

סימוכין: 012/30/10/06/קידום בטיחות ילדים בדרכים ברשות המקומית באמצעות מטות הבטיחות:
לירי אנדי-פינדלינג, אביטל אפל, שירה, דפנה קלנברג ומיכל חמו-לוטם

קידום בטיחות ילדים בדרכים ברשות המקומית באמצעות מטות הבטיחות

רקע

תאונות דרכים הן הסיבה המובילה לתמותת ילדים במדינת ישראל, ואחת מהסיבות העיקריות להיפגעותם. הסיבות העיקריות לתמותת ילדים ובני נוער בני 0-17 מפגיעה הן: היפגעות כהולכי רגל (21%-25% ממקרי התמותה עקב פגיעה); היפגעות כנוסעים ברכב (20%-23%). בנוסף, תאונות דרכים מהוות את הסיבה השנייה לאשפוז ילדים בגיל 0-17 (13.1%).

ילדים ובני נוער כמשתמשי דרך, נמצאים בכל מקום. ניתן להגיע לילדים באופן ישיר בגיל הרך דרך טיפות החלב, משפחתונים ומעונות היום, ומגיל הגן ואילך דרך מסגרות החינוך הפורמאלי והבלתי-פורמאלי, כגון: בתי-ספר, גני ילדים, מתנ"סים וכד'. ניתן גם להגיע לילדים באמצעות הגורמים המטפלים, כגון: רופאים, אחיות, קופות חולים ובתי חולים, מורים, גנות ומדריכים.

ילדים הינם בסיכון בשל הימצאותם בסביבה תעבורתית שלא מותאמת לצורכיהם; בשל מאפיינים קוגניטיביים, התפתחותיים ורגשיים. ילדים ובני נוער שוהים חלק ניכר מיומם בתוך המתחם העירוני: בהגעה ובחזרה מהמוסד החינוכי, ואחר הצהריים ושעות הפנאי והחופשות בשהות ובמעבר בין מקומות שונים בתוך היישוב כגון, פארקים עירוניים, מרכזים קהילתיים, חוגים ומקומות בילוי וקניות וכן בבילוי אצל חברים אחרים ביישוב.

כיצד מקדמים בטיחות ילדים במתחם העירוני?

מטרות ויעדי התהליך ברמה הלאומית

מטרת העל הינה לאפשר לרשויות מקומיות בישראל לבחור וליישם תהליך של שיפור מתמיד בבטיחות הילדים בדרכים באמצעות פיתוח והעצמת העוסקים בקידום בטיחות הילדים והנעתם לפעולה; ניהול ידע והתמקצעות מתמדת; עידוד בעלות עירונית על נושא בטיחות הילדים, ויצירת תרבות של בטיחות; ומדידה והערכה קבועה לפעילות הרשויות ולתוצאותיה.

תפקיד הרשות המקומית בקידום בטיחות ילדים

רשויות ומועצות מקומיות הן מקום חשוב לקידום בטיחות וצמצום היפגעותם של ילדים מתאונות. השפעתן המכרעת של הרשויות המקומיות נובעת מהיקפן את מכלול תחומי החיים של תושביהן. הרשויות אחראיות למתן שירותים לכלל תושביהן, ולמגוון פעולות המבוצעות בתחומי הרשות לרווחת התושבים.

הרשויות חולשות על מגוון מערכות וממשקים בהן ניתן לשלב את קידום בטיחות הילדים. כך לדוגמה הרשויות אחראיות על התשתיות; על מערכות החינוך; הרשויות מצויות בשיתופי הפעולה עם גופים ממלכתיים וציבוריים; בקשר עם גופי מתנדבים ובחלק מהרשויות בישראל אף קיים מערך הפעלת מתנדבים מפותח; וכמובן לרשות המקומית אמצעים לקשר ודיבור עם התושבים.

ניצול מערכות וממשקים אלה בצורה חכמה, יכול ליצור שינוי משמעותי בתרבות הבטיחות ובחיי התושבים.

מרכיבי התהליך העירוני כוללים

1. שלב מיפוי ואפיון עירוני - לרבות בחינת נתונים ארציים כדי לקבוע מגוון נושאים להתחיל את התהליך העירוני.
2. שלב תכנון ייזום והקמה – בניית שותפות - איתור קבוצה מובילה של אנשי מקצוע, הכשרתם בנושא בטיחות ילדים בדרכים ובניית תוכנית פעולה של המהלך העירוני לרבות הצבת יעדים ומדדים.
3. בחירה ואימוץ מבחר כלים ותוכניות יישומיים לרשות מקומית (תוכניות התערבות; תוכניות הכשרת עובדי רשות; תוכניות העצמת תושבים; כלים שיווקיים; כלי הערכה ומדידה).
4. שיווק התהליך לתושבי הרשות ליצירת הצורך מחד, ורתימתם לקחת חלק ולאמץ הנושא כחלק משגרת החיים של התושבים, וגידול בטוח של ילדיהם.

מניעת תאונות ילדים לפי אסטרטגיות מניעה:

קיימות מספר אסטרטגיות מניעה שהוכחו כיעילות בהפחתת היפגעות ילדים ונוער ומומלצות בקרב אנשי המקצוע בארץ ובעולם. הוכח בעולם כי שילוב מגוון האסטרטגיות יביא לתוצאה המיטבית:

מחקר והערכה - יצירת יעדים ומדדים מעצבי שינוי, ייזום מחקרים אפידמיולוגיים והתנהגותיים כבסיס לפיתוח תוכניות, הטמעתן והערכתן.

חינוך והסברה – ריכוז והפצה של ידע מקצועי בנוגע לסיכונים ולדרכי מניעתם והסברה לקהל הרחב; פיתוח תוכניות והטמעתן במערכות החינוך והבריאות; הכשרת סוכני שינוי.

העצמה קהילתית - ייעוץ, תמיכה וליווי מקצועי לתושבים במגזרים השונים ולגורמי ביצוע מקומיים, הרוצים להוביל ולהטמיע את תרבות הבטיחות בסביבתם ובקהילתם, תוך עידוד פעילות התנדבותית.

חקיקה ואכיפה - יזום וקידום חקיקה, תקינה ואכיפה למען בטיחות ילדים ושמירה על חייהם, הנעה של קובעי מדיניות ומקבלי החלטות לקביעת סדר יום חדש שיעלה את הבטיחות לראש סדר העדיפות.

שינוי מוצר וסביבה - עידוד מיזמים ליצירת מוצרים, תשתיות וסביבות בטוחות לילדים (דוגמאות: מעגלי תנועה בישושים, קסדות).

היפגעות ילדים בתאונות דרכים

מנתוני תמותה והיפגעות ילדים עולה כי אחוז ניכר של היפגעות ילדים בתאונות דרכים בא לידי ביטוי בשלושה מצבי פגיעה:

1. ילדים כהולכי רגל
 2. ילדים כנוסעים ברכב, בהסעות תלמידים
 3. ילדים ובני נוער כרוכבי אופניים
 4. בני נוער כנהגים
- במסמך זה נציג רקע והמלצות פעולה לקידום בטיחות ילדים בדרכים של סעיפים 1-3.

1. קידום בטיחות ילדים כהולכי רגל

היפגעות הילדים כהולכי רגל מהווה את הסיבה הראשונה לתמותת ילדים. ילדים רבים נפגעים מדי שנה בצורה המחייבת אשפוז. בשנת 2004 נפגעו סך-הכל 768 ילדים ובני נוער בגילאי 0-14 כהולכי רגל. בשנה זו, היוו ילדים הולכי רגל כ-20% מכלל הילדים ובני הנוער עד גיל 14 שנפגעו בתאונות דרכים¹.

מדוע ילדים נמצאים בסיכון?

לילדים עד גיל 9 אין את היכולות להתמודד לבדם עם חציית הכביש. ילדים צעירים מאופיינים במגבלות פיזיולוגיות ופסיכולוגיות, המקשות עליהם בהתמודדות ובהשתלבות במרחב התנועה:

מאפיינים קוגניטיביים-התפתחותיים

- חשיבה מאגית, למשל "עצם החצייה במעבר החצייה מגנה עליי", "אני רואה את הרכב אז הוא רואה אותי".
- קושי להבחין בין ימין לשמאל היוצר בלבול בשלב ההחלטה על חציית כביש ובזמן החצייה עצמה.
- יכולת הערכת מהירות ותפישת מרחק מוגבלת, הגורמים לטעויות בהערכת מהירויות ומרחק הרכב ממנו.
- זיכרון: קושי במיקום הפרטים הרלוונטיים כאשר הילד מתכוון לחצות את הכביש.
- סיבתיות: ילדים נוטים לסמוך יתר על המידה על גורמים אחרים ופחות על עצמם בעת השימוש בדרך. כך למשל הם חושבים בעת החצייה, שרכב המתקרב אליהם יוכל לעצור בכל מקרה, ואינם יודעים שרכב אינו מסוגל לעצור במקום.

מאפיינים גופניים פיזיולוגיים

- אומדן מרחק: חוסר יכולת אומדן מרחק עד גיל 6-7, וברכישת שימור המידות רק מאוחר יותר.
- ראייה וראות: התפישה החזותית של הילדים מוגבלת על-ידי קומתם הנמוכה, ראייתם האגפית המצומצמת, ועל ידי אי יכולתם לשנות במהירות את מוקד הראייה ממרחק קצר למרחק ארוך.
- שמיעה: לילדים רבים מתחת לגיל 7 רגישות שמיעתית נמוכה וקושי באיתור מקורות הקול. כמו כן דעתם של ילדים בגילים אלו מוסחת מקולות בלתי רלוונטיים למשימה העומדת בפניהם במידה רבה יותר ממבוגרים.

מאפיינים רגשיים

- אימפולסיביות מול שליטה בדחפים: ילדים בגיל הרך מתקשים לשלוט בדחפים פתאומיים. שליטה זו היא הכרחית כאשר משתמשים בדרך. לעתים קרובות הילד מעריך את המצב בשלב הריצה לכביש (לעומת מבוגר שמעריך עוד לפני שמגיע לסף המדרכה).
- תחושת סיכון: לעתים ילדים מוגבלים ביכולת השמירה העצמית מחד, ובתפישת הסיכון מאידך. הילד לא מבין את משמעות הפגיעה, ואינו מבין את הסופיות של המוות.

פעילות למניעת היפגעות ילדים כהולכי רגל, לפי חמש אסטרטגיות המניעה:

רישום מחקר והערכה

- אפיון ומיפוי עירוני על-פי מדדי תאונות של ילדים כהולכי רגל, עריכת תצפיות על התנהגות מסוכנת של חציית כביש, ירידה מהרכב לרבות סביב מוסדות חינוך, מיפוי מקומות מסוכנים לחצייה לרבות מפגעים בטיחותיים.

¹ מחולל דו"חות תאונות דרכים עם נפגעים, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. נתוני 2004. בוצע: מרץ 2006.

- הערכת תוכנית ההתערבות הפועלת בעיר, למדידת השינוי.

חינוך והסברה

- תוכניות התערבות ותכניות להעברת מסרים לקהלי יעד מגוונים: הורים, נהגים מקצועיים, מטפלים, ילדים וסוכני שינוי, באמצעות מערכת החינוך, מערכת הבריאות, אמצעי תקשורת ועוד.

מסרים להורים

- הסברה על הצורך בליווי מבוגר בחציית כביש לילדים מתחת לגיל 9.

מסרים לילדים

- הדרכה לחציית כביש רק עם מבוגר, עד גיל 9.
- הדרכה לבחירת מסלולי הליכה והליכה בטוחה לילדים.

העצמה קהילתית

- משמרות בטיחות של הורים/מחנכים באזורי בתי ספר.

חקיקה, תקינה ואכיפה

- ייזום, עידוד ושיפור תקנות וחוקי עזר עירוניים בנושא תשתיות בטיחות להולכי רגל תוך עקרון הפרדת תנועה והורדת מהירות הנסיעה. אכיפה ונוכחות משטרתית מוגברת בסמוך למוסדות חינוך.

שינוי סביבה ומוצר

- יצירת אזורי מיתון תנועה בסביבת המגורים, בתי הספר, גני משחקים ומוקדים אחרים של פעילות הילדים.
- הסדרת מדרכות, מעברי חציה מוגנים, משמרות זה"ב, ואבטחת תנאים בטוחים לחציית הדרך ליד מוסדות חינוך ובתחנות אוטובוס.
- סילוק מפגעים בטיחותיים המסכנים ילדים כהולכי רגל.

2. קידום בטיחות ילדים כנוסעים ברכב

מדי שנה נפגעים בישראל כ-3000 ילדים בני 0-14 כנוסעים ברכב, מתוכם מעל ל-80 באורח חמור.² מספר הילדים בגילאים אלו המאושפזים בבתי חולים בעקבות פגיעתם כנוסעים ברכב הוא מעל 200.³ האמצעי העיקרי למניעת היפגעות הילדים כנוסעים ברכב הוא התקן ריסון המתאים לגיל הילד, קרי, סל-קל, מושב בטיחות, מושב בטיחות מסוג בוסטר או חגורת בטיחות. חגורות בטיחות הוכחו כיעילות ב-60%-45% בהפחתה של תמותה וב-65%-50% בהפחתה של פגיעות בינוניות עד אנושות.⁴ מושבי בטיחות מפחיתים ב-92%-71% את שיעורי התמותה והפגיעה של תינוקות הנוסעים נגד כיוון

² למ"ס (2003). תאונות דרכים עם נפגעים 2002. חלק א': סיכומים כלליים.

³ המרכז לחקר טראומה ורפואה דחופה, מכון גרטנר. המאגר כולל נתונים על מקרי טראומה שטופלו ב-10 בתי חולים מובילים בישראל, כולל 6 מרכזי על לטראומה.

⁴ Task Force on Community Preventive Services (2001). *Motor-Vehicle Occupant Injury: Strategies for Increasing Use of Child Safety Seats, Increasing Use of Safety Belts, and Reducing Alcohol-Impaired Driving*. MMWR May 18, 2001 / 50(RR07);1-13.

ועד מנהל:
דנקר דני, יו"ר בטרם
ויגודמן ארז, נשיא ומ"מ יו"ר
אברהם עדי
אורן יצחק
בן אסייג יעקב (ג'קי)
גוטסמן אורן
פרופ' דנון יהודה, נשיא מייסד
וילק יהודה
ליכטזון זאב
נחמה שלמה
הרב צ'ולק חנניה
פרופ' רוח משה



מייסדים: פרופ' יהודה דנון, נשיא מייסד של הארגון וד"ר מיכל חמו-לוטם, מנכ"ל הארגון.

פריסה ארצית:

שלוחת 'בטרם-שניידר', שלוחת 'בטרם-רמב"ם', שלוחת 'בטרם-העמק', שלוחת 'בטרם-סורוקה', שלוחת 'בטרם-הדסה'

הנסיעה, ב- 60%-54 את שיעורי התמותה והפגיעה של פעוטות הנוסעים עם כיוון הנסיעה, וב- 59% את שיעורי הפגיעה של ילדים החגורים במושב מגביה (בוסטר).⁵

פעילות למניעת היפגעות ילדים כנוסעים ברכב, לפי חמש אסטרטגיות המניעה:

רישום מחקר והערכה

- אפיון ומיפוי עירוני של דפוסי חגירה נכונה של ילדים ובני נוער ברכב.
- הערכת תוכנית ההתערבות הפועלת בעיר, למדידת השינוי.

חינוך והסברה

- העלאת הידע והמודעות של ההורים והילדים על יעילותו של מושב הבטיחות וחגורת הבטיחות בהצלת חיים, ובהמשך עלייה בשימוש בו, על-ידי העברת תוכניות (מסרים) לקהלי יעד מגוונים: הורים, מטפלים, סוכני שינוי וילדים, באמצעות מערכת החינוך, מערכת הבריאות (קופות חולים, טיפות חלב, רופאי ילדים), משטרת התנועה, ארגוני מתנדבים, המדיה המקומית ועוד.

מסרים להורים

- עידוד לרכישה, התקנה נכונה ושימוש קבוע במושבי בטיחות וחגורות בטיחות, מרגע לידת התינוק ובכל נסיעה, קצרה כארוכה.
- עידוד להושבת ילדים במושב אחורי עד גיל 12 לפחות.

מסרים לילדים ובני נוער

- חינוך לנסיעה בטוחה ברכב החל מגן הילדים.
- חינוך תעבורתי למתבגרים לקראת הגיל בו מותר על פי חוק להוציא רשיון נהיגה.

העצמה קהילתית

- ארגון מקומות להשאלת מושבי בטיחות ולמתן ייעוץ להתקנת מושבי בטיחות.

חקיקה ואכיפה

- הגברת האכיפה על חגירת ילדים על-פי החוק, -ידי משטרת התנועה העירונית, מתנדבי הית"מ והשיטור הקהילתי.

שינוי סביבה ומוצר

- קידום השימוש באמצעי ריסון ילדים ברכב.

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

And: NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration (2001). **Standardized Child Passenger Safety Training Program. Participant Manual**.

2א. קידום בטיחות ילדים בהסעות תלמידים

ילדים ובני נוער רבים עושים שימוש ברכבי ההסעה למוסד החינוכי וממנו. בכל שנה נפגעים תלמידים רבים ואחדים מהם אף מקפחים את חייהם בתאונות בהסעה לבית הספר. הרשות המקומית אחראית על ניהול בקרה והבטחת נסיעה בטוחה למוסדות החינוך ולפעילויות אחרות בהן מוסעים ילדים ברכבי הסעה.

ממחקרים עולה כי המקום המסוכן ביותר לילדים בהסעה הוא תחנת ההסעה - רוב הילדים נפגעים בעת שהם עולים או יורדים מההסעה על ידי רכב ההסעה עצמו או על ידי רכבים החולפים בסביבה.⁶

פעילות למניעת היפגעות ילדים כנוסעים ברכבי הסעת תלמידים, לפי חמש אסטרטגיות המניעה:

רישום מחקר והערכה

- אפיון ומיפוי עירוני של תחנות ההסעה בעיר ושל אופן ההגעה אליהן.
- הערכת תוכנית ההתערבות הפועלת בעיר, למדידת השינוי.

חינוך והסברה

- העברת תוכניות (מסרים) לקהלי יעד מגוונים: הורים, מטפלים, סוכני שינוי וילדים, באמצעות מערכת החינוך, משטרת התנועה, ארגוני מתנדבים, המדיה המקומית ועוד.

מסרים להורים

- ילד עד גיל 9 ועד בכלל אינו יכול לחצות כביש ללא ליווי מבוגר.

מסרים לילדים ובני נוער

- בתחנת ההסעה:** יש להמתין לאוטובוס רק בתחנת ההסעה; בשעת ההמתנה לאוטובוס יש לעמוד על המדרכה, רחוק ככל האפשר מהכביש;
- בעליה לאוטובוס:** משהגיע האוטובוס לתחנה, יש לעלות עליו רק לאחר שהוא נעצר לחלוטין; העלייה לאוטובוס תיעשה בצורה מסודרת, מהדלת הקדמית בלבד.
- בזמן הנסיעה:** במהלך הנסיעה יש לשבת חגורים בחגורת בטיחות. אין להוציא ראש או ידיים מבעד לחלון הרכב; אין להניח תיקים וציוד אישי במעבר הנוסעים, על מנת שלא יפריעו לעולים לרכב וליוצאים ממנו; יש לשמור על שקט בזמן הנסיעה ולאפשר לנהג למלא את תפקידו.
- בירידה מהאוטובוס:** כשהאוטובוס מגיע לתחנה המיועדת יש לחכות עד שהוא יעצור באופן מוחלט, ורק אז לגשת לדלת היציאה; יש לרדת מהאוטובוס בצורה מסודרת וללא דחיפות; לאחר הירידה יש להתרחק מהאוטובוס ולחכות על המדרכה עד שיסע; אם על הילד לחצות כביש לפני האוטובוס או מאחוריו, יש ללכת על המדרכה, רחוק ככל האפשר מן האוטובוס, עד שהילד יכול לראות את הנהג. על הילד לוודא שהנהג רואה גם אותו, ורק אז לחצות את הכביש.

העצמה קהילתית

- מומלץ לקדם ולתמרץ ליווי מבוגרים בהסעות, על-ידי הרשות המקומית או על-ידי מתנדבים.

⁶ מתוך: פרופ' שלום הקרט, ניתוח נתוני תאונות דרכים עם אוטובוסים בהם נפגעו ילדים בשנים 2000-2002, חיפה, 2004. במסגרת המחקר נבדקו כל תיקי המשטרה בהם היו מעורבים אוטובוסים ואוטובוסים להסעת תלמידים בשנים 2000-2002, אך יש מספר קטן של תיקי תאונות קטלניות שהדיון בהם עדיין לא הסתיים ולכן אינם מופיעים בדוח וגם:

National Highway Traffic Safety Administration, **National Standardize Child Passenger Safety Training Program Curriculum.**

עידוד בתיה"ס למנות מורה או בעל תפקיד מתאים שישמש רכז הסעות בית ספרי ויהיה אחראי לנושאים הבאים: קיום קשר רציף עם חברת ההסעה וקבלת דיווח שוטף ממנה; קביעת כללי בטיחות ונהלים עם חברת ההסעה; מינוי מורה תורן שיהיה אחראי על עליית הילדים לרכב ההסעה והירידה ממנו בכל יום; מינוי נאמני הסעות מבין תלמידי כיתות ו' שיהיו אחראים על הסדר במהלך הנסיעה; דיווח שבועי שוטף למנהל וביצוע תחקיר על כל אירוע חריג במהלך ההסעה; ייזום פעילות של חיזוק ועידוד התנהגות נאותה של התלמידים במהלך ההסעה.

חקיקה ואכיפה

- בדיקה כי רכבי ההסעה עומדים בדרישות חוזר מנכל משרד החינוך, לרבות, לנהג יש רישיון להסעת ילדים; גיליון עברות התנועה של הנהג הוא ללא עברות חמורות, כגון מהירות מופרזת, נסיעה באור אדום, גרימת מוות ברשלנות, עקיפה על קו הפרדה רצוף וכו'; לחברת ההסעה קצין בטיחות; כלי הרכב אינם בני יותר מ-10 שנים (או 14 שנה במקרה ומדובר ברכב של מועצה אזורית) ועוד.
- על ההסעות לעמוד בדרישות פקודת התעבורה, לרבות, הסעת הילדים רק כשהם חגורים בחגורות בטיחות; סימון כלי הרכב בשלט המציין כי מדובר בהסעת ילדים וכד'.

שינוי סביבה ומוצר

- שיפור תשתיות תחנות היסעים. תחנות ההסעה לאיסוף הילדים ולפיזורם תהיינה מוסדרות באופן שהילדים לא יצטרכו לחצות כביש בדרכם אל התחנה וממנה. תחנות אלו תיקבענה על ידי הרשות בלבד.
- עידוד ותמרוץ חברות ההסעה להתקין מתקונים מיוחדים שישפרו את בטיחות הילדים בעליה ובירידה מהרכב, כגון: כגון צפצוף או מצלמת וידאו לזיהוי ילדים הנמצאים מאחורי האוטובוס, מראות מיוחדות וכד'.

3. קידום בטיחות ילדים כרוכבי אופניים

בין השנים 1995-2004 נהרגו 46 ילדים בגילאי 0-14 כרוכבי אופניים.⁷ בנוסף, בשנת 2003:

- נפגעו כרוכבי אופניים 649 ילדים בגילאי 0-17. מתוכם: 77 נפגעו פגיעה בינונית ו-58 פגיעה חמורה.
- תאונות האופניים היוו כשליש (32.6%) מכלל האשפוזים מתאונות דרכים בקרב ילדים בגילאי 0-17.⁸
- רוב המאושפזים כנפגעי תאונות אופניים הם ילדים מתחת לגיל 14. קבוצת הגיל 5-14 מהווה את הגיל השכיח ביותר להיפגעות מתאונות אופניים (77%).⁹
- פגיעות ראש מהוות את הפגיעה השכיחה ביותר לתמותה או היפגעות קריטית. קסדה היא האמצעי היעיל ביותר למניעת פגיעות ראש ומוח: במחקרים שונים נמצא כי קסדה מפחיתה בין 85% לכ-88% מפגיעות ראש ומוח.¹⁰ כמו-כן נמצא שקסדת האופניים מפחיתה ב-66% את התמותה של רוכבי אופניים.¹¹

⁷ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, תאונות דרכים בישראל 1995-2004, ספטמבר 2005.

⁸ המרכז לחקר טראומה ורפואה דחופה, מכון גרטנר לחקר אפידמיולוגיה ומדיניות בריאות, מרכז רפואי שיבא תל השומר, נתונים מרישום הטראומה 2004, בתוך: המועצה הלאומית לשלום הילד, **ילדים בישראל – שנתון סטטיסטי 2004**, דצמבר 2004.

⁹ גיטלמן, ו., קורן, ל., אנדי-פינדלינג, ל. (2003). היפגעות ילדים בישראל: דו"ח 'בטרם' לאומה 2002. פתח תקווה: 'בטרם' – המרכז הלאומי לבטיחות ולבריאות ילדים. עורכים: ד"ר מיכל חמו-לוטם ולירי אנדי-פינדלינג.

¹⁰ Rivara, FP. & Grossman, DC. (1996) Prevention of traumatic deaths to children in the United States: how far have we come and where do we need to go? Pediatrics; 97 (6 Pt 1):791-7.

ועד מנהל:
דנקנר דני, יו"ר בטרם
ויגודמן ארז, נשיא ומ"מ יו"ר
אברהם עדי
אורן יצחק
בן אסייג יעקב (ג'קי)
גוטסמן אורן
פרופ' דנון יהודה, נשיא מייסד
וילק יהודה
ליכטזון זאב
נחמה שלמה
הרב צ'ולק חנניה
פרופ' רוח משה



מייסדים: פרופ' יהודה דנון, נשיא מייסד של הארגון וד"ר מיכל חמו-לוטם, מנכ"ל הארגון.

פריסה ארצית:

שלוחת 'בטרם-שניידר', שלוחת 'בטרם-רמב"ם', שלוחת 'בטרם-העמק', שלוחת 'בטרם-סורוקה', שלוחת 'בטרם-הדסה'

פעילות למניעת היפגעות ילדים כרוכבי אופניים, לפי חמש אסטרטגיות המניעה:

רישום מחקר והערכה

- אפיון ומיפוי עירוני של דפוסי רכיבה על אופניים בעיר.
- הערכת תוכנית ההתערבות הפועלת בעיר, למדידת השינוי.

חינוך והסברה

- תוכניות להעברת מסרים לקהלי יעד מגוונים: אנשי מקצוע וסוכני שינוי, הורים וילדים, באמצעות מערכת החינוך, מערכת הבריאות, המדיה ועוד.
- מתן ייעוץ והדרכה בנוגע לחשיבות חבישת קסדה ובנוגע לשימוש נכון בקסדות.

העצמה קהילתית

- ארגון אירועים לתרגול מעשי של רכיבה בטוחה על אופניים תוך תרגול מיומנויות דרך המתבקשות תוך כדי רכיבה.

חקיקה ואכיפה

- קידום חקיקה ותקנות בנושא בניית תשתיות מגורים חדשות לשילוב שבילי אופניים.
- קידום חקיקת עזר עירונית המחייבת חבישת קסדות לרוכבי אופניים ולנוסעים אחרים המורכבים על אופניים בפארקים עירוניים ואכיפתה.
- סבסוד קסדות או חיוב מכירת קסדה במקביל למכירת אופניים.

שינוי סביבה ומוצר

- בניית תשתיות נפרדות לרוכבי אופניים.
- חבישת קסדה בכל רכיבה.
- תאורה לאופניים והצמדת פסים זוהרים לביגוד/ילקוטים/קסדות.

¹¹ Rivara, FP. & Grossman, DC. (1996) Prevention of traumatic deaths to children in the United States: how far have we come and where do we need to go? Pediatrics; 97 (6 Pt 1):791-7.