בתחנות המשטרה בתוך תחומי הערים. גם במצבת ניידות התנועה של האגף ניכר מחסור חמור - **106 ניידות ו-48 אופנועים בלבד**, וזאת ביחס ליעד של כ-250 ניידות עליו המליצה ועדת הכלכלה של הכנסת לפני כשבע שנים.⁵⁰

⁴⁶ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות וארח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי- משרד החינוך. מענה לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת בדוא"ל, 27 בספטמבר 2023.

⁴⁷ מקס אבירם, מנהל אגף זה"ב, נגישות וארח חיים בטוח, המינהל הפדגוגי- משרד החינוך. שיחה טלפונית, 1 במאי 2024. ש.ם.

⁴⁹ פרוטוקול ישיבת הוועדה לביטחון לאומי של הכנסת בנושא: [פעילות המשטרה ואגף התנועה בפרט, במלחמה בתאונות הדרכים](#). 13 ביולי 2023. ש.ם.

3. נקודות לדין

לנוכח הנתונים והסוגיות שהוצגו במסמך זה בנושא היפגעות ילדים בתאונות דרכים, עולות מספר נקודות לדין ולבחינה עתידית.

* **קיצוץ תקציבי ומחסור בתקנים** - בפרק שהוזכר לעיל הובאו טענות של גורמים שונים בדבר מחסור תקציבי אשר מונע את יישומן של תוכניות ופרויקטים שעניינם צמצום ומניעת תאונות דרכים בכלל, ותאונות במעורבות ילדים בפרט. כך לדוגמה בנוגע לקיצוץ שחל בתקצוב **משמרות הזה"ב**, המחסור בניידות ובתקנים **באגף התנועה של המשטרה**, ולאחרונה גם הקיצוץ שחל בתקצוב תוכנית לימודי **החינוך התעבורתי ומבחני התיאוריה** בכיתות י' בעקבות מלחמת "חרבות ברזל". מהטענות שלעיל עולות שאלות בדבר אופן תיעדוף הפרויקטים בתחום הקטל בכבישים, ואופן חלוקת התקציב בין הגופים שונים. כמו כן, יש לבחון את שיעור הניצול התקציבי לפרויקטים בתחום הבטיחות בדרכים על ידי הגופים הרלוונטיים, ובפרט על ידי הרשויות המקומיות.

* **החינוך התעבורתי** - ממסמכים קודמים עלה כי הרחבת תוכנית לימודי החינוך התעבורתי, טרם יושמה בכל מוסדות החינוך בארץ, לרבות מוסדות פטור בחינוך החרדי, וכן בקרב מוסדות חינוך ברשויות הערביות כפי שעלה משני דוחות מבקר המדינה שעסקו בנושא. מכאן עולה שאלה **מהם החסמים להרחבת התוכנית והחלטה באופן מותאם על כלל מוסדות החינוך בארץ?**

* **תיקוני תשתית וליקויי תשתית** - לנוכח גורמי הסיכון להיפגעות מוגברת בתאונות של ילדים והולכי רגל במרחב העירוני במסמך עלה הצורך **החשוב למפות ולתעדף תיקוני תשתיות עירוניים** בתחומי הרשויות המקומיות הכלל, ובקרב מוסדות חינוך בפרט. **עולה השאלה באלו פעולות נוקטים הגופים השונים האחראים על נושא זה** (בכללם הרלב"ד, בתי הספר והרשויות המקומיות), **בכדי למפות, לתכנן ולתקצב בהתאם את תיקוני התשתית הנדרשים, החל מתיקונים קלים ועד לפרויקטים תשתיתיים מהותיים.**

בהקשר זה גם נשאלת שאלה בדבר זהות הגוף אשר אמור **לפקח בפועל** על תיקון הכשלים והליקויים שהתגלו בקרבת בתי הספר, כפי שפורסמו בסקרי הרלב"ד ולעקוב אחרי התיקונים במהלך שנת הלימודים.

* מדוח מבקר המדינה בנושא בטיחות בדרכים ברשויות הערביות, ומסקרי הרלב"ד בנושא ליקויי בטיחות בדרכים במגזר החרדי, וכן מדוח מבקר המדינה המיוחד שפורסם במאי 2024, אפשר ללמוד על הצורך להתאים **תוכניות בטיחות ייעודיות למגזרים אלה**, בהתחשב במאפייניהם הייחודיים. כמו כן, מהדוחות הללו עלה הצורך לתת פתרון ייעודי למוסדות חינוך שיש להם מאפיינים וצרכים ייחודיים דוגמת מוסדות חינוך מיוחד, גנים, ובתי ספר תיכוניים וחינוך עליונה.