



בטיחות בדרכים בקיצור

הסעות תלמידים לבית הספר

היפגעות ילדים בהסעות בישראל

הסעות הן אמצעי שכיח להגעת תלמידים לבית הספר בישראל. כחמישית מהתלמידים במוסדות החינוך הרשמיים, כ- 280,000 תלמידים, מגיעים לבתי הספר באמצעות הסעות. באזורים כפריים, של קיבוצים ומושבים, כמעט 90% מהתלמידים נוסעים בהסעות (Goldman 2008).

למרות שהסעות הן אמצעי שכיח להגעה לבית הספר בישראל, אין בנמצא כיום נתונים מהימנים על שיעור היפגעות תלמידים בהסעות. משטרת ישראל אינה אוספת בנפרד נתונים על תאונות בהן היו מעורבים רכבי הסעות. משרד החינוך גם כן אינו אוסף באופן שיטתי נתונים על היפגעות תלמידים בהסעות ועל מוסדות החינוך לא חלה חובת דיווח. המשרד חוקר תאונות דרכים לפי שיקול דעתו, בעיקר תאונות עם הרוגים (Goldman 2008).

לפי נתוני משרד החינוך, בין השנים 2003-2006, 67 תלמידים נפצעו בהסעות, מהם 40 נפצעו בתאונה אחת. לפני רישומי הטראומה בין השנים 2002-2005 75 ילדים אושפזו בשל תאונות הקשורות לאוטובוס (לאו דווקא הסעות תלמידים), מהם 18 נפגעו בתאונות הדרכים האחת שהוזכרה לעיל (Goldman 2008).

במחקר של הקרט (2004) נבחנו כל תאונות הדרכים עם אוטובוסים שהתרחשו בזמן נסיעה בין השנים 2000-2002 שבהן נפצע ילד באופן קשה או קטלני. מתוך 141 תיקים שאותרו נבדקו 93 תיקים מהם נמצאו 19 תאונות של הסעת תלמידים. 17 מהתאונות התרחשו בזמן נסיעה ושתיים בזמן שהתלמידים עלו על האוטובוס.

מאפייני הסעות תלמידים בעולם

מאפייני הסעות תלמידים לבית הספר משתנים ממדינה למדינה. בארה"ב בה יש אוטובוסים ייעודיים להסעות תלמידים – Yellow School Bus. אוטובוסים אלו מובחנים במראם, יש להם תקינה ייחודית, נהגי אוטובוסים אלו עוברים הכשרה מיוחדת, ונקבעו הוראות תנועה מיוחדות בעת העלאת/הורדת תלמידים. כך, למשל, נאסר על כלי רכב לעקוף (בשני הכיוונים!) אוטובוס תלמידים שעצר להורדת/העלאת תלמידים (לשם כך הותקנו על האוטובוס פנסים מיוחדים המצביעים על כך שהאוטובוס עוצר להורדת/העלאת תלמידים). נהגי אוטובוסי תלמידים והתלמידים עצמם מוכשרים לחצות את הכביש לפני האוטובוס (בשונה מישראל בה ההמלצה היא לחצות את הכביש אחרי שהאוטובוס עזב את התחנה). בדרך זו מובטחת חצייה ללא חשש מרכב עוקף. כמו כן, בארצות הברית ובקנדה אוטובוסים של תלמידים בנויים עם הגנה פסיבית (כגון תכנון מושבים סופגי אנרגיה ומרווחים צרים בין המושבים, כך שנוצר מרחב מוגן לילד בעת תאונה).

בטיחות בדרכים בקיצור

באירופה אוטובוסים להסעות אינם מעוצבים במיוחד לילדים. יחד עם זאת בשנים האחרונות גדלה הדרישה באירופה לעצב אוטובוסים מיוחדים לילדים. באנגליה ובאוסטרליה, בהן נהוג שימוש באוטובוסים רגילים להסעות תלמידים, החלו בפילוט של Yellow School Bus (Goldman 2008).

בישראל אין אוטובוסים ייעודיים להסעות תלמידים. בשנים האחרונות עלתה דרישה לערוך שינויי במערך ההסעות של תלמידים בישראל. בדו"ח משרד התחבורה בנושא הסעות תלמידים (דו"ח אלבוז) הומלץ לערוך מספר שינויים בהסעות תלמידים, על מנת להגביר את בטיחות התלמידים הנוסעים בהסעות. נקבעו נהלים חדשים, הכוללים חיוב התקנת חגורות בטיחות בכל רכב המסיע תלמידים, בוטלה מדיניות שהתירה הושבת 3 ילדים במושב אחד, חויבה הצבת מלווה בכל כלי רכב המסיע תלמידים על מנת לפקח על השימוש בחגורות בטיחות ועל התנהגות התלמידים בעת העלייה והירידה מהרכב ובמהלך הנסיעה, וכן חויבו הרשויות המקומיות לבנות מפרצי חניה להעלאת/הורדת תלמידים. כמו כן הומלץ להפעיל אוטובוסים מיוחדים למטרה זו בדומה ל- Yellow School Bus שנמצא בשימוש בארה"ב (משרד התחבורה 2005).

גורמי סיכון בהסעת תלמידים

הספרות מצביעה על כך שהסיכון להיפגעות תלמידים בהסעות כהולכי רגל בעת העלייה / הירידה מהאוטובוס, על ידי רכב ההסעה עצמו או על ידי רכבים החולפים בסביבה, גדול מהסיכון להיפגע בתוך האוטובוס בזמן נסיעה. לאור זאת המלצת ה- National Academy of Science ו- NHTSA היא לפעול לשיפור הבטיחות של אזורים של העלאת/הורדת תלמידים (Goldman 2008).

במחקר שבחן גורמי סיכון אפשריים בהסעות תלמידים בישראל, שנערך על ידי Goldman (2008), במועצות אזוריות ובמגזר החרדי, הועלו הסוגיות הבעייתיות הבאות:

- מלווה - במרבית ההסעות לא היה מלווה. גם כאשר היו מלווים לנוכחות המלווה לא הייתה השפעה על התנהגות התלמידים, למעט העלאת השימוש בחגורות בטיחות. סיוע לילדים לחצות את הכביש וריסון התנהגות בלתי ראויה של תלמידים בהסעה לא נתפסו כחלק מאחריות המלווה (Goldman 2008). סיוע לילדים לחצות את הכביש הוא קריטי כשמדובר בילדים מתחת לגיל 9 שחייבים לחצות כביש עם מלווה.

- נהיגה מסוכנת - הן במגזר החרדי והן במועצות האזוריות נצפתה התנהגות מסוכנת של נהגים (כגון, אי ציות לחוקי תעבורה, עצירות פתאומיות, שימוש בדלת אחורית להעלאת/הורדת תלמידים ושימוש בטלפון נייד בזמן נסיעה). נהיגה מסוכנת הייתה יותר שכיחה כאשר התלמידים התנהגו באופן לא ראוי (כגון, עימותים מילויים ופיזיים, הפרעות לנהג וקולניות). התנהגויות בעייתיות הן מצד התלמידים והן מצד הנהג נמצאו בשכיחות גבוה יותר כאשר היו יותר מ- 4 תחנות במסלול. גם לשעה ביום הייתה השפעה על התנהגות הנהג והתלמידים במועצות

בטיחות בדרכים בקיצור

האזוריות, אך לא במגזר החרדי: נמצא שבשעות הבוקר התלמידים נטו יותר לחגור חגורות בטיחות ושאחה"צ היו יותר עימותים בין תלמידים, תלמידים נטו יותר לקום לפני שהאוטובוס עצר והיו יותר התנהגויות מסוכנות של נהגים. גורם שהשפיע לחיוב על התנהגות בטוחה הן של תלמידים והן של נהגים היה היות הנהג נהג קבוע.

- חגורות בטיחות - החוק בישראל מחייב החל משנת 2006 להתקין חגורות בטיחות (אגן בלבד) ברכב המסיע ילדים. במחקר נמצא שבמרבית המועצות האזוריות ובחינוך החרדי התלמידים אינם חוגרים חגורות בטיחות. רוב התלמידים שחוגרים חגורות הם תלמידי בית הספר היסודי (80% בהשוואה ל - 26% מהתלמידים בתיכון או בחטיבה). במרבית האוטובוסים הותקנו חגורות אגן, כאשר חגורות צולבות נמצאו רק בכעשירית מהאוטובוסים. זאת - כאשר מחקרים מעידים כי חגורות אגן בלבד מהוות סיכון עבור ילדים באוטובוסים (פלג וגולדמן 2008).

- תחנות הסעה בבית הספר - במועצות אזוריות ב- 69% מבתי הספר יש מפרץ חניה וב- 82% יש גדר הפרדה, אך רק ב- 41% מבתי הספר הוצב שלט המגדיר את השטח כשטח לאוטובוסים. במגזר החרדי ב- 37% מהם היה מפרץ חניה לאוטובוסים, ב- 54% הוצבה גדר המפרידה בין אזור החניה וההמתנה ורק ב- 20% הוצב שילוט האוסר כניסת רכבים פרטים (Goldman 2008).

מהמחקר עולה, אם כן, שקיימים מספר גורמי סיכון בהסעות תלמידים ושהמלצות משרד התחבורה בנושא הסעות תלמידים (דו"ח אלבו) לא יושמו כראוי (לדוגמא - דרישה למלווה בהסעות ויצירת אזור אוטובוסים נפרד להעלאת והורדת נוסעים) (Goldman 2008).

סיכום

הסעות הם אמצעי שכיח להגיע לבית הספר בישראל, אולם אין כיום נתונים מהימנים על שיעור ההיפגעות של תלמידים בהסעות ועל הגורמים להיפגעות בישראל. ממחקרים בעולם עולה שהסיכון הגדול ביותר להיפגעות תלמידים בהסעות היא כהולכי רגל בעת העלייה והירידה מהאוטובוס על ידי רכב ההסעה עצמו או על ידי רכבים החולפים בסביבה. בהתאם לכך ההמלצה היא לפעול לשיפור הבטיחות של אזורי של העלאת/הורדת תלמידים.

ממחקר עדכני, שבחן גורמי סיכון אפשריים בהסעות תלמידים בישראל, עולה שיש שורה של גורמי סיכון הטעונים תיקון. יש, לכן, מקום להמשיך ולפעול לקידום בטיחות ילדים בהסעות. זאת - תוך בחינה מחודשת של המלצות ועדת אלבו, ולאור ממצאים חדשים בספרות לגבי האמצעים השונים להגברת הבטיחות שהוצעו בו (כגון, מחקרים המצביעים על בעייתיות שימוש בחגורות אגן).

המסמך נכתב על ידי: ד"ר תמר תומר פישמן, ראש אגף מחקר tamart@rsa.org.il



בטיחות בדרכים בקיצור

מקורות

בטרם, 2005. הסעות תלמידים לבית הספר – נייר עמדה.

הקרט, ש. 2004. ניתוח נתוני תאונות דרכים עם אוטובוסים בהם נפגעו ילדים בשנים 2000-2002.

פלג, ק. וגולדמן. 2008. חגורות בטיחות בהסעות תלמידים באוטובוס: האם הן בטוחות לילדינו? המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה.

משרד התחבורה. 2005. הנחיות, נהלים ותנאים להסעת ילדים ברכבי הסעה (דוח אלבו). משרד התחבורה.

Goldman, S. 2008. School Transportation in Israel: An observational Study Identifying Potential Risk factors for school transportation-related injuries. The Israeli Center for Trauma and Emergency Medical Research.

http://www.oryarok.org.il/webfiles/audio_files/sharon_goldman.pdf