

שימוש בחגורות בטיחות ותאונות דרכים 2009-2003



תחום מדיניות ציבורית

2010

רקע

כללי

בשנת 2009 מלאו 50 שנה לחגורת הבטיחות. ההערכה היא כי בזכות החגורות ניצלו חייהם של יותר ממיליון בני אדם, מה שהופך את חגורת הבטיחות לאמצעי החשוב ביותר להצלת חיי אדם בדרכים.

שימוש בחגורות בטיחות הינו אחד מהאמצעים החשובים ביותר שיש לציבור הנהגים כדי למנוע מוות ופגיעות בזמן תאונה. שימוש נכון בחגורות בטיחות יכול להוריד את הסיכון בפגיעה חמורה במושבים הקדמיים ב-45% במכוניות נוסעים ו-60% במשאיות קלות.¹

מטרה

מטרת הדו"ח היא לסקור את המגמות והשינויים שחלו בשימוש בחגורות בטיחות ובשיעורי השימוש בחגורות בזמן תאונת דרכים בעשור האחרון, בין השנים 2003 ל-2009, להגיע למסקנות ולתת המלצות לפתרונות אפשריים להגברת השימוש בחגורות.

שיטה

מקורות הנתונים על ישראל הם סקרי תצפיות שעורכת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ונתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. אילו נתוני ההשוואה למדינות אחרות מתבססים על נתוני המועצה האירופית לבטיחות בתחבורה, ETSC, כפי שפורסמו בדו"ח PIN האחרון.²

¹ מצוטט אצל אברמסון, י. 2008. נייר עבודה בנושא התראה לחגורות בטיחות. המכון לחקר התחבורה של הטכניון וקרן רן באור.

² ETSC. 2010. Road safety target in sight: Making up for lost time. 4th Road Safety PIN Report.

ממצאים עיקריים

- בישראל עומדים שיעורי החגירה על כ-96% בקרב הנהגים ויושבי המושב הקדמי, בדומה לפינלנד, דנמרק, נורבגיה ואירלנד.
- שיעורי השימוש בחגורות במושב האחורי בישראל עמדו בשנת 2009 על 63%, מעט פחות מהממוצע באירופה.
- בשנים האחרונות חל שיפור משמעותי בשיעור השימוש בחגורות במושב האחורי בישראל.
- משנת 2003 נפגעו 12,404 נהגים ונוסעים שלא היו חגורים
- מדי שנה נהרגים בממוצע 45 נהגים ונוסעים שלא חגרו חגורת בטיחות
- 7% מנפגעי תאונות הדרכים בין השנים 2003-2009 לא היו חגורים בזמן התאונה.³
- ככל שחומרת הפגיעה גדולה יותר, שיעור הלא-חגורים גדול יותר – 6% בקרב הפצועים קל, 14% בקרב הפצועים קשה ו-24% בקרב ההרוגים, בממוצע לשנים 2003-2009.
- אחוז הנפגעים שלא היו חגורים בעת התאונה בסוף העשור, נמוך משמעותית בהשוואה לתחילת העשור.
- אחוז הנהגים שלא היו חגורים בעת שהיו מעורבים בתאונה חמורה נמוך משמעותית מאחוז הנוסעים.
- בסוף 2009, שיעור הלא-חגורים מקרב הנוסעים שנהרגו או נפצעו קשה, היה הגבוה ביותר בקרב בני 15-24.
- הירידות הגדולות ביותר בשיעור הלא-חגורים בקרב נוסעים ברכב שנהרגו או נפצעו קשה בתאונות, חלו בקרב ילדים וקשישים.

³ מקרב הנפגעים שידוע אם חגרו או לא חגרו בזמן התאונה. לגבי 15% מכלל הנפגעים לא ידוע האם היו חגורים או לא בזמן התאונה.

הממצאים בהרחבה

בישראל עומדים שיעורי החגירה על כ-95% בקרב הנהגים ויושבי המושב הקדמי ועל כ-69% בקרב יושבי המושב האחורי.
סקר שנערך בשנת 2010⁴ מצא שיפור בשיעורי החוגרים בהשוואה לשנת 2008:

- בקרב נהגים: 96% ב-2010 לעומת 95% בשנת 2009
- בקרב יושבי המושב הקדמי: 91% ב-2010 לעומת 92% בשנת 2009
- בקרב יושבי המושב האחורי: 69% ב-2010 לעומת 63% בשנת 2009

ההערכות של שיעורי החגירה מתבססות על תצפיות נקודתיות שנערכות באתרי שונים ולא בהכרח משקפות התנהגות קבועה. ידוע כי כחמישית מכלל הנהגים אינם חוגרים בכל נסיעה. הם לא תמיד חוגרים בנסיעות קצרות ובכבישים בין עירוניים שבהם המהירות נמוכה יותר. הגרעין הקשה של ה"לא-חוגרים" באופן קבוע עומד על 4% מסך הנהגים.

בהשוואה למדינות אחרות, שיעורי החגירה בישראל הם מן הגבוהים, ככל שמדובר ביושבי המושב הקדמי. בשנים שנבדקו, 2005 ו-2009, ניצבה ישראל בין שבע המדינות המובילות בשיעורי החגירה במושב הקדמי.

בשנים האחרונות חל שיפור משמעותי בשיעור השימוש בחגורות במושב האחורי בישראל

בשנת 2005 היה שיעור החוגרים בקרב יושבי המושב האחורי פחות מ-30%. בשנה זאת ניצבה ישראל הרחק מתחת לממוצע באירופה, שעמד על כ-65%. בדיקת שיעורי החגירה בשנת 2009, העלתה כי שיעור החוגרים מאחור עלה ל-63%, אולם שיעור זה עדיין נמוך מהממוצע האירופי, שעמד על 72% בשנה זאת.

⁴ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. סקר תצפיות : שימוש בחגורות בטיחות 1020.

7% מנפגעי תאונות הדרכים בין השנים 2003-2009 לא היו חגורים בזמן

התאונה

הנתונים מעלים כי ישנם הבדלים גדולים מאד בשיעור הלא-חגורים בעת התאונה, בקרב נפגעים בדרגות חומרה שונות. מקרב הפצועים קל, 6% בלבד לא היו חגורים בזמן התאונה, מקרב הפצועים קשה כבר מדובר ב-14% שלא היו חגורים בעת התאונה, ואילו שיעור הלא-חגורים בקרב ההרוגים עמד בממוצע שנתי על כרבע מכלל ההרוגים שעבורם ידוע האם חגרו או לא-חגרו בזמן התאונה.

בדיקת שיעורי הלא-חגורים מכלל הנפגעים לאורך השנים מצביעה על ירידות משמעותיות בכל דרגות החומרה, עם ירידה עקבית החל משנת 2006:

- פצועים קל: 4% ב-2009 לעומת 7% ב-2006
- פצועים קשה: 9% ב-2009 לעומת 14% ב-2006
- הרוגים: 18% ב-2009 לעומת 28% בשנת 2006

אחוז הלא-חגורים בקרב נהגים שהיו מעורבים בתאונה חמורה נמוך

משמעותית מאחוז הנוסעים הלא-חגורים

ההקפדה הגדולה יותר על שימוש בחגורת בטיחות בקרב יושבי המושב הקדמי, ובעיקר הנהגים, באה לידי ביטוי הן בנתוני התצפיות על שיעורי החוגרים והן מנתוני התאונות. כפי ששיעור הנהגים שניצפו חוגרים בטיחות, גבוה יותר בהשוואה ליושבי המושב האחורי, כך גם אחוז הנהגים שהיו חגורים בזמן התאונה, גבוה יותר מאשר הנוסעים. בסוף שנת 2009 אחוז הנהגים שלא היו חגורים בעת שהיו מעורבים בתאונה חמורה, היה גבוה פי ארבעה בהשוואה לאחוז המקביל בקרב הנוסעים (16% ו-4% בהתאמה).

גם בנתונים אלה ניתן להצביע על מגמת ירידה במהלך השנים – בקרב הנהגים ההרוגים ירד שיעור הלא-חגורים מ-9% ב-2003 ועד ל-4% בסופו, ובקרב הנוסעים ברכב מדובר על ירידה משיעורים של 27-31% בתחילת העשור עד ל-16-21% בסופו.

הירידות הגדולות ביותר בשיעור הלא-חגורים בקרב נוסעים ברכב שנהרגו או נפצעו קשה בתאונות, חלו בקרב ילדים וקשישים
בין 35-40% מהילדים (0-14) והקשישים (65+) שנפגעו בתאונות כנוסעים ברכב בשנת 2003, לא היו חגורים בעת התאונה. השיעורים המקבילים בקרב קבוצות הביניים היו 22-25%.

תמונת המצב שונה לחלוטין בסוף העשור. בסוף 2009 רק 10-14% מקרב הנוסעים לא היו חגורים בעת התאונה. יוצאת דופן היא קבוצת הצעירים, בני 15-24. בקבוצת גיל זאת, שיעורי אי-החגירה דומים בסוף 2009 למצב ב-2003, עם 22% מכלל הנוסעים שנהרגו או נפצעו קשה.

סיכום והמלצות

יעילותן של חגורות הבטיחות הוכחה במחקרים רבים שבוצעו ברחבי העולם וידוע כי החגורות הן האמצעי החשוב ביותר להקטנת חומרת הפגיעות בתאונות דרכים.

לאי-שימוש בחגורות בטיחות במושב האחורי יש השלכות קטלניות במיוחד. נוסעים היושבים במושב האחורי ללא חגורת בטיחות עלולים להיזרק קדימה במקרה של תאונה, לפגוע ביושבים במושב הקדמי, ובכך להגביר גם את סיכוייהם לפגיעה קטלנית.

לכן, יש חשיבות גדולה מאד הן ביידוע הציבור על חשיבות השימוש בחגורות בטיחות והן באכיפה מעשית. יש להגביר את מאמצי האכיפה בתחום השימוש בחגורות בטיחות, הן עבור יושבי המושב הקדמי והן עבור יושבי המושב האחורי. על המשטרה לבדוק את השימוש בחגורות בטיחות בקרב כל נוסעי הרכב בכל מפגש שוטר-נהג (גם אם סיבת עצירת הנהג איננה קשורה לחגורות בטיחות).

חשוב להקפיד על שימוש נכון בחגורות, ללא אמצעים שיקטינו את השפעתן. על החגורה להיות צמודה לגוף כיוון שבעת התנגשות, הרווח שבין החגורה לגוף מאפשר לכוחות חזקים מאד לפעול על הגוף, והנוסע עלול להיזרק למרחק גדול קדימה.

חשוב שחגורות הבטיחות ימוקמו נכון על הגוף ושהן תהיינה צמודות לגוף. החלק התחתון של החגורה צריך להיות נמוך ככל האפשר, מעל הרגליים ולא באזור הבטן. החלק הצולב צריך להיות רחוק מאזור הצוואר, אבל מעל הכתף. באופן זה, החגורה פועלת בצורה הטובה ביותר כדי להתמודד עם הכוחות הפועלים בעת התנגשות.

יש לזכור כי חגורות בטיחות פועלות טוב יותר במניעת פגיעה קטלנית מאשר פגיעה קשה. זאת, כיוון שתאונה קטלנית קשורה באופן הדוק עם פגיעת ראש ופגיעה באיברים פנימיים, ואלה סוגי הפגיעות שחגורת בטיחות יכולה למנוע. עוד יש לזכור, כי במהירויות נמוכות יותר אפקט החגורות גדול מאד, יותר מאשר במהירויות גבוהות. לכן, יש להקפיד על שימוש בחגורות בכל סוגי הנסיעות – נסיעות קצרות ונסיעות ארוכות, נסיעות מחוץ לעיר ונסיעות בתוך העיר.

אמנם שיעור החוגרים בישראל הוא גבוה מאד, אולם עדיין איננו מושלם. הקפדה על שימוש בחגורות תוביל לשיפור בטיחות הנוסעים ותוסיף להפחית את כמות הנפגעים ואת חומרת הפגיעות בתאונות דרכים.

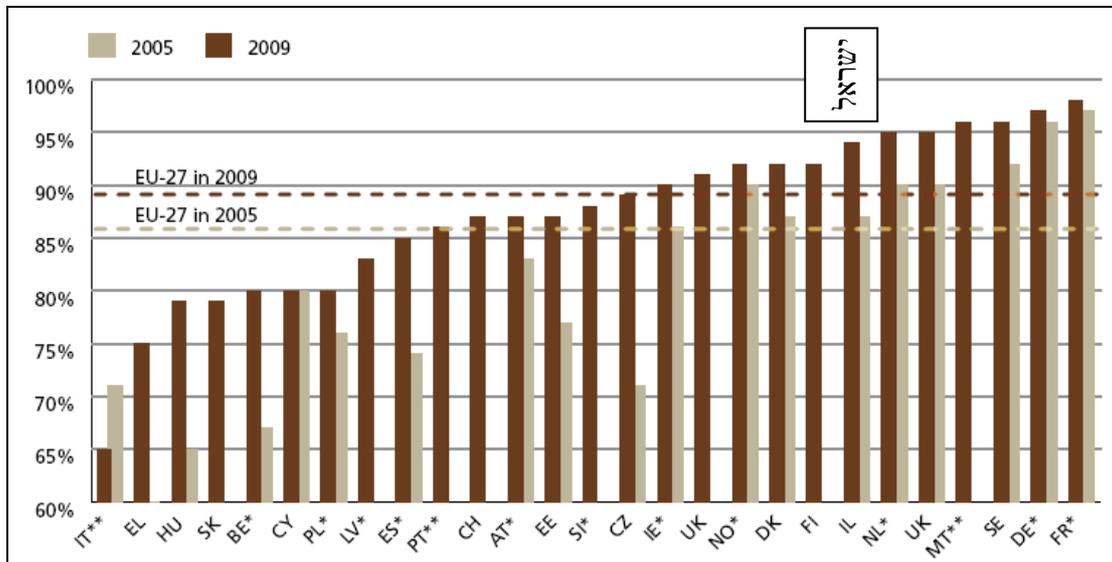
החקיקה בישראל בנוגע לשימוש בחגורות בטיחות:

החובה לחגור חגורת בטיחות מעוגנת בתקנה 83(א') לתקנות התעבורה- "לא ינהג אדם ולא ייסע ברכב שבו מותקנות חגורות בטיחות אלא אם כן הנהג והנוסעים בו חגורים בחגורת בטיחות או רתומים במושב בטיחות או במושב מגביה".

הקנס על נהיגה ללא חגורת בטיחות הוא 250 ₪ ו- 6 נקודות. את אותו קנס ואותן נקודות יקבל גם נהג שהסיע ברכבו ילדים אשר אינם רתומים במושבי בטיחות כדין. במקרה שנוסע במושב הקדמי ברכב נתפס לא-חגור, גם הוא וגם הנהג המסיע אותו ייקנסו ב-250 ₪ ויקבלו 2 נקודות.

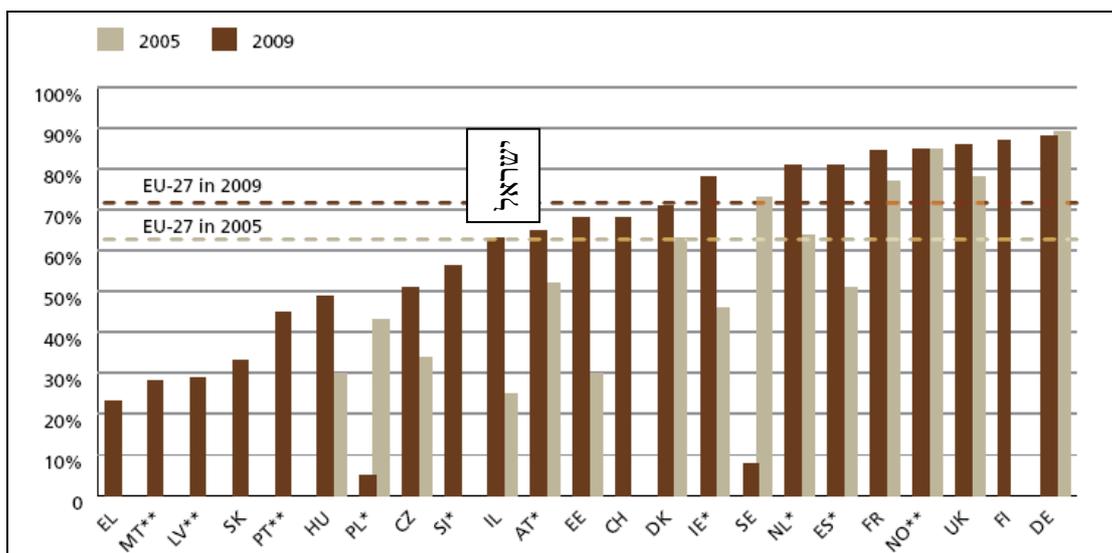
תרשים 1:

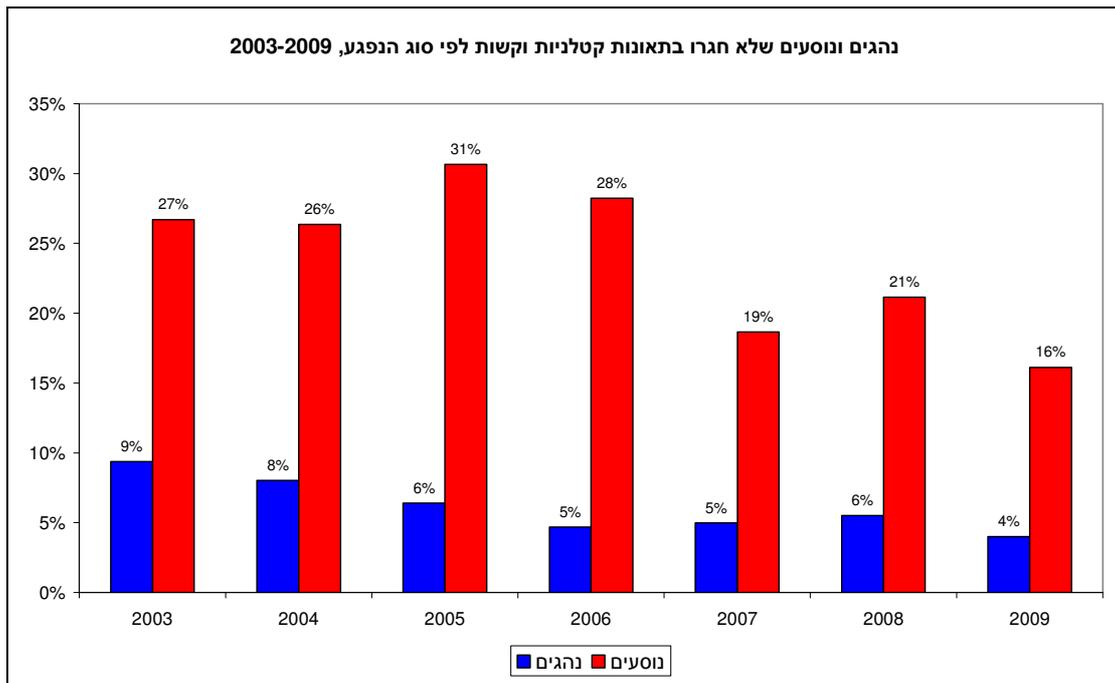
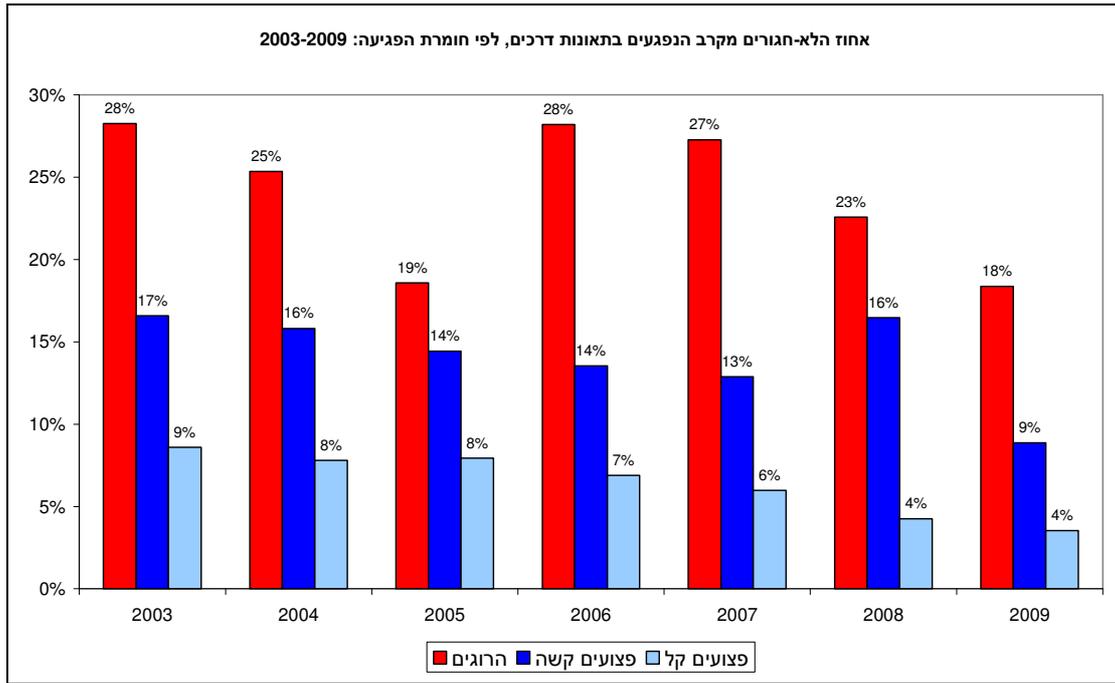
שיעורי שימוש בחגורות בטיחות במושב הקדמי בכלי רכב קלים בשנים 2005, 2009



תרשים 2:

שיעורי שימוש בחגורות בטיחות במושב האחורי בכלי רכב קלים בשנים 2005, 2009





שיעור הנוסעים ברכב שלא היו חגורים בזמן התאונה ונהרגו או נפצעו קשה לפי גיל, 2003-2009

