

גורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי, מנקודת מבט של אנשי מפתח במועצות המקומיות ובעיריות

מחקר איכותני

אחלאם חמיס

עבודת גמר מחקרית (תיזה) המוגשת כמילוי חלק מהדרישות לקבלת תואר
"מוסמך האוניברסיטה"

אוניברסיטת חיפה

הפקולטה למדעי הרווחה והבריאות

בית- הספר לבריאות הציבור

אוקטובר 2012

גורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי, מנקודת מבט של אנשי מפתח במועצות המקומיות ובעיריות

מחקר איכותני

מאת : אחלאם חמיס

בהנחיית : פרופ' אורנה בראון-אפל

עבודת גמר מחקרית (תיזה) המוגשת כמילוי חלק מהדרישות לקבלת תואר

"מוסמך האוניברסיטה"

אוניברסיטת חיפה

הפקולטה למדעי הרווחה והבריאות

בית- הספר לבריאות הציבור

אוקטובר 2012

מאושר על ידי -----תאריך-----

(מנחה העבודה)

מאושר על ידי -----תאריך-----

(יו"ר הועדה החוגית לתואר שני)

תוכן העניינים

נושא	עמוד
תקציר.....	V
רשימת טבלאות.....	VII
רשימת איורים.....	VIII

פרק א':

1. מבוא.....	1
2. רקע מדעי.....	2
2.1 הגורמים לתאונות דרכים.....	2
2.1.1 גורמים סביבתיים המשפיעים על תאונות דרכים- תשתיות כגורם מרכזי.....	3
2.1.2 התנהגות הנהגים, ומאפיינים אישיים.....	3
2.1.3 גורמים חברתיים, תרבותיים.....	4
2.1.4 מצב סוציו אקונומי והשפעתו על תאונות דרכים.....	5
2.1.5 איכות השלטון והשפעתו על תאונות דרכים.....	6
2.2 רקע על האוכלוסייה הערבית בישראל.....	7
2.2.1 השלטון המקומי.....	8
2.2.2 המצב הסוציו אקונומי בשלטון המקומי.....	9
2.3 תאונות דרכים במגזר הערבי.....	9
2.3.1 מאפיינים של תאונות דרכים במגזר הערבי.....	10
2.3.2 הגורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי.....	10
2.3.3 גורמים ברמת החברה ומטה.....	11
2.3.4 גורמים ברמת המדינה.....	12

פרק ב':

1. מטרות המחקר.....	15
2. שיטות המחקר.....	15
2.1 סוג המחקר.....	16

16.....	2.2 אוכלוסיית המחקר
16.....	2.3 שיטת הדגימה ושיטת גיוס המשתתפים
17.....	2.4 כלי המחקר
18.....	2.5 איסוף הנתונים
19.....	2.6 עיבוד הנתונים
19.....	2.7 ניתוח הראיונות
20.....	2.8 תוקף ומהימנות
21.....	2.9 סוגיות איתיות

23..... **פרק ג': ממצאים**

24.....	1. גורמים אישיים
24.....	1.1 המצב הכלכלי חברתי של הפרט
25.....	1.2 לחץ נפשי
26.....	1.3 אחריות ההורים
26.....	1.4 חוסר חינוך לבטיחות
26.....	1.5 עמדות ואמונות
27.....	2. גורמים חברתיים ותרבותיים
27.....	2.1 גורמים חברתיים ותרבותיים ברמת הרשות המקומית
30.....	2.2 גורמים ברמת החברה
32.....	3. סביבה
32.....	3.1 בניה היסטורית
33.....	3.2 תשתיות
34.....	4. גורמים מדיניים
34.....	4.1 אפליה במדיניות הממשלה
35.....	4.2 אכיפה
37.....	5. המלצות ליישום שעלו מהראיונות
38.....	6. סיכום הממצאים

פרק ד':

39.....	1. דיון.....
40.....	גורמים במישור האישי.....
43.....	גורמים במישור הבינאישי.....
46.....	גורמים במישור הקהילתי.....
48.....	גורמים במישור המדיני.....
49.....	2. סיכום.....
	3. מסקנות והמלצות למניעת תאונות דרכים במגזר הערבי בהתבסס על המודל האקולוגי- חברתי.....
50.....	4. תוכנית לקידום התנהגות בטיחותית בכבישים בקרב האוכלוסייה הערבית.....
53.....	5. מגבלות המחקר.....
54.....	6. ייחודו של המחקר והשלכותיו היישומיות.....
55.....	ביבליוגרפיה.....
62.....	נספחים: נספח- 1: שאלון לראשי הרשויות הערביות.....
66.....	נספח 2: רשימת היישובים הערביים המשתתפים במחקר.....
	נספח 3: שאלון חצי מובנה לראשי היישובים הערביים
67.....	ואנשי מפתח במועצות.....

גורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי, מנקודת מבט של אנשי מפתח במועצות

המקומיות ובעיריות

אחלאם חמיס

תקציר

רקע:

היפגעות מתאונות דרכים היא בעיית בריאות עולמית, והיא פועל יוצא של ההתפתחות הטכנולוגית בעולם. בכל שנה 1.3 מיליון אנשים נהרגים ובין 20-50 מיליון אחרים נפגעים מתאונות דרכים בעולם (WHO, 2012).

בישראל, בשנים האחרונות חלה ירידה בשיעור ההרוגים בתאונות דרכים. במגזר הערבי, שיעור ההרוגים בתאונות דרכים תמיד נשאר גבוהה ביחס לשיעורם באוכלוסיה, בכל קבוצות הגיל, ובכל סוגי הנפגעים (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2010).

מחקרים שנערכו לאחרונה בקרב האוכלוסייה הערבית מצביעים על כמה סיבות לשיעור הגבוה של תאונות ביניהם: התנהגות לא בטיחותית בכבישים, חוסר השקעה בתשתיות, וחוסר טיפול בנושאי בטיחות ביישוב מצד הרשויות. עוד נמצא שרוב הציבור חושב כי באחריותה של הרשות המקומית לפעול למניעת תאונות דרכים ותאונות בכלל בקרב ילדים. **מטרות:** לזהות את הגורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי, מנקודת מבט של אנשי מפתח במועצות המקומיות, ובעיריות. ולאתר את החסמים המונעים מהם לטפל בבעיה.

שיטות: מחקר איכותני קונסטרוקטיביסטי, בגישה הפנומנולוגיה, המתרכזת בעיקר בראיונות כמקור להשגת מידע. אוכלוסיית המחקר כללה ראשי מועצות ועיריות, ואנשי מפתח בכל עירייה או מועצה, כמו מהנדס המועצה, גזבר, אחראי בטיחות בדרכים, ואחראי מערכת החינוך במועצה. למחקר רואיינו שנים עשר מרואיינים מתשע מועצות מקומיות שונות. אסוף הנתונים נעשה באמצעות ראיון עומק, בעזרת שאלון חצי מובנה, אשר בדק תפישות, עמדות, וחסמים של המרואיינים בכל הקשור לתאונות דרכים במגזר הערבי.

תוצאות: הגורמים לתאונות דרכים בקרב האוכלוסייה הערבית, מנקודת מבט של אנשי מפתח בחברה, הינם רבים ומגוונים, והם הוצגו בארבע תמות עיקריות, גורמים אישיים, גורמים חברתיים, סביבה, וגורמים מדיניים. הייתה הסכמה בקרב כל המרואיינים שהנושא של תאונות דרכים הוא נושא חשוב מאוד, אך לא קבל מספיק התייחסות מצד אנשי המפתח בחברה. כמו כן כל המרואיינים הסכימו שיש למועצה המקומית תפקיד חשוב במניעת תאונות דרכים.

מסקנות והמלצות: ניתן לחלק את הגורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי לכמה רמות: רמת הפרט, רמת החברה והסביבה, רמת הקהילה, ורמת המדינה. גורמים אלה משפיעים על ההתנהגות של האנשים. לפיכך, על מנת לקדם התנהגות בטיחותית בקרב האוכלוסייה, יש לעשות תוכנית המבוססת על המודל האקולוגי חברתי.

רשימת טבלאות

עמוד

נושא

טבלה 1 : תאור המדגם.....18

טבלה 2 : הגורמים המשפיעים על מעורבות יתר של האוכלוסייה הערבית

בתאונות דרכים מנקודת מבט של אנשי מפתח ברשויות המקומיות.....23

רשימת איורים

עמוד

נושא

40..... המודל האקולוגי- חברתי

1. מבוא

תאונות דרכים ממשיכות להוות נטל עצום על בריאות הציבור, ועדין נחשבות לגורם העיקרי לתמותה טרם עת. הם נמצאים במקום התשיעי מבחינת תרומתן לאובדן שנות חיים פוטנציאליים. בכל שנה 1.3 מיליון אנשים נהרגים ובין 20-50 מיליון אחרים נפגעים מתאונות דרכים בעולם (WHO, 2012). לתאונות דרכים יש גם השפעה על הכלכלה של המדינות במיוחד מדינות בעלות הכנסה ממוצעת או בינונית. הנזק הכלכלי העולמי של תאונות דרכים מסתכם ב- 518 ביליון דולר ועולה למדינות 1%-3% מהתוצר הלאומי (WHO, 2009).

בישראל, בשנים האחרונות חלה ירידה בשיעור ההרוגים בתאונות דרכים. בשנת 2009 נהרגו 352 בני אדם, ירידה של 24% בהשוואה לשנת 2008. זהו מספר ההרוגים הנמוך ביותר מאז קום המדינה. אך בשנת 2010, היו 387 הרוגים, עליה של 10% משנת 2009. בשנת 2011, היו 393 הרוגים, עליה של 1% משנת 2010, העלייה היא בקרב אחרים וזרים, בעוד שחלה ירידה במספר ההרוגים במגזר היהודי ב- 2%, ובמגזר הערבי ב- 7% (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2012). מספר ההרוגים ל-100,000 נפש בישראל נמוך יחסית בהשוואה למדינות ה-OECD, אך רמת המינוע בישראל היא פחות מחצי מרמת המינוע באירופה, לכן מספר ההרוגים ביחס למספר כלי הרכב דומה לזה של הגרועות שבמדינות אירופה (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2010).

במגזר הערבי, בשנת 2009, הייתה ירידה במספר ההרוגים בתאונות דרכים, אולם שיעור ההרוגים ביחס לשיעורם באוכלוסיה נשאר גבוה יותר בכל קבוצות הגיל, ובכל סוגי הנפגעים, בהשוואה למגזר היהודי. בשנת 2009, נהרגו 107 בני אדם, המהווים כ-34% מסך כל ההרוגים בתאונות דרכים, בעוד ששיעורם היחסי באוכלוסיה עומד על 20%. נתון מדאיג אחר הוא לגבי מספר ההרוגים, הפעוטות, הולכי רגל, בשנת 2009 נהרגו 6 פעוטות ערבים בתאונות דרכים (ביניהם 3 הרוגים בתאונות חצר), ובשנת 2010 נהרגו 16 פעוטות, וכולם בתאונות חצר. כלומר בשנת 2010, נהרגו פי חמש יותר מאשר בשנה שקדמה לה (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2011). בשנת 2011, למרות הירידה במספר ההרוגים במגזר הערבי, אך לגבי נהגים צעירים, ביחס לשיעורם במצבת הנהגים מעורבותם בתאונות דרכים קטלניות גבוהה פי 4, בהשוואה לנהגים צעירים יהודים (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2012).

לפי מחקרים בארץ, קיים הבדל משמעותי בין האוכלוסייה הערבית לאוכלוסיה היהודית, לא רק בשיעור הנפגעים, אלא גם בסוג התאונה ובסוג הנפגעים. לכן כדי להבין את התופעה יש לזהות את המרכיבים השונים הייחודיים לחברה הערבית, ולאמוד את הגורמים האישיים

והסביבתיים המשפיעים על היחיד ועל החברה בשלמותה. מכאן נובעת החשיבות של חקר התופעה מנקודת מבט של אנשי מפתח בחברה הערבית, שבנוסף להיותם חלק מהחברה, שותפים לערכים ולנורמות של החברה, גם יכולים לשקף את איכות השלטון המקומי והמרכזי.

2: רקע מדעי

לתאונות דרכים השלכות מרחיקות לכת על הפרט, על החברה ועל המדינה. בנוסף לסבל הן מובילות לעוני, כאשר השורדים מהתאונה צריכים להתמודד עם ההשלכות לטווח רחוק כולל הוצאות הטיפול והשיקום. בנוסף הן גורמות ללחץ על מערכת הבריאות ונטל על הכלכלה של המדינה (WHO, 2009).

הנטל של תאונות הדרכים לא מפוזר באופן שווה בין האזורים. בהרבה מהמדינות בעלות הכנסה גבוהה או ממוצעת שיעור התמותה מתאונות דרכים נמצא בירידה. לעומת זאת, במדינות בעלות הכנסה נמוכה שיעור התמותה עדיין בעליה. 90% ממקרי המוות מתאונות מתרחש במדינות בעלות הכנסה בינונית או נמוכה, שבהם חיים 81% מאוכלוסיית העולם ויש להם כ- 20% מכלי הרכב בעולם (Gaygisiz, 2010). ההבדלים בין האזורים עצום בשיעור המוות מתאונות דרכים והחוסר איזון הולך ועולה. בארגון הבריאות העולמי מצפים לעליה של 83% בשיעור התאונות, עד שנת 2020, במדינות בעלות הכנסה בינונית או נמוכה (WHO, 2009).

לפי הספרות ההבדלים בין האזורים בשיעור התאונות קורה בגלל גורמים שונים כמו: רמת הפיתוח של התשתיות, המצב הכלכלי של החברה, האיכות של שירותי רפואת החירום והנגישות של התחבורה הציבורית. וגם קורה בגלל גורמים מוסדיים כמו: אכיפת המשטרה, החקיקה, הרישוי וחינוך הנהגים. כמו כן קיימים הבדלים בערכים ובהתנהגויות של הנהגים ושל משתמשי הדרך. כל הגורמים האלה יכולים להסביר את ההבדל בשיעורי התאונות באזורים השונים, מצד שני יכולים לשקף את איכות הממשל במדינה ואת התרבות באופן כללי (Gaygisiz, 2010).

2.1 הגורמים לתאונות דרכים:

בשנת 1964, Haddon הציג את המודל האפידמיולוגי בהקשר של היפגעויות. הוא טען שגם בתאונות דרכים, כמו בכל מחלה, ישנם שלושה גורמים מרכזיים והם: הגורם האנושי, הסוכן (כלי הרכב) והסביבה (Haddon, Suchman, & Klein, 1964). עד היום הספרות מתייחסת לגורמים האלה בניתוח הגורמים לתאונות דרכים. אך בשנים האחרונות המחקרים בתחום

הבטיחות בדרכים מדגישים את החשיבות של הגורמים החברתיים-תרבותיים, בנוסף לגורמים הסביבתיים (Factor, Mahalel, Yair, 2007). עוד מדווח שמצב סוציו-אקונומי הוא גורם חשוב, הקשור גם לגורם האנושי וגם לגורם הסביבה (Cubbin, Smith, 2002).

2.1.1 גורמים סביבתיים המשפיעים על תאונות דרכים:

תשתיות כגורם מרכזי:

מחקרים שבדקו את ההשפעה של הסביבה על תאונות דרכים התייחסו בעיקר לתשתיות. מחקרים שבדקו את ההשפעה של שיפור התשתיות, מצאו ששיפור בתשתיות, הוספת מסלולים, הרחבת מסלולים והתאמתם למהירות גבוהה, הביאו לעליה בחומרת התאונות וליותר קטל בדרכים (Fridstrom, Ingebrigsten, 1991; Noland, 2003). לעומת זאת מחקרים שבדקו אזורים כפריים, מדגישים את רמת הפיתוח של האזור כגורם סיכון המשפיע על תאונות הדרכים. במחקר באזור כפרי בפולין נמצא שרמת הפיתוח של האזור כולל מצב הכביש, סוג המדרכות ורוחבם, תאורת הכביש וקוטר הסיבובים בכביש, משחקים תפקיד חשוב באפיון תאונות הדרכים (Nowakowka, 2012). כמו כן מחקרים שבדקו אזורים נידחים ומקופחים מצביעים על כך שהאיכות הירודה של התשתיות היא מהגורמים לתאונות דרכים, במיוחד אצל ילדים. ילדים ממצב סוציו-אקונומי נמוך יש להם סיכון יותר גבוה להיפגע כהולכי רגל, ואחת הסיבות לכך היא המאפיינים הסביבתיים של השכונות המקופחות (White, Raeside, Barker, 2000; Graham, Stephens, 2008).

2.1.2 התנהגות הנהגים ומאפיינים אישיים:

לפי הספרות, הסיבות לתאונות קשורות לרוב בגורם האנושי, בצורה של טעות או עבירה על החוק. במחקר חדש שפורסם לאחרונה נמצא שהגורמים הקשורים למשתמשי הדרך כלומר, הגורם האנושי, יותר משפיעים על שיעור הקטל בדרכים. מנגד, גורמים הקשורים לכביש ולסביבה הפיזית פחות משפיעים על שיעור הקטל בדרכים (Beshah, Ejigu, Abraham, Snasel, Kromer, 2012). בישראל, הגורם האנושי אחראי ל- 90% - 95% מהתאונות. ומבין הנהגים שהיו מעורבים בתאונות, ל- 42% מהם מיוחסת עבירת תנועה. העבירות הכי שכיחות היו: סטייה מנתיב הנסיעה ונסיעה במהירות מופרזת (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2010).

להתנהגות הנהגים השפעה רבה על תאונות הדרכים, התנהגויות שנחשבות כהתנהגויות סיכון, מעלות את הסיכון לתאונות. למשל מהירות נהיגה מופרזת מעלה את הסיכון לתאונות וגם מעלה את חומרת הפגיעה (Taylor, Lynam, Barug, 2000). עוינות בכביש קשורה למעורבות יתר בתאונות (Gidron, Gal, Desevilya, 2003). התנהגות תוקפנית באופן כללי, קשורה לנהיגה תוקפנית ולתגובת כעס של הנהג (Lajunen, Parker, 2001). עוינות

בכביש ביחד עם הערכה עצמית ירודה, נמצאו כמנבאים לתאונות דרכים (Fran, Norris, Matthews, Riad, 2000).

מחקרים רבים בדקו מאפיינים אישיים והתנהגותיים אשר מנבאים מעורבות בתאונות או מעלים את הסיכון להיות מעורבים בתאונות. למשל, במחקרם של טאובמן, מיקולנסר וגילת (Taubman, Mikulincer, Gillath, 2004) נמצאו שמונה סגנונות נהיגה שיכולים להסביר מעורבות בתאונות או מעלים את הסיכון להיות מעורבים בתאונות. סגנונות אלה הם: סגנון לא מרוכז, חרד, לוקח סיכון, כועס, נוסע מהר, מפיג לחץ, סבלני וזהיר. בניתוח הקשרים בין המשתנים נמצא שנהיגה לא מרוכזת, לקיחת סיכון, ומהירות מופרזת הינם מנבאים חזקים לתאונות דרכים. במחקר אחר נמצא שאישיות מסוג A היא מנבא חזק לנהיגה במהירות ולא שמירת מרחק (Boyce, Geller, 2002).

נבדקו גם "עמדות" של הנהג כלפי נהיגה. במחקר שבדק את הקשר בין עמדות, לבין הסיכון לתאונות נמצא שנהגים עם עמדות שנחשבות חיוביות או נכונות לפי חוקי התנועה יש להם פחות סיכון להיות מעורבים בתאונות, מאשר נהגים עם עמדות שליליות. העמדות הוגדרו כמורכבות מערכים, ידע, והתנהגות (Assum, 1995).

בקרב הנהגים הערבים יש שיעור יותר גבוה של עבירות תנועה, כמו: מהירויות נסיעה גבוהות, נסיעה מסוכנת לאחור, אי מתן זכות קדימה להולכי רגל ושימוש פחות באמצעי ריסון בקרב הנוסעים. כמו כן, יש חוסר הרגלי התנהגות בטוחה בקרב הולכי רגל, ובמיוחד בקרב ילדים. ואלה חלק מההסברים למעורבות היותר גבוהה שלהם בתאונות דרכים (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2003).

2.1.3 גורמים חברתיים תרבותיים:

על פי המודל החברתי-תרבותי שפותח על ידי פקטור וחבריו (Factor, et al, 2007), התנהגות הנהגים מושפעת ממאפיינים חברתיים-תרבותיים. כל קבוצה יש לה מאפיינים תרבותיים, ערכים, ציפיות התנהגותיות, סגנונות חיים וגישות ייחודיות. לפי כך, קבוצות חברתיות שונות חשופות לרמות שונות של סיכון בנהיגה, וכתוצאה מכך שיעורים שונים של מעורבות בתאונות דרכים. למשל, במחקר גדול בארץ, שעקב אחרי קבוצת נהגים המהווים 20% מכלל הנהגים באוכלוסיה, נמצא שההסתברות למעורבות בתאונות גבוהה בגברים בהשוואה לנשים, בלא יהודים בהשוואה ליהודים, בנהגים שמוצאם באפריקה ובאסיה בהשוואה לנהגים שמוצאם באמריקה ובאירופה. גם נמצא ככל שהרמה הסוציו-אקונומית ורמת החינוך יותר גבוהים, ההסתברות למעורבות בתאונות יותר נמוכה (Factor, Mahalel, Yair, 2008). במחקר דומה בשוויץ, שהתבסס על מאגר נתונים דומה ועל אוכלוסיה של 5.5 מיליון תושבים, נמצא שהסיכון לתאונות דרכים יותר גבוה בגברים לעומת נשים, באנשים עם

השכלה יסודית לעומת השכלה גבוהה ואצל רווקים לעומת נשואים. הקשר בין השכלה לסיכון לתאונות היה חזק אצל הולכי רגל (Spoerri, Egger, Von Elm, 2011). גיל צעיר נמצא כמנבא חזק לתאונות דרכים בהרבה מחקרים (Fran, et al, 2000; Lajunen, Parker, 2001; Sporri et al, 2011). גם נמצא שיש קשר בין סגנון הנהיגה של ההורים לבין סגנון הנהיגה של הילדים. כלומר, מיומנויות הנהיגה נרכשות במשפחה על ידי כך שמסתכלים על סגנון הנהיגה של ההורים (Taubman-Ben-Ari, Mikulincer, Gillath, 2005).

דפוסי התנהגות שנראים בקרב קבוצות שונות של משתמשי הכביש, מיוחסים להבדלים תרבותיים בין קבוצות אלו. למרות שקשה למדוד מאפיינים תרבותיים, אך ניתן לחשוף את השפעת הגורמים התרבותיים על תאונות דרכים (Gaygisiz, 2010). הופסטיד (Hofstede, 2001), חקר את התרבות דרך ארבעה מדדים אמפיריים: (1) חוסר שוויון בין האנשים; (2) רמת הלחץ בחברה שקשורה לחוסר ודאות לגבי העתיד; (3) השתלבות היחידים בתוך הקבוצה; (4) חלוקת התפקידים בין הגברים ובין הנשים בחברה. הוא בדק את השפעת המדדים האלה בהקשר של בטיחות בדרכים, ומצא ששניים מהמדדים שחקר הם בעלי קשר חיובי למקרה מוות כתוצאה מתאונות דרכים. מדדים אלו הם רמת הלחץ בחברה, וחלוקת התפקידים בין גברים ובין נשים. הופסטיד הסביר את הקשר בין רמת הלחץ לבין מעורבות בתאונות, והוא טען שרמת לחץ גבוהה מביאה לרגשנות והרגשה של דחיפות, וזאת מביאה למהירות גבוהה ורמת בטיחות נמוכה. גורם הלחץ עלה גם במחקרם של בר און-אפל ואחרים (2007), במחקר זה המשתתפים בקבוצות המיקוד טענו שלחץ ומתח בהם שרוי הנהג בזמן נהיגה גורמים לתאונות דרכים.

2.1.4 מצב סוציו-אקונומי והשפעתו על תאונות דרכים:

מעט מחקרים התרכזו בהשפעה של המצב הסוציו-אקונומי (SES) על תאונות, בדרך כלל במחקרים על האפידמיולוגיה של תאונות התייחסו ל-SES כגורם מבלבל. בשנים האחרונות יש תחיה במחקר העוסק במצב הסוציו-אקונומי והשפעתו על הבריאות באופן כללי (Adler, Boyce, Chesney, Cohen, Folkman, et al., 1994). תחלואה ותמותה מהיפגעויות קשורה יותר למצב הסוציו-אקונומי של החברה, בהשוואה למצבי בריאות אחרים. כי לפי ההגדרה, מקור ההיפגעויות הוא מחוץ לגוף האדם שנפגע, בניגוד למחלה, שמקור ההיפגעויות יכול להיות פנימי. בקשר להיפגעויות מתאונות דרכים, מצב סוציו-אקונומי הוא מאפיין חשוב גם לגורם האנושי וגם לגורם הסביבה. כלומר, יש קשר בין שיעור התמותה מתאונות דרכים לבין המצב הסוציו-אקונומי של היחידים בחברה וגם של החברה בשלמותה (Cubbin, Smith, 2002).

בניתוח על, שסיכם את הספרות הרלוונטית לגבי הקשר בין SES לבין תאונות דרכים, נמצא שיש קשר הפוך חזק בין SES לבין הסיכון לתאונות בכל הגילאים. כלומר, ככל שהמצב

הסוציו-אקונומי ירוד יותר, הסיכון לתאונות עולה (Cubbin, Smith, 2002). אותו קשר נמצא בהקשר של תאונות הולכי רגל בילדים, ככל שהמצב הסוציו-אקונומי של ההורים פחות טוב, ילדיהם מעורבים יותר בתאונות דרכים, כהולכי רגל (White, et al., 2000).

2.1.5 איכות השלטון והשפעתו על תאונות דרכים:

המדיניות בתחבורה, ואסטרטגיות הבטיחות בתחבורה בכל מדינה, מתבססות על יוזמות הממשלה ועל החלטות פוליטיות. בשל כך ניתן לטעון, שהרבה היבטים במדיניות התחבורה, וכתוצאה מכך הבטיחות בתחבורה, משקפים את איכות השלטון (Gaygisiz, 2010). הנטל של התאונות לא מחולק באופן שווה בין המדינות. רוב מקרי המוות מתאונות קורה במדינות העניות. לפי הספרות, הבדלים בממשלות משחקים תפקיד חשוב ברמת הפיתוח הכלכלי של המדינה, כמו כן במדיניות התחבורה. בממשלות לא יציבות, איכות השירות לאזרח לא טובה, כולל ניהול התחבורה, משרדי הפיקוח על כלי הרכב, תפקוד מכוני הרישוי ואכיפת החוק על ידי משטרת התנועה. כמו כן במדינות עניות רמת הפיתוח ירודה, רמת החיים ירודה, ויש יותר קטל מתאונות דרכים (Gaygisiz, 2010).

במחקר שבדק את הקשר בין המצב הכלכלי של המדינה, לבין שיעור התמותה מתאונות דרכים, ב-30 מדינות חברות בארגון OECD, נמצא קשר חיובי בין המצב הכלכלי של המדינה, לבין שיעור התמותה מתאונות דרכים. עוד נמצא שאיכות הממשלה והמוסדות תורמות לבטיחות בדרכים. מדינות שאיכות השלטון בהם ירודה, הגורמים התרבותיים שלהם השפעה חזקה על הקטל בדרכים, כי ממשלה לא יעילה לא תוכל לבנות ולשמור על תשתיות תחבורה איכותיות, אכיפת חוק ומערכת חינוך יעילה, לכן תהיה לגורמים התרבותיים והערכיים השפעה גדולה על מצב הבטיחות בדרכים במדינה (Gaygisiz, 2010).

בארץ, הנושא של איכות השלטון והקשר שלו לתאונות דרכים לא נחקר. אך במחקרים על האוכלוסייה הערבית עלה הנושא של מדיניות הממשלה והקשר שלה לתאונות דרכים במגזר הערבי. האפליה בחלוקת תקציבים לאוכלוסייה הערבית, מוביל למצב הגרוע של התשתיות, וזה מביא לשיעור יתר של תאונות דרכים במגזר הערבי (Moran, Baron-Epel, Assi, 2010).

גורם אחר הקשור לשלטון המקומי והמרכזי, הוא אכיפת החוק. הוא נחשב לגורם מרכזי שמשפיע על התנהגות בטיחותית בכביש, ועל ידי כך להורדת רמת הסיכון בכביש. ישנם שיטות שונות לאכיפת החוק, למשל "שיטת הניקוד", כל נהג מתחיל עם 12 נקודות ברישיון הנהיגה והנקודות נמחקות בהדרגתיות אם הוא מבצע עבירות תנועה חמורות, כמו: נסיעה

במהירות או נסיעה תחת השפעת אלכוהול. אם הנהג מאבד את כל הנקודות, רישיונו מושעה. שיטה זו נבדקה בספרד, ונמצאה שהיא מורידה את הסיכון להיפגעות קשה ומורידה את מספר תאונות הדרכים הקטלניות (Novoa, et al., 2010).

לגבי אכיפת המשטרה, יש שיטות אכיפה יעילות ויש הפחות יעילות. לא כל שיטות האכיפה יש להם השפעה על תאונות הדרכים. בנוסף לכך, בין האכיפה עד להשפעה, קיימת שרשרת של קשרים שעוברת דרך, תפיסת הנהג, שינוי התנהגות ושינוי נורמות נהיגה. כול זה תלוי בתפקוד יעיל של מערכות אחרות כמו: שיפוט וחקיקה, ענישה, חינוך, הסברה, תפיסה חברתית והחלטות פוליטיות (גיטלמן, הקרט, 2003).

2.2 רקע על האוכלוסייה הערבית בישראל:

האוכלוסייה הערבית בישראל כוללת 1,600,100 נפשות (נכון לסוף ספטמבר 2011). כלומר 20.5% מכלל אזרחי המדינה. שיעור הגידול של האוכלוסייה הערבית בשנת 2010 היה 2.5%. האוכלוסייה הערבית צעירה ביחס לאוכלוסיה הכללית, 49.6% הם מתחת לגיל 19. האוכלוסייה הערבית מורכבת מתת קבוצות, מרביתם מוסלמים (82%), 8.3% נוצרים, והשאר דרוזים (הלמ"ס, 2009, לוח 2.10). כמעט 60% מהאוכלוסייה הערבית מתרכזים באזור הצפון (כ- 43.2% במחוז הצפון, כ- 14.5% במחוז חיפה), במחוז הדרום נמצאים כ- 13% מכלל האוכלוסייה (הלמ"ס, 2011).

המצב הכלכלי הוא אחד הביטויים הבולטים למעמדה הנחות של האוכלוסייה הערבית במדינת ישראל. רוב המחקרים שעסקו בהשוואה בין הערבים והיהודים במישור הכלכלי, מצביעים על עוני גובר ואי שוויון בהכנסות מאוד גבוה, בשל אי שוויון הן בעיסוק והן בשכר (חיידר, 2005; שחאדה, 2007). רק 42.6% מכלל התושבים הערבים משתתפים בכוח העבודה, ורק 18.9% מכלל הנשים משתתפות בכוח העבודה. 75.7% מהמשתתפים בכוח העבודה עובדים במשרה מלאה, 14.8% עובדים במשרה חלקית, ו- 10% מובטלים (אגודת הגליל, 2012).

ההכנסה העיקרית של 32.5% ממשקי הבית היא מקצבאות הממשלתיות (קצבאות ילדים, זקנה, פנסיה, אבטלה, נכות, והשלמת הכנסה). ממוצע הכנסה חודשית פרוטו למשק בית הוא 8,277 ש"ח, לעומת 12,342 ש"ח במגזר היהודי (נכון לשנת 2008), (אגודת הגליל, 2012).

הקרקע הייתה סוג הרכוש היחיד בידי האזרחים הערבים, שהיה אפשר להפיק ממנו הכנסה. להפקעת האדמות הייתה השפעה סוציו כלכלית ישירה על מרבית האזרחים הערבים. מאז 1948 ועד היום הפסידו האזרחים הערבים כשבעים אחוז מהאדמות שהיו בבעלותם. בנוסף לכך בבעלותם של הערבים נמצאים 3.5% מסך כל שטח המדינה, אלא ש- 1.5% משטחים

אלו נמצאים מחוץ לשטחי השיפוט של הרשויות המקומיות הערביות. מצב זה מקשה על פיתוח הכפרים והערבים הערביות (הועד הארצי לראשי הרשויות המקומיות הערביות בישראל, 2006).

2.2.1 השלטון המקומי:

מרבית האוכלוסייה הערבית חיה ברשויות המקומיות העצמיות, רשויות אלה פועלות על פי חוק, וסובלות מאותן בעיות שהשלטון המקומי בישראל סובל מהן. במיוחד הרשויות הקטנות והפריפריאליות שהן רוב הרשויות המקומיות הערביות. רשויות אלה חברות במרכז השלטון המקומי הארצי ומונות כשליש מסך כל הרשויות המקומיות בו. הן הקימו ב-1974 את ועד ראשי הרשויות המקומיות הערביות, שמטרתו לגבש אותן כקבוצה בעלת מאפיינים וצרכים מיוחדים (חמאיסי, 2004).

תהליך העיור מתחזק בקרב האוכלוסייה הערבית, הוא עבר משלב שבו השלטון המקומי ביישובים הערביים היה מיוצג על ידי חמולות, לשלב של אספקת שירותים. ובסוף שנות השמונים עבר לשלב נוסף של תחילת ניסיון לפיתוח יזמות ציבוריות והפעלת הרשות המקומית כגוף יזמי. המגמה הקיימת היום, היא מימוש מדיניות הביזור השלטוני מצד השלטון המרכזי כלפי השלטון המקומי. במסגרת מדיניות זו, האחריות לאספקת שירותים מוטלת על השלטון המקומי, אך הסמכויות והמשאבים כדי להיערך לקראת האתגרים הרבים העומדים בפניו, אינם מוענקים מהשלטון המרכזי, במיוחד עם העלייה בציפיות התושבים הערבים להיות כשאר אזרחי המדינה. כתוצאה מכך השלטון המקומי הערבי נמצא במצב חלש. הרשויות המקומיות הערביות סובלות מאפליה ממסדית בהקצאת משאבים. אך גם סובלות ממאבקים פנימיים בין מוקדי כוח ביישוב, ומבזבז משאבים. בנוסף לכך התנאים המבניים אינם מאפשרים פיתוח הזדמנויות לרשויות המקומיות. כל הגורמים האלה תורמים את חלקם להגברת התלות בשלטון המרכזי, להרעת מצבן של הרשויות המקומיות הערביות, ומתוך כך של כלל הציבור הערבי (חמאיסי, 2004).

2.2.2 המצב הסוציו-אקונומי בשלטון המקומי:

מעמדה הכלכלי של האוכלוסייה הערבית בישראל בהשוואה לאוכלוסייה היהודית נמוך במיוחד. ממוצע היישובים הערביים עומד בסולם הסוציו-אקונומי על 2.6, לעומת 6.1 ביישובים היהודיים (מכון ון ליר, 2010). היישובים הערביים (למעט היישובים מעיליא וגיש) ממוקמים בתחתית הסולם הסוציו-אקונומי (אשכולות 1-4). הפער בהכנסות העצמיות בין הרשויות היהודיות לרשויות הערביות גדול מאוד (ברשויות היהודיות ההכנסות גבוהות פי 2.8 מההכנסות ברשויות הערביות). פער זה בולט במיוחד בסעיף הארנונה. כמו כן השירותים שהרשות מספקת הם בהתאם, למשל: לשליש מהיישובים הערביים אין מאגר

מים, ובאחוז גדול שלהם (29%) יש רשת מים מיושנת. 14% מהיישובים סובלים מזיהום במי השתייה ומהפסקות בזרם (18%). ביותר מ-20% מהיישובים אין מערכות ביוב, וביישובים האחרים מערכות אלה עובדות באופן חלקי. 14% מהיישובים סובלים מקיומה של רשת חשמל מיושנת, מאספקת חשמל בלתי סדירה (5%), ומאי חיבורם של אזורים מסוימים בסביבת היישוב (21%). ביותר מ-70% מהיישובים אין מערכת סילוק אשפה מסודרת, ואם יש אז אין שמירה על תנאי סניטציה בסיסיים.

במרבית היישובים הערביים אין לשכות תעסוקה, ב-49% אין מתנ"סים, ב-70% אין גנים ציבוריים, ב-69% אין מועדוני ספורט, ב-68% אין מגרשי משחקים לילדים, וב-42% אין מועדונים לקשישים (אגודת הגליל, 2012).

מבט על תנאי החיים של האוכלוסייה הערבית מעלה כי קבוצות גדולות מהאוכלוסייה סובלות ממצוקה רבת מימדים. מקור מצוקותיה של האוכלוסייה נעוץ בתנאים הכלכליים וברמת החיים הירודה. הגורמים המרכזיים לפערי ההכנסה, לאי שוויון ולהבדלים הגדולים ברמת החיים בין המגזר הערבי למגזר היהודי הם: העדר תשתית תעסוקתית רחבה ביישובים הערביים, אפליה לרעה של האזרחים הערבים גם בעיסוק וגם בשכר ופערים גדולים בחלוקת המשאבים של משרדי הממשלה השונים (גמאל, 2005).

2.3 תאונות דרכים במגזר הערבי:

המחקר בנושא תאונות הדרכים במגזר הערבי התחיל רק בשנים האחרונות. בין השנים 1995-97, פרופ' האקרט עשה ניתוח ממצאים של תאונות דרכים בארץ. מהניתוח עלה כי יש יותר תאונות דרכים במגזר הערבי בהשוואה למגזר היהודי, במיוחד בתחום הבינעירוני, חומרת הפגיעה יותר קשה, יש יותר מעורבות של הולכי רגל ויותר תאונות של רכב בודד. הבדל משמעותי בין שני המגזרים נמצא ביישובים הקטנים. עם העלייה בגודל היישוב הערבי, הסתמנה ירידה בחומרת הפגיעה גם בתוך וגם מחוץ לרכב. מהממצאים היה ניתן להסיק שמצב התשתיות במגזר הערבי ביישובים הקטנים גרוע, וביישובים הבינוניים דורש שיפור (הקרט, 1998). הניתוח שנעשה הוא ברמה בסיסית, בעקבות כך נעשו כמה מחקרים יותר מעמיקים שבדקו את המאפיינים והגורמים לתאונות הדרכים במגזר הערבי.

2.3.1 מאפיינים של תאונות הדרכים במגזר הערבי:

שיעור ההרוגים בתאונות דרכים במגזר הערבי גבוה יותר ביחס לשיעורם באוכלוסייה, בכל קבוצות הגיל ובכל סוגי הנפגעים, בהשוואה למגזר היהודי. מה שמאפיין את האוכלוסייה הערבית הוא שיש הרבה יותר נהגים צעירים באופן יחסי, יותר נהגים צעירים שהם נהגים מקצועיים, ויותר נהגים שהם גברים (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2010).

בשנת 2009, 34% מסך ההרוגים בתאונות דרכים היו ערבים, בעוד ששיעורם באוכלוסייה היה 20%. שיעור הנהגים ההרוגים בתאונות דרכים היה 45% מכלל הנהגים, כאשר הם מהווים 14% בלבד מכלל הנהגים המורשים לנהוג. בשנת 2010 מספר ההרוגים בתחום העירוני במגזר הערבי כמעט הכפיל את עצמו. במגזר הערבי בולטת היפגעות הולכי רגל בני 0-4 שנים, בשנת 2009 נהרגו 6 הולכי רגל בני 0-4 לעומת הרוג אחד במגזר היהודי. ובשנת 2010, נהרגו 16 פעוטות הולכי רגל וכולם נפגעו בתאונות חצר (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2011).

2.3.2 הגורמים לתאונות הדרכים במגזר הערבי:

תחום המחקר בקרב האוכלוסייה הערבית, ועל האוכלוסייה הערבית, לוקה בחסר. כמו כן גם המחקר על תאונות הדרכים באוכלוסייה. רוב הידע הקיים היום, הוא תמונת מצב של מה שקיים מבחינת תוצאות כמותיות כמו: שיעור התאונות, מאפיינים של התאונות ושכיחותם בכל קבוצת גיל. מחקרים על המניעים, התפיסות והעמדות של הנהג ושל החברה, הם מעטים. כמו כן מחקרים אשר ממפים את מערך ההשפעות על הנהג ועל החברה לוקים בחסר (טאובמן בן-ארי, 2008).

מודל שפותח על ידי מורן וחבריה (Moran, et al., 2010), מתבסס על המודל הסוציו-אקולוגי ומטרתו להבין את הגורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי, מבחין בין שני סוגים עיקריים של גורמים, אשר מובילים להתנהגות לא בטיחותית. הסוג הראשון: גורמים ברמת החברה ומטה, וזה כולל: חוסר אכיפה של חוקי התנועה וחוסר פיתוח של תשתיות (ברמת החברה); התנהגות לא בטיחותית (ברמת הפרט); ותרבות נהיגה לא בטיחותית (ברמה הבין אישית). הסוג השני: גורמים ברמה של המדינה וזה כולל: אפליה, עוני, התנגדות לשלטונות והתלכדות חברתית חזקה.

2.3.3 גורמים ברמת החברה ומטה:

גורמים התנהגותיים הקשורים למאפיינים חברתיים-תרבותיים של האוכלוסייה:

ישנם גורמים חברתיים, קהילתיים ותרבותיים, באוכלוסייה הערבית, אשר יכולים להשפיע על סגנון הנהיגה. בין הגורמים האלה ניתן למנות: ערכים חברתיים ומבנה משפחתי מסורתי, סוג היישוב ומיקומו הגיאוגרפי, איכות התשתיות בישוב ורמת האכיפה המשטרית בו, מידת ההזדהות עם המדינה ומידת הלכידות החברתית (טאובמן-בן ארי, 2008).

התנהגות לא בטיחותית הינה אופיינית בקרב האוכלוסייה הערבית. במחקר שאמד את מידת השימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי, ובדק את הגורמים המשפיעים על השימוש בהם נמצא שאחוזי השימוש במושבי בטיחות נמוכים מאוד. כמו כן נמצא שיש קשר מובהק בין

השכלה, רמת הכנסה ומספר ילדים לבין שימוש במושבי בטיחות. כלומר, הורים פחות משכילים, בעלי הכנסה נמוכה ויש להם יותר ילדים, פחות השתמשו במושבי בטיחות (עביד, 2005).

במחקר מקיף, הראשון מסוגו בארץ, אשר בדק מאפיינים דינמיים של קבוצות מרכזיות בחברה הישראלית, כמו: צעירים, הורים לילדים, מבוגרים, גברים ונשים, כולל בחברה הערבית. נמצאו הבדלים בין קבוצות האוכלוסייה השונות, הבדלי מגזר והבדלי מגדר. מה שאפיין נהגים מהמגזר הערבי הוא סגנון נהיגה חרד, מסתכן, כועס ועוין. ופחות סגנון זהיר וסובלני, בהשוואה לנהג היהודי. הנהגים הערבים שומרים על חוקי הנהיגה רק מחוץ ליישוב בו הם גרים, מתוך תחושה של ביטחון בתוך היישוב. הם גם לא חוגרים חגורות בטיחות ולא מציינים לתמרורים, מתוך תפישה שחוקי המדינה לא חלים על הטריטוריה שלהם (טאובמן-בן-ארי, 2008). ממצאים זהים על הבדל בהתנהגויות בתוך הכפרים ומחוץ לכפרים ואי ציות לחוקי התנועה מתוך התנגדות לשלטון המדינה, נמצאו גם במחקרם של בראון-אפל, לוטם, ומורן (2007).

עמדות ותפישות הקשורות לבטיחות בדרכים בקרב האוכלוסייה הערבית:

תאונות דרכים נתפשות, בקרב חלק מהאוכלוסייה, כבעיה חמורה מאוד שיש לטפל בה. אך עדיין לא קבלה את ההתייחסות הנדרשת בציבור הערבי (בראון-אפל ואחרים, 2007). במחקר שבדק תפישות ועמדות הורים לילדים בנושא בטיחות ילדיהם, נמצאה בעיה חריפה בתפיסת ההשגחה ההורית. במחקר זה נמצא ש- 50% מההורים מאפשרים לילדיהם לחצות כבישים לבדם בגיל צעיר (פחות מתשע שנים), 57% דווחו כי אין לילדיהם קסדה לראש בעת רכיבה על אופניים, 40% דווחו שאין לילדיהם שטח נפרד ממקום החניה למשחק, 30% דווחו שלא מקפידים על חגירת הילדים בכל הנסיעות, ואחוז זה עולה כאשר מדובר על נסיעה בתוך הכפר (אבו-עסבה, קראקרה, לוי, פינדלינג, 2009).

חוסר פיתוח של תשתיות במגזר הערבי:

רמה נמוכה של תשתיות כלליות ותשתיות דרכים, הינה גורם בסיסי לתאונות דרכים ביישובים הערביים. הכבישים הבינעירוניים בהן מתמקדת רוב התנועה ומתרחשות רוב התאונות של המגזר הערבי, מאופיינים בליקויי תשתית כמו: חוסר תאורה, שוליים חסרים וכו'. בתוך היישובים יש חוסר הפרדה בין שטח תנועה ושטח הליכה ברגל, וזה משתקף ברוב תאונות הפגיעה בהולכי רגל ביישובים הערביים. בנוסף בולט ביישובים, חוסר סימון וחוסר תמרור (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2003). מחקרים בקרב המגזר הערבי מצביעים על כך שישנו קשר בין איכות התשתיות, לבין התנהגות בטיחותית של התושבים. כלומר, במקומות בהם איכות התשתיות יותר גבוהה, התושבים התנהגו באופן בטיחותי יותר (בראון-

אפל ואחרים, 2007). חוסר פיתוח של התשתיות, כפי שהוצג על ידי קבוצות מהאוכלוסייה הערבית, מיוחס לאפליה במדיניות של הקצאת תקציבים לתשתיות במגזר הערבי (בראון-אפל ואחרים, 2007).

2.3.4 גורמים ברמה של המדינה:

המצב הסוציו-אקונומי והקשר שלו לתאונות דרכים במגזר הערבי:

כמו שהוזכר קודם, יש קשר הפוך חזק, בין שיעור התמותה מתאונות דרכים, לבין המצב הסוציו-אקונומי של היחידים ושל האוכלוסייה (Cubbin, et al., 2002). במגזר הערבי, המצב הכלכלי-חברתי עלה ברוב המחקרים כגורם בסיסי לתאונות הדרכים, גם ברמת הפרט וגם ברמת החברה. ברמת הפרט, מצב כלכלי ירוד יש לו קשר לעבודה פיזית קשה, לחוסר טיפול ברכב בשל העדר אמצעים, ללחץ ועייפות בשל המצב הכלכלי והפוליטי. ברמת האוכלוסייה, המצב הכלכלי קשור לחוסר השקעה בתשתיות, בשל אפליה במדיניות הקצאת התקציבים (Moran, et al., 2010).

מחקר שערכה החוקרת אליאס (2007), בקרב האוכלוסייה הערבית מראה שלעוני, לאבטלה ולסוג העבודה יש השפעה על המעורבות בתאונות דרכים. כלומר, דפוסי הפעילות היומית של הפרט משפיעים על הסיכוי שלו להיות מעורב בתאונות דרכים. למשל, אנשים שלא עובדים יש להם יותר סיכון להיות מעורבים בתאונה. וילד המשחק ליד ביתו, או שהולך ברגל לבילוי ולבית הספר, מעורב יותר בתאונות של הולכי רגל מאשר ילד שמגיע ברכב של ההורים. במחקר זה עוד נמצא שלרמת ההשכלה של הנשים השפעה על המעורבות של ילדיהם בתאונות דרכים. כלומר, ככל שהנשים פחות משכילות, ילדיהם מעורבים יותר בתאונות דרכים (אליאס, 2007). דפוסי הפעילות האלה מאפיינים אנשים ממצב סוציו-אקונומי נמוך. במחקר אחר שבדק גורמים המשפיעים על הסיכון לתאונות דרכים בקרב נהגי משאיות, נמצא ששליש מהנהגים הערביים דיווחו על כך שהמנהל מכריח אותם לעבוד יותר שעות ממה שנקבע בחוק, ונמצא שבקרב נהגים הנוהגים יותר מ-12 שעות ביום, יותר מפעם בשבוע, הסיכון לתאונות עולה ב- 500%, לעומת אלה שלא עושים זאת (חוסין, 2008). הגורם של העייפות כתוצאה מעבודה פיזית קשה ועבודה של הרבה שעות ביום, קשור למצב הסוציו-אקונומי של החברה, וכן למעורבות יתר של הנהגים בתאונות דרכים (בר-און ואחרים, 2007).

השלטון המקומי הערבי והקשר שלו לתאונות דרכים:

האחריות לאספקת שירותים לתושבים, מוטלת על השלטון המקומי. אך השלטון המקומי הערבי נמצא במצב חלש. הרשויות המקומיות הערביות סובלות מתנאים כלכליים, חברתיים, פוליטיים וכן מבניים, אשר מגבירים את מצוקתן, ופוגעים באיכות השירותים שהרשויות

מספקות לאוכלוסייה (חמאיסי, 2004). למשל ממחקר איכותני, שנעשה על קבוצות מיקוד בקרב האוכלוסייה הערבית, עולה שרוב המשתתפים סבורים כי באחריותה של העירייה או המועצה, לפעול למניעת היפגעות ילדים, במקביל הם נתנו ציוני הערכה נמוכים לגבי אופן טיפול הרשויות המקומיות בנושאי הבטיחות. כלומר, השלטון המקומי לא עושה מספיק בכדי לשמור על בטיחות התושבים (אבו-עסבה ושותפיו, 2009). במחקר אחר נמצא שאפליה בחלוקת תקציבים לרשויות המקומיות, נמצאה כסיבה לחוסר השקעה בתשתיות מצד הרשויות, וזה גורם ליותר תאונות במגזר הערבי (בר-און ואחרים, 2007).

לסיכום ניתן לומר, יתכן והגורמים לתאונות דרכים במגזר הערבי הינם רבים ומגוונים, חלק גדול מהם קשור למאפיינים הספציפיים של האוכלוסייה הערבית, שהיא אוכלוסיית מיעוט הסובלת מאי שוויון, עם כל ההשלכות על המצב הכלכלי, החברתי והמבני. כאשר בוחנים את המחקרים במגזר הערבי, מגלים שהם מעטים ואינם מתייחסים למאפיינים הספציפיים של החברה. היות והגורם של הרשויות המקומיות והקשר שלהם לתאונות דרכים עלה במחקרים האחרונים שנעשו על המגזר הערבי, יש צורך בהבנה יותר מעמיקה של קשר זה. למחקר זה שתי מטרות עיקריות: להבין את הסיבות לתאונות דרכים מנקודת מבט של אנשי מפתח ברשויות המקומיות, ולזהות את החסמים המונעים מהם לטפל בבעיה. לשם כך נבחרה שיטת המחקר האיכותני לחקר התופעה של ריבוי תאונות דרכים במגזר הערבי, מכיוון שהשימוש בשיטות מחקר איכותניות מתאים לחקר תופעה חברתית, במיוחד כאשר המחקר חלוצי עם מעט ידע על הנושא הנחקר, והוא מבוסס על הצורך בהבנה של אינטראקציות מורכבות (Creswell, 1998). התופעה של תאונות דרכים הינה מורכבת, וקשורה לגורמים רבים (Haddon, 1964), כמו כן קיים מעט ידע לגבי המניעים, התפישות והעמדות של הנהג ושל החברה, רוב המחקרים הקיימים בישראל רק מתארים תמונת מצב (טאובמן בן-ארי, 2008). בנוסף לכך במחקר איכותני ישנה התייחסות לאנשים מקבוצות תרבותיות שונות, ובמחקר הנוכחי אתמקד בקבוצה תרבותית ספציפית. דבר זה מוסיף את המימד התרבותי למורכבות התופעה.

פרק ב':

1. מטרת המחקר

מטרה כללית:

לזהות את הגורמים לשיעור הגבוה יותר של תאונות דרכים במגזר הערבי, מנקודת מבט של אנשי מפתח ברשויות המקומיות (כגון: ראש המועצה, האחראי על הבטיחות בדרכים, מהנדס, גזבר, אחראי מערכת החינוך) על מנת לתת המלצות לפעולה.

מטרות ספציפיות:

1. לבדוק את התפישות של אנשי המפתח, איך הם רואים את הקשר בין תפקידם לבין תאונות הדרכים, ומה התרומה שלהם למניעת התאונות.
2. לזהות את החסמים, המונעים מאנשי המפתח ברשויות המקומיות, לטפל בבעיה של תאונות דרכים במגזר הערבי.
3. לזהות דפוסי התנהגות, עמדות, ואמונות, של האוכלוסייה הערבית בנושא תאונות דרכים, מנקודת מבט של אנשי מפתח ברשויות המקומיות.

2. שיטות המחקר

המחקר הנוכחי הוא חלק ממחקר רחב יותר שמטרתו לבדוק את הקשר בין איכות התשתיות לבין אימוץ התנהגות בטיחותית בכביש באותו היישוב, על ידי התושבים. בנוסף הוא בודק האם אקלים בטיחות תעבורתי ביישוב קשור לאיכות התשתיות ולהתנהגות הבטיחותית של התושבים. באותו מחקר נעשה שימוש בשאלון שבודק אקלים בטיחות בתוך היישוב (נספח מס' 1). השאלון חובר במיוחד למחקר והוא הועבר לאנשי המפתח בכל רשות מקומית, ב-30 יישובים ערביים בצפון ובמרכז הארץ. אנשי המפתח בכל רשות היו שלושה עד חמישה אנשים מבין בעלי התפקידים הבאים: ראש המועצה; מנכ"ל המועצה; סגן ראש המועצה; גזבר המועצה; מהנדס המועצה; ראש אגף החינוך; והאחראי על הבטיחות במועצה. הצורך בעריכת המחקר הנוכחי עלה במהלך מילוי השאלונים, כאשר בעלי התפקידים ציינו כי השאלונים אינם מספקים מידע מעמיק למורכבות התופעה. הם טענו שהשאלון לא מתאים לאוכלוסייה הערבית מכיוון שאינו לוקח בחשבון מאפיינים ספציפיים של האוכלוסייה אשר יש להם השפעה ישירה על התאונות. לאור צורך זה, הוחלט לשלב מחקר איכותני, ולערך ראיונות עומק עם ראשי היישובים ועם אנשי מפתח נוספים, על מנת להרחיב ולהעמיק את הידע שנצבר בכלי הבודק אקלים בטיחות (קסן, קרומר-נבו, 2010. עמ' 335). מדריך הראיון נבנה בהתבסס על ממצאי שאלונים שהועברו לשבעה ראשי יישובים.

2.1 סוג המחקר:

מחקר איכותני בגישה הפנומנולוגיה, המתרכזת בעיקר בראיונות כמקור להשגת מידע (שקדי, 2003). לשיטה זו יתרון בחקר התופעה של תאונות דרכים במגזר הערבי, מנקודת מבט של אנשי מפתח בחברה, מכיוון שהיא יכולה לבדוק תופעה מנקודת ראותם, ניסיונם, וחוויתם של חברי קבוצה הקשורה לנושא. ובשל גמישותן, הן יכולות להעלות נושאים חדשים שאין להם מענה בתיאוריות הקיימות.

2.2 אוכלוסיית המחקר:

אוכלוסיית המחקר הינה אנשי מפתח ברשויות המקומיות במגזר הערבי, באזור צפון ומרכז הארץ. כמו: ראש המועצה, האחראי על הבטיחות בדרכים בתוך המועצה, מהנדס המועצה, גזבר המועצה ואחראי מערכת החינוך במועצה.

2.3 שיטת הדגימה ושיטת גיוס המשתתפים:

למחקר הרחב יותר, שמטרתו לבדוק את הקשר בין איכות התשתיות לבין אימוץ התנהגות בטיחותית בכביש באותו היישוב, על ידי התושבים, נבחר מדגם מייצג באופן הבא: מתוך רשימה של תשעים יישובים ערביים מוכרים בתוך שטח מדינת ישראל, הורדו מועצות אזוריות, אזור הדרום, ויישובים המונים פחות מ-3000 נפשות. מהרשימה שנותרה נלקח מדגם אקראי של 35 יישובים (נספח מס' 2). הרנדומיזציה התבצעה על ידי פונקצית RANDOM פשוטה, בתוכנת MATLAB.

מתוך המדגם הנ"ל נבחר מדגם מכוון. בכדי לייצג מגוון דמוגרפי רחב ככל האפשר, נבחרו רשויות שונות מבחינת מצב סוציו אקונומי והרכב דמוגרפי. המדגם כלל כפרים וערים, מצפון הארץ וממרכז הארץ, בעלי סווג סוציו אקונומי שונה, ובעלי הרכב אוכלוסייה שונה, כך שהיה ייצוג לשלושת הדתות, מוסלמים נוצרים ודרוזים. מתוך 23 המועצות שפניתי אליהם מועצה אחת לא הסכימה להשתתף במחקר, הסיבה לחוסר הסכמתם לא הייתה ברורה, בכל פניה אליהם הם הציבו מכשולים, כמו עומס, חוסר זמן, ראש הרשות בחופשה וכו', ואחרי פניות חוזרות ונשנות הוחלט לוותר על הראיון.

בבחירת אנשי מפתח מכל מועצה, נבחרו אנשים בעלי תפקידים שמיצגים את הסוגיות שעלו בשאלון, הקשורים לנושא נהיגה ותשתיות, כמו: ראש המועצה, האחראי על הבטיחות

בדרכים, מהנדס המועצה, וגזבר, או אחראי במחלקת חשבונות במועצה. מתוך אלה רואינו האנשים שהחוקרת הצליחה לגייס אותם, והביעו נכונות להקדיש מזמנם לצורך המחקר. רק אחד מתוך האנשים שהחוקרת פנתה אליהם לא הסכים להתראיין.

2.4 כלי המחקר:

כלי המחקר הראשי במחקר איכותני הינו החוקר עצמו (שקדי, 2003), כאשר עומדים לרשותו של החוקר דרכים מגוונות לאיסוף המידע על הנושא הנחקר. במחקר הנוכחי בחרה החוקרת בשיטה של ראיונות עומק עם המרואיינים. העיקרון שהנחה אותה, שמטרת ראיון העומק אינה לקבל תשובות לשאלות או לבחון השערות, אלא שבשורש של ראיון העומק עומד הרצון להבין את החוויה של אנשים אחרים ואת המשמעות שהם מיחסים לחוויה הזאת (Seidman, 1991). הראיונות כוונו על ידי שאלון חצי מובנה (נספח מס' 3), שמטרתו, מצד אחד לכוון את הראיון למטרות המחקר, מצד שני לאפשר לנחקרים ביטוי של החוויות הסובייקטיביות שלהם (שקדי, 2003).

השאלון כלל מאפיינים של המרואיין, שאלות פתיחה, שאלות שבדקות סדרי עדיפויות ברשות, תפישות של הסיבות לתאונות דרכים במגזר הערבי, חסמים, נורמות, שיתופיות ותמורות.

את הראיון פתחה החוקרת בשאלת חימום כללית: "ספר לי בבקשה איך נבחרת להיות ראש מועצה, או מהנדס מועצה, או כל תפקיד אחר". בהמשך היו שאלות שהלכו בעקבות הסיפור של המרואיין, עד שהגיעה לסדרי עדיפויות של המרואיין. מכאן היה מעבר לנושא של תאונות הדרכים, הסיבות של התאונות, ומיקומם בסדר העדיפויות של המועצה או של המרואיין. במהלך הראיון אפשרה החוקרת לנחקרים להביא את סיפורם, לכן לא כל השאלות נשאלו במלואן, למעט שאלת הפתיחה, והשאלה לגבי הגורמים לתאונות דרכים, ובכך הקפידה החוקרת לכוון את הראיון לנושא הנחקר ולמטרות המחקר.

בנוסף לראיונות העומק, רשמה החוקרת יומן שדה. היומן הכיל הערות של החוקרת, תחושותיה, והתרשמותה מתהליך הראיון, אופי הראיון ואורך הראיון. בנוסף נרשמו מאפיינים של המועצה, מאפיינים של הסביבה שבה נערך הראיון, מאפיינים של האינפורמנטים והחשיבות שהאינפורמנטים ייחסו לנושא הנחקר.

2.5 איסוף הנתונים:

לאחר יצירת קשר עם הרשויות שנבחרו, נקבעו פגישות עם ראש המועצה ועוד חמשה אנשי מפתח בכל מועצה, מתוכם בחרה החוקרת, לשם ביצוע ראיונות עומק, אנשים בעלי תפקידים שמיצגים את הסוגיות שעלו בשאלון, ואלה ששיתפו פעולה והסכימו להתראיין.

בתחילת כל ראיון המרואיין התבקש לאשר להקליט את הראיון, כל המרואיינים הסכימו להקלטה מלבד מרואיין אחד שלא הסכים, לכן הראיון נרשם מילה במילה, בזמן הראיון. הראיונות נערכו בתוך בניין המועצה או העירייה, כל ראיון נמשך בערך שעה, הראיונות נעשו בשפה הערבית, והוקלטו במכשיר הקלטה.

תוך זמן קצר ממועד עריכת הראיון נעשה תמלול של כל ראיון מילה במילה בערבית.

תהליך אסוף הנתונים נמשך עד לשלב של "רוויה". כלומר, לשלב בו החוקרת מצאה שהדברים מתחילים לחזור על עצמם. וכי תוספת של מרואיינים לא תשנה מהותית את הקטגוריות ולא תוסיף קטגוריות חדשות. הראיונות בוצעו בחודשים דצמבר עד מאי 2011, למחקר זה רואינו שנים עשר מרואיינים, מתשע מועצות שונות, שסיפקו אינפורמציה עשירה על הנושא הנחקר.

בטבלה הבאה מוצגים המשתתפים במדגם, גילם, מינם, השכלתם, עיסוקם ושנות וותק שלהם במועצה.

טבלה מס' 1: תאור המדגם

שנות וותק במועצה	עיסוק	השכלה	מין	גיל	מס' מרואיין
33	ראש מועצה נבחר	תואר ראשון הנדסת מכונות והנדסה אזרחית	זכר	60	1
7	ראש מועצה נבחר	לימודי תעודה יועץ מס	זכר	55	2
3	ראש מועצה ממונה	תואר ראשון מדעי מדינה	זכר	70	3
3	ממלא מקום ראש מועצה ממונה	תואר ראשון היסטוריה של המזרח התיכון	זכר	51	4
	מנכ"ל מועצה ממונה	תואר שני מינהל ציבורי	זכר	37	5
13	סגן ראש המועצה	תואר ראשון עורך דין	זכר	46	6
17	מהנדס + אחראי על הבטיחות בדרכים	תואר ראשון מהנדס בניין	זכר	54	7
4	אחראי על הבטיחות בדרכים	לימודי תעודה טכנאי אלקטרוניקה	זכר	54	8
10	אחראי על בטיחות בדרכים, במוסדות חינוך, וקב"ט	תואר ראשון מנהל עסקים	זכר	38	9
18	אחראי על בטיחות בדרכים	תואר ראשון	זכר	55	10
35	אחראי מחלקת חשבונאות	תואר ראשון הנהלת חשבונות	זכר	56	11
17	גזבר	תואר ראשון הנהלת חשבונות	זכר	48	12

2.6 עיבוד הנתונים:

לאחר הקלטה ותמלול של הראיונות לערבית, תורגמו התמלולים לשפה העברית. בשלב זה קראה החוקרת את התמלול של כל הראיונות מספר פעמים ובקפידה, ואת ההערות שרשמה משדה המחקר בזמן שלב איסוף הנתונים. המטרה הייתה להכיר טוב את הנתונים, ולקבל תמונה כוללת, לפני תהליך הניתוח הפורמאלי.

2.7 ניתוח הראיונות:

ניתוח הראיונות נערך מתוך זיקה לשאלה העיקרית שעניינה את החוקרת, ושאלה את המרואיינים, ואשר מדברת על הסיבות לשיעור הגבוהה יותר של תאונות דרכים במגזר הערבי.

הניתוח נעשה על ידי שיטת הניתוח הנושאית (Thematic analysis), בטכניקה הממוקדת בניתוח קטעי טקסט ולא במילים או ביטויים בודדים כיחידת הניתוח.

תהליך הניתוח התבסס על תהליך קטיגורציה שהתבצע לפי שיטת השלבים שהציע שקדי (שקדי, 2003).

בשלב ראשון הנתונים הופרדו לחלקים מובחנים, נעשתה השוואה ביניהם, שויכו לקבוצות שונות, ונתנו להם שמות מתוך שפת המשתתפים. לדוגמה: "בניה היסטורית", "מחסור בגנים ציבוריים", "חוסר מקומות חניה מוסדרים", "בעיה בתפקוד של ראשי הרשויות", "סדר עדיפויות שונה ברשויות".

בשלב שני, שלב הניתוח הממפה, הנתונים סודרו מחדש על ידי שיוך הקטעים לקטגוריות שונות על ידי חיפוש הקשרים בין יחידות המשמעות. בשלב זה הקטגוריזציה נגזרה בזמנית גם מהנתונים (מטה-מעלה), וגם מהפרספקטיבה המושגית (מעלה-מטה), וניתנו שמות מושגיים לקטגוריות. לדוגמה: "מחסור בגנים ציבוריים, תמרורים ומדרכות", "חוסר מקומות חניה מוסדרים", אוחדו לקטגוריה רחבה יותר שנקראה: תשתיות. כמו כן "המצב הכלכלי של הרשויות המקומיות", "בעיה בתפקוד של ראשי הרשויות", "סדר עדיפויות שונה ברשויות", ו-" בעיה בתפקוד של אחראי הבטיחות", שויכו לקטגוריה אחרת שנקראה: גורמים חברתיים ותרבותיים ברמת הרשות".

בשלב שלישי, שלב הקטגוריזציה הממוקדת, בהתבסס על הקטגוריות שנוצרו בניתוח הממפה, אוחדו קטגוריות שיש ביניהם קשר והפכו לתמה. לדוגמה: "תשתיות", ו-"בניה היסטורית", אוחדו לתמה שנקראה: סביבה.

בעוד ש- "אפליה במדיניות הממשלה", ו- "אכיפה", אוחדו לתמה שנקראת: גורמים מדיניים.

בסוף התהליך נשארו ארבע תמות (theme), שהם: גורמים אישיים, גורמים חברתיים ותרבותיים, סביבה, וגורמים מדיניים.

בשלב הרביעי ניתן הסבר תיאורטי לתופעה.

2.8 תוקף ומהימנות:

מטרת המחקר האיכותני- קונסטרוקטיביסטי היא להגיע להבנת המשמעות של התופעה הנחקרת, ואינו מנסה לחשוף אמת מדעית מקיפה כמו במחקר כמותני- פוזיטיביסטי. לפי שקדי (2003), המושגים "אובייקטיבי" ו- "סובייקטיבי" המגדירים את איכות המחקר במחקר כמותני- פוזיטיביסטי מקבלים משמעות אחרת במחקר איכותני. כי לפי הגישה האיכותנית- קונסטרוקטיביסטית, האמת היא בהכרח סובייקטיבית. לפי כך הוא מציע לאמץ את המושג "פרספקטיבה" במקום "אובייקטיביות". כאשר הפרספקטיבה המוצהרת של החוקר היא נקודת ההתייחסות לקביעת משמעות המחקר ואיכותו, והיא הבסיס למדידת התוקף, המהימנות וההכללה של המחקר האיכותני.

בנושא המחקר האיכותני- קונסטרוקטיביסטי סוגיית התוקף קשורה לשאלה: "האם החוקר רואה את מה שהוא חושב שהוא רואה" (Kirk & Miller, 1986, p. 21).

קירק ומילר (Kirk, Miller, 1986), מציעים לבחון את סוגיית התוקף במחקר איכותני- קונסטרוקטיביסטי באמצעות שלושה מושגים: "תוקף נראה", "תוקף אינסטרומנטלי", ו- "תוקף תיאורטי". תוקף אינסטרומנטלי נקבע על פי תקינות תהליך המחקר. תוקף נראה נקבע על פי סבירות הממצאים. ותוקף תיאורטי מתפתח יחד עם תהליך המחקר, והוא מובנה שוב ושוב עד לכתיבת הדו"ח הסופי ואינו בבחינת הצהרה א-פרוורית (שקדי, 2003). בהתאם לכך, במחקר הנוכחי, החוקרת שמרה על תקינות תהליך המחקר, השתמשה במתודות המקובלות במחקר איכותני לשם איסוף הנתונים וניתוחם. כלי המחקר (שאלון חצי מובנה), נבנה בהתבסס על ספרות מקצועית ועל מספר ראיונות עם ראשי רשויות מהמגזר הערבי, שנעשו כמחקר מקדים. תוצאות המחקר תואמות לתוצאות של מחקרים קודמים שנעשו בקרב האוכלוסייה הערבית, בנושא של תאונות דרכים.

החוקרת שמרה את כל המסמכים, התזכירים, עצי הניתוח והתרשימים שנעשו משך תהליך הניתוח, מהשלב הגולמי של איסוף המידע ועד לשלב הממצאים הסופיים. הייתה בחינה ובניה מחדש של הקטגוריות ושל התמות, בהנחיית המנחה, עד לקבלת הממצאים הסופיים.

לגבי מהימנות, במחקר איכותני- קונסטרוקטיביסטי אין אפשרות לחזור על פעולות המחקר ולהגיע לאותן תוצאות, אך מה שיכולים לעשות הוא להסביר איך הגענו לתוצאות, לפי כך שקדי (2003), מציע לקיים שלבים פורמאליים וגלויים של איסוף מידע וניתוחו: יצירת מאגר נתונים, שימור מסמכי הניתוח והצגת שרשרת עדויות בדו"ח הסופי. במחקר זה בוצעו שלושת השלבים. מאגר הנתונים ומסמכי הניתוח הוצגו בפני המנחה, כמו כן הדו"ח הסופי הכיל מידה מספקת של ציטוטים הנוגעים לסוגיות הרלוונטיות.

2.9 סוגיות אתיות

המחקר קבל אישור של ועדת האתיקה לניסויים בבני אדם של הפקולטה למדעי הרווחה והבריאות באוניברסיטת חיפה.

לפני כל ראיון הוסבר למראיין בע"פ על מהות המחקר ומטרתו, התבקשה הסכמת המראיין להקלטת הראיון, הובטח למראיין שמירה על אנונימיות ואי חשיפה של הפרטים המזהים. כמו כן ניתנה למראיין האפשרות להפסיק את הראיון בכל שלב שירצה.

פרק ג': ממצאים

להלן תמצית הממצאים לפי התמות המרכזיות, והקטגוריות, כמו שנקבעו בניתוח התוכן:

טבלה מס' 2: הגורמים המשפיעים על מעורבות יתר של האוכלוסייה הערבית בתאונות דרכים מנקודת מבט של אנשי מפתח ברשויות המקומיות

1.1.1 השכלה 1.1.2 תעסוקה	1.1 המצב הכלכלי חברתי של הפרט	1. גורמים אישיים
	1.2 לחץ נפשי	
	1.3 אחריות ההורים 1.4 חוסר חינוך לבטיחות	
1.4.1 אמונות פטליסטיות 1.4.2 תחושות שליליות מהציות לחוק	1.4 עמדות ואמונות	
2.1.1 המצב הכלכלי של הרשויות המקומיות 2.1.2 בעיה בתפקוד ראשי הרשויות 2.1.3 סדר עדיפויות שונה ברשויות 2.1.4 בעיה בתפקוד אחראי בטיחות	2.1 גורמים חברתיים ותרבותיים ברמת הרשות המקומית	2. גורמים חברתיים ותרבותיים
2.2.1 התנגדות התושבים לשינויים 2.2.2 החינוך לבטיחות במגזר הערבי 2.2.3 בני נוער כקבוצת סיכון 2.2.4 חוסר ציות לחוק 2.2.4 שינוי בערכים ובמסורת החברתית	2.2 גורמים ברמת החברה	
	3.1 בניה היסטורית	3. סביבה
3.2.1 חוסר מקומות חניה מוסדרים 3.2.2 מחסור בגנים הציבוריים, תמרורים ומדרכות 3.2.3 צפיפות	3.2 תשתיות	
	4.1 אפליה במדיניות הממשלה	4. גורמים מדיניים

<p>4.2.1 העדר נוכחות משטרה</p> <p>4.2.2 בעיה בתפקוד המשטרה</p> <p>4.2.3 מעמד המשטרה בחברה הערבית</p>	<p>4.2 אכיפה</p>	
--	------------------	--

1. גורמים אישיים:

התמה הראשונה, גורמים אישיים, מרכזת בתוכה את כל הגורמים הקשורים לפרט ברמה האישית, אך הם גם מושפעים ממאפיינים ספציפיים של החברה. חלק מהמרווינים ציינו שהגורמים האישיים הם הסיבה העיקרית לתאונות דרכים, אחרים ציינו שכל הגורמים חשובים, ולא ניתן לדרג אותם לפי חשיבות, כי גורם אחד תלוי בשני. להלן ציטוטים:

" אני מאמין שהגורם האנושי הוא זה שמשפיע יותר. אפילו אם יש בעיה בתשתיות, ואפילו אם מצב הכביש לא טוב, מי שנוהג לפי החוק לא צריך להיהרג, מקסימום יהיה פיצוץ בגלגל!"

" זה משפיע וזה משפיע (הכוונה לתשתיות ולגורם האנושי), כאשר אין תשתיות ואין תמרורים אנשים יתנהגו איך שבא להם. אך אם היו תמרורים, זה היה עוזר לאנשים לציית לחוק"

בתמה זאת זוהו ארבע קטגוריות:

1.1 המצב הכלכלי-חברתי של הפרט

כל המרווינים ציינו שהמצב הכלכלי-חברתי הוא גורם מרכזי לשיעור יתר של תאונות דרכים במגזר הערבי. הם התייחסו למסלולים השונים בהם המצב הכלכלי-חברתי יכול להשפיע.

1.1.1 השכלה: בגלל המצב הכלכלי הקשה, אין השקעה בחינוך, וזה מתבטא ברמת השכלה נמוכה, שיש לה השפעה על מעורבות בתאונות. להלן דבריהם:

" אנשים משכילים מתנהגים אחרת, אני חושב שצעיר שממשיך ללמוד מתנהג אחרת בכביש מאשר צעיר שלא לומד"

" מה שצריך זה חינוך.....כי אנשים משכילים הם שונים..."

1.1.2 תעסוקה: המרווינים התייחסו לתעסוקה משני היבטים:

א. סוג התעסוקה: חלק גדול מהאוכלוסייה עובדים בעבודות כפיים, הגורמת לעייפות רבה, כמו כן חלק גדול מהנהגים עובדים כנהגי משאיות או נהגים אחרים והשהות שלהם בכבישים יותר ארוכה.

" רוב הצעירים אצלנו עובדים בבניין, ובעבודות כפיים אחרות, הכפרים רחוקים, והם צריכים לצאת מוקדם ולחזור מאוחר, כשהם מאוד עייפים, ואני רואה בזה סיבה מאוד עיקרית לתאונות".

" ממוצע השהייה של כל אדם בכביש היא יותר ארוכה, כי יש יותר נהגי משאיות במגזר הערבי אשר עובדים 12 שעות רצופות ויותר, וזה גורם להרבה עייפות..."

ב. חוסר תעסוקה והכנסה נמוכה: לפי דברי המרואיינים, חוסר תעסוקה והכנסה נמוכה מאפיינים בולטים של המגזר הערבי, והם תורמים למעורבות של האוכלוסייה בתאונות דרכים מכמה סיבות: ראשית, גורמת לצעירים להסתובב ברחובות בלי תעסוקה, וזה מגביר את המעורבות שלהם בתאונות. שנית, מביאה לכך שאנשים יסכימו לתנאי עבודה קשים, כי אין לרשותם תנאים יותר טובים. להלן ציטוטים:

"...גם מחסור במקומות העבודה, וגם השכר לערבי פחות"

" האבטלה הקיימת היא מאוד בעייתית, במיוחד בקרב צעירים, במגזר היהודי הצעירים הולכים לצבא, וזה מציל אותם מלהיות בלי תעסוקה בגיל הבעייתי הזה..."

" אני מנסה לחשוב, למה נהג ערבי נרדם ברכב ועושה תאונה? מה גורם לו לעבוד 14-15 שעות ביום? אין הזדמנויות לרשותם של הערבים.... אם המצב הכלכלי היה טוב, היו עובדים שמונה שעות וחוזרים הביתה ערניים"

1.2 לחץ נפשי: המרואיינים ציינו שאנשים בחברה נמצאים בלחץ נפשי קשה, אשר הוא ביטוי למצוקה הכלכלית, למצוקה החברתית ולמצב הפוליטי. הם ציינו שלחץ נפשי הינו גורם ידוע לתאונות דרכים. להלן ציטוטים:

" גורם אחר הוא המצב הנפשי, אשר הוא ביטוי למצב הכלכלי, החברתי והפוליטי המתוח"

" הנהג נוהג וחושב על אלף דברים, לצערנו, חושב על המצב הכלכלי, על המצב הפוליטי... כאשר אני צריך לחשוב כל הזמן איך לשרוד, בוודאי שזה משפיע"

"אנחנו נמצאים בלחץ אדיר, הדרישות מאוד גבוהות, וההכנסה מאוד מוגבלת..."

"....הרבה הוצאות, התייקרות, הכנסה נמוכה. הילדים מבקשים והיכולת מוגבלת, נכנסים למצב של מתח".

" לחץ נפשי מאוד משפיע, אין איכות חיים"

1.3 אחריות ההורים: חלק גדול מהמראיינים התייחסו לתפקיד של ההורים ולאחריות שלהם בחינוך הילדים, כאל גורמים מאוד משמעותיים שיש להם קשר ישיר לחוסר התנהגות בטיחותית ולמעורבות בתאונות דרכים. הם התייחסו לאחריות ההורים מכמה היבטים:

א. חוסר השגחת הורים: "ההורים עסוקים, אין להם זמן לטפל בילדים..."

ב. חוסר תרבות נהיגה: ההורים מהווים מודל חיקוי שלילי לילדים:

"רואים שהאימא נוהגת והילד על הברכיים שלה..."

"אין תרבות נהיגה, אין תרבות של שמירת חוק, וזה נובע מהבית. אבא ששם את הבן שלו על ההגה ומסיע ששה אנשים, מעביר מסר לילד שהכול מותר כאן..."

1.4 חוסר חינוך לבטיחות: המראיינים ציינו שאין מודעות לבטיחות אצל הציבור, כי לא חונכו מספיק טוב. להלן ציטוטים:

"..כי אין חינוך מגיל קטן, ילד מגיל 3-4 צריך ללמד אותו בטיחות, כבוד וערך החיים"

" החינוך במגזר אינו תקין, אין שעות שמוקדשות לילדים בבית,....משך דורות לא הייתה מודעות, ולא היה חינוך בעניין הבטיחות בדרכים"

" אנחנו לא עברייני תנועה, אבל פשוט אין מספיק מודעות, כי אין השקעה בחינוך כמו שיש במגזר היהודי"

" יש בעיה עם הצעירים, יש חוסר מודעות, אין מי שידריך אותם..."

1.5 עמדות ואמונות:

המראיינים דברו על כמה גורמים שקשורים לעמדות של חלק מהאוכלוסייה, או של קבוצות מסוימות באוכלוסיה הערבית. זה כולל מחשבות מסוימות, הרגשות או התנהגויות שהם בהשפעת התרבות או החברה.

העמדות שבאו לידי ביטוי בראיונות היו:

1.5.1 - אמונות פטליסטיות: אמון בגורל, או אמון ש- " לי זה לא יקרה". להלן ציטוטים:

" בביתם לא מיחסים מספיק חשיבות לנושא, בגלל מחשבות מיושנות כמו, גורל, כך אלוהים רוצה..."

"אנחנו עם שמאמין בגורל"

"אנשים תופסים שזה בא מאלוהים ואני חייב לקבל את זה" (הכוונה לתאונות דרכים).
" יש החושבים: לי זה לא יקרה, האדם לא מקבל את זה שיקרה לו דבר רע. זו דרך חשיבה,
ודרך חשיבה זאת נמצאת במגזר הערבי".

בניגוד לזה, הרבה מרואיינים דחו את האמירות שהוזכרו, כאשר נשאלו ישירות על נושא
האמונות, להלן ציטוטים:

"אני לא מאמין בזה ואני לא רוצה להאמין, בשום מקום לא כתוב שמי שהולך בבוקר לעבודה
צריך לחזור בערב בארון. משהו שאני שולט בו, לא מוכן לקבל שזה גורל"

"לא גורל, גורל זה לקבל את הדבר אחרי שכבר קרה.....האדם על מנת שיוכל לקבל את מה
שקרה לו הוא אומר זה מאלוהים, וזה בדרך כלל אחרי המקרה. אומרים שהכול
מאלוהים... אבל אלוהים אמר לנו: תנסו ואני אלוה אתכם"

1.5.2- תחושות שליליות מהציות לחוק:

"יש אנשים שאם מציינים לחוקים מרגישים שהם מוכרחים, או מכריחים אותם. יש לנו רגשי
נחיתות, חושבים שאם שמים חגורת בטיחות עושים מאתנו צחוק!"

" מרגישים שהחוק מכוון נגדנו"

2. גורמים חברתיים ותרבותיים:

התמה העיקרית השנייה היא גורמים חברתיים ותרבותיים. תמה זאת מרכזת את כל
הגורמים ברמת החברה, או בהשפעת התרבות, שקשורים למעורבות התושבים בתאונות
דרכים. בתמה זאת שתי קטגוריות עיקריות, הקטגוריה הראשונה קשורה לבעיות הייחודיות
של הרשויות במגזר הערבי, והקטגוריה השנייה קשורה למבנה ולמאפיינים של החברה
הערבית.

2.1 גורמים חברתיים ותרבותיים ברמת הרשות המקומית:

2.1.1- המצב הכלכלי של הרשויות המקומיות: המרואיינים ראו במצב הכלכלי של הרשות
גורם מאוד מרכזי שמשפיע בעקיפין על הנושא של תאונות דרכים. מכיוון שהמצב הכלכלי
הקשה מונע מהרשויות לספק שירותים לאוכלוסייה, כולל סלילת כבישים, תמרורים, חינוך
תעבורתי ומשרה של אחראי בטיחות. להלן ציטוטים:

" במצב הקיים הרשויות מאוד חלשות, לא יכולות לבצע שינויים בגלל חוסר תקציבים"

" אתה מתעסק בבהול ולא במה שחשוב, אם יש לך בור ביוב, מה תעשה? תעשה שילוט או תטפל בבעיית הביוב?"

" אני לא יכול לעשות תוכניות חינוכיות אם אין לי תקציב"

" אין תפקיד של אחראי בטיחות בדרכים, ואין שכר, אני עושה את העבודה שלי בהתנדבות"

גם ראש מועצה ממונה, ראה שהבעיה של תאונות דרכים יש לה קשר למצב הכלכלי של המועצות, להלן דבריו:

"נושא התאונות במגזר הערבי שונה, הרבה ילדים נדרסים בחניה, זה יכול להיות קשור לעיריות. אחרי שנכנסתי לכפר והסתובבתי, אמרתי שאני צריך לפחות 100 מיליון שקל....".

המרווינים ציינו שהמצב הכלכלי הקשה של הרשויות נובע מכמה סיבות:

סיבה ראשונה, המצב הכלכלי הקשה של היחידים, העוני והאבטלה מהווים חסם עיקרי בניהול הרשות וביכולתה לגבות מיסים.

" יש פיגור בגביית המיסים, ויש לזה סיבה, אחוז האבטלה גבוהה מאוד, וההכנסה נמוכה"

סיבה שניה, כאשר הרשות לא מצליחה לגבות את הארנונה היא מפסידה את התקציב מהמשלה:

" בשנים האחרונות מקציבים תקציב מסוים, בתנאי שהרשות גם תשתתף (matching), וכאשר הרשות לא תוכל להשתתף בחלק שלה היא מפסידה את התקציב"

סיבה אחרת היא: עיקר ההכנסה של הרשות היא ארנונה ביתית, כלומר ארנונה שמשלמים יחידים עבור הבתים שלהם, ומעט מאוד ארנונה עסקית מכיוון שיש מעט מאוד אזורי תעשייה ומסחר במגזר הערבי.

" העדר של אזורי מסחר, גורם לכך שההכנסה של המועצות מסתכמת בארנונה ביתית. במגזר היהודי עיקר הארנונה זה מאזורי מסחר ותעשייה. אם לא הייתה תעשייה קלה, הרשויות היו ממש קורסות".

2.1.2- בעיה בתפקוד של ראשי הרשויות:

המרווינים ציינו שבחירת ראשי הרשויות היא בעייתית, מכיוון שהם נבחרים לפי מניעים חברתיים, כמו משפחה גדולה, או משפחה שולטת, זה מוביל לבחירת הנהגה ואנשי מפתח חסרי הכשרה מקצועית, ומחויבים לאנשים שבחרו אותם או קרובים אליהם. להלן ציטוטים:

" ראשי המועצות אצלנו נבחרים לפי משפחות.... לא יודעים לבחור את האדם המתאים,....
ראש המועצה צריך הכשרה מסוימת"

" יש חוסר מודעות בקרב ראשי המועצות, כאשר ראש המועצה נבחר לא בגלל שמגיע לו
אלא בגלל שהוא ממשפחה גדולה,.....הוא צריך שנתיים שלוש בשביל לרכוש ניסיון ולטפל
בדברים, ... וזה מזיק לחברה"

" בנוסף, על מנת לסדר את התשתיות צריך לבקש, ולא כולם יודעים לבקש, צריך לעשות
תוכניות ולהגיש, ולא כולם עושים זאת".

" ממשד התחבורה יש תקציב שנתי להתקני בטיחות, 210-180 אלף שקל. התקציב הזה
לא הכרנו עד שבא ראש המועצה הנוכחי (הכוונה לראש מועצה יהודי), ואז התחלנו לקבל
את התקציב. צריך התמדה, צריך עקביות, וגם צריך לדעת".

"...על מנת לרצות את התושבים שיבחרו אותם בפעם הבאה...לא מרחיבים כביש מכיוון שיש
התנגדות של מישהו, שיש לראש המועצה קשרים אתו"

" ראשי הרשויות בכלל לא נתנו חשיבות לנושא של תאונות דרכים ולא התייחסו אליו"

גם ראש מועצה ממונה העיד על הבעייתיות בתפקוד ראשי המועצות בגלל המחויבות שלהם
למשפחה ולמקורבים אליהם. להלן ציטוט:

" היה כאן קיוסק שאף אחד לא הצליח להזיז אותו, הוא נמצא על כביש ראשי,.... המשטרה
מהססת להתערב.....יש בעיה של קרבה (הכוונה בין ראש הרשות לתושבים), לי אין את
הבעיה הזאת, אצלי כולם שווים, אין הבדל בין משפחות"

2.1.3- סדר עדיפויות שונה ברשויות:

המרווינים ציינו שניהול רשות מקומית במגזר הערבי שונה מאוד מהמגזר היהודי, בגלל
שיש למגזר הערבי את הבעיות הספציפיות שלו. לפי כך סדר העדיפויות ברשויות הערביות
שונה, להלן דבריהם:

" סדר היום שנמצא ברשויות הערביות שונה, סדר יום עמוס יותר מאשר במגזר היהודי.
הבעיות שלנו יותר מסובכות, יש הרבה בעיות, הפקעת קרקעות, תכנון,.... בעיות שלא
נמצאות במגזר היהודי"

" הרשויות המקומיות יש להם סדר עדיפויות, יש דברים יותר חשובים מתאונות דרכים...
דברים כאלה (הכוונה לבטיחות בדרכים), הם בגדר " מותרות" שעוד לא הספקנו להגיע
אליהם"

"...הבעיות שלנו כל כך גדולות, כך שתאונות דרכים זכות למעט תשומת לב"

2.1.4- בעיה בתפקוד של אחראי בטיחות:

לפי המרואיינים, בשל המצב הכלכלי הקשה של הרשויות המקומיות, וגם בשל חוסר מודעות של ראשי הרשויות לחשיבות התפקיד של אחראי בטיחות בדרכים, ברוב המועצות אין משרה מיוחדת של אחראי בטיחות בדרכים. כמו כן אין מספיק תקציבים שעומדים לרשותו של אחראי הבטיחות. לפיכך העבודה שהם עושים לא מספיק יסודית ויעילה. להלן ציטוטים:

" ברוב המועצות, המשרה של אחראי בטיחות היא כתוספת לתפקיד אחר"

" צריך שבכל מועצה יהיה אחראי על הבטיחות, מומחה לנושא של בטיחות בדרכים. יש הבדל אם תיתן את התפקיד כתפקיד נוסף....לבין אם תיתן את התפקיד לאדם אחד מומחה"

" במועצות היהודיות יש משרה מיוחדת של אחראי בטיחות בדרכים, אצלנו בכל המגזר אין אפילו משרה אחת, אם יש לי זמן אני מתעסק עם זה, אם אין לי זמן אז לא"

"רוב העבודה שלנו היא לכבות שריפות, אנחנו לא עושים עבודה יסודית. ראש המועצה רואה את חשיבות הנושא, אבל אין תקציבים לעשות את כל מה שרוצים"

2.2- גורמים ברמת החברה:

חלק מהמרואיינים ראו שמבנה החברה ומאפיינים ספציפיים של החברה תורמים בעקיפין למעורבות יתר של התושבים בתאונות דרכים.

2.2.1- התנגדות התושבים לשינויים:

בגלל מבנה החברה, ושיטת הבחירות שהיא על בסיס חמולתני, התושבים מרגישים שיש ביכולתם להתנגד לשינויים בתשתיות, אם זה פוגע ברכוש שלהם. דבר זה מהווה חסם בפני ראש הרשות מלבצע סלילה והרחבה של כבישים. להלן ציטוט:

" סלילת כבישים זה נושא בעייתי, ... אתה רוצה לסלול כביש, תמצא התנגדויות מצד התושבים"

2.2.2 החינוך לבטיחות במגזר הערבי:

אין השקעה בחינוך לבטיחות במגזר הערבי, לא מצד הרשויות המקומיות ולא מצד משרד החינוך. זה נובע גם מחוסר תקציבים וגם מחוסר מודעות לחשיבות הנושא. להלן ציטוטים:

" צריך חינוך, אבל לא כל ראשי הרשויות שמים את הנושא בסדר העדיפויות שלהם. זה תלוי בראש הרשות עצמו, ובמצב הקיים ברשות, היום הרשויות מאוד חלשות ולא יכולות לבצע שינויים בגלל חוסר תקציבים. גם התקציב של החינוך קוצץ"

" אין חינוך כי הנושא לא נמצא בתוכנית העבודה של המועצות המקומיות, ולא בתוכנית של בתי הספר"

" יש מחסור במתנסים ובפעילויות החברתיות, מקומות שניתן לעשות בהם פעילויות לימודיות וחינוכיות כמעט ולא נמצאים במגזר הערבי, ואם נמצאים אז הם לא מספיקים..."

" הרבה צעירים לא מצייתים לחוקי התנועה, הסיבות הן רבות, חינוך בבית, חינוך בבתי ספר, וחינוך מצד העיריות..."

2.2.3- בני נוער כקבוצת סיכון:

רוב המרואיינים ראו שבני נוער דומים מבחינת מאפיינים בכל מקום ובכל האוכלוסיות:

" בני נוער הם בני נוער, בכל מגזר ובכל מקום"

חלק מהמרואיינים התייחסו לבני נוער בחברה הערבית כאל קבוצה עם מאפיינים ייחודיים התורמת שיהיו מעורבים יותר בתאונות כמו: חוסר תעסוקה, חוסר מסגרות ומערכות תמיכה להלן ציטוטים:

" צריך להעסיק אותם (הכוונה לבני נוער), אין חינוך בלתי פורמאלי"

" אין מסגרות שתבנה את האישיות של הצעירים. אצל היהודים יש צבא (לא להבין שאני תומך בשירות צבאי), אבל בתקופה זו האישיות משתנה, יש בניה של הזהות, ואין מסגרת תמיכה"

" החלק הגדול אשר לא מגיע לאוניברסיטאות מתאפיין בדרך כלל בפסימיות, לחץ, חוסר יציבות, חוסר יכולת להשיג מטרות, ואלה בקלות יכולים להגיע לפורענות..."

" רכב זה מה שיש להם ביד... ילד אין לו יכולת ביטוי... רוצה שישמעו אותו אז הוא שם גז..."

2.2.4- חוסר ציות לחוק:

המרואיינים ציינו שחלק מהאוכלוסייה הערבית לא מקבלים את חוקי המדינה כולל חוקי התחבורה, ויש יותר הפרות חוק במגזר הערבי. חוסר ציות לחוק נובע מכמה סיבות כמו שעלה מהראיונות:

2.2.4.1. חוסר אימון בין התושבים לבין הממשל: להלן ציטוט:

" יש חוסר אמון בין התושבים לבין הממשל. חלק מהתושבים אומרים, אם לא תקבל את הזכויות שלך, אז אל תעשה את החובות שלך"

2.2.4.2. הרגשה של חוסר שייכות: להלן ציטוט:

"...הרגשת שייכות, אדם שמרגיש שייכות לארץ מולדתו, זה נותן לו הרגשת אחריות, אם הרגשתי שייכות אני אעשה יותר למען ארצי..."

2.2.4.3 פורקן של הלחץ הנובע מהאפליה: להלן ציטוטים:

"...הרבה גורמים, לחץ, אפליה, אבטלה...אני לא מרגיש שאני אזרח מדרגה ראשונה, אני מרגיש דרגה 3 או 4, אני יוצא ליישוב יהודי כולם מסתכלים עלי, אני נרגז, אני חוזר לכפר שלי ורוצה לפרוק את הלחץ מבפנים. לכן אני מרגיש נינוח בכפר... (הכוונה לא לציית לחוק)"

" יש הרגשה של פורקן....מותר לי הכול בתוך הכפר, מותר לנהוג איך שאני רוצה, אני בנהרייה לא יכול, אני מגיע הביתה אני מתפרק"

2.2.5- שינוי בערכים ובמסורת החברתית:

בחברה המסורתית הייתה סמכות רבה לאב המשפחה, היום בהרבה משפחות, ובהשפעת הפתיחות לתרבויות אחרות, נשבר המבנה הפטריארכאלי המסורתי. כמו כן הצטמצמה ההשפעה של אנשי הדת, ויש הרבה צעירים ששותים משקאות אלכוהוליים וגם נוהגים. המרואיינים ציינו שבחברה לא ערוכים להתמודדות עם התופעה הזו, להלן ציטוט:

"בעבר הצעיר היה מכבד את המבוגר, המבוגר היה סמכות, היום הדברים השתנו..."

" אנחנו יודעים שבני נוער שותים ונוהגים, מצד שני אנחנו לא יכולים להשתמש בקמפיין שעושה הרשות הלאומית: " מי ששותה לא נוהג". כי אצלנו אסור לשתות, ואז כאילו נותנים לגיטימציה לצעירים לשתות, כאילו אומרים להם: תשתו ואל תנהגו!"

3. סביבה:

התמה העיקרית השלישית היא הגורמים הסביבתיים התורמים לחוסר בטיחות או למעורבות יתר בתאונות. בתמה זאת שתי קטגוריות:

3.1 בניה היסטורית:

היישובים הערביים קיימים מהתקופה שלא היה כלי רכב, לכן הכבישים הם צרים ובלי מדרכות, וזה מסכן את הולכי הרגל. כמו כן הכפרים והכבישים נבנו ללא תכנון מראש, וכעת קשה לבצע בהם שינויים. להלן ציטוטים:

" הכבישים מאוד צרים, לא מיועדים לתנועת כלי רכב, בנוסף לכך גובל בהם בתים, ואז דלת הבית נפתחת ישר לכביש. זה בגלל הבניה ההיסטורית, הכבישים לא היו מיועדים לכלי רכב, ובגלל המודרניזציה אנשים קבלו את המצב החדש, שכלי רכב ייסעו בכבישים האלה"

" רוב התאונות הם שרכב חוזר אחורה ודורס ילד, למה זה? כי הכביש צר וחייבים לחזור אחורה, אין מקום להסתובב"

" תשתיות זה מצב קיים כבר הרבה שנים, בהתחלה לא היה חוק לבניה ולכבישים, וכל אחד בנה איך שהוא רוצה, לא היה שלטון שיגיד לא, העירייה נולדה למצב קיים, והיא צריכה להתמודד עם המצב הקיים."

" הכפרים והכבישים נבנו ללא תכנון מראש, למשל הערים היהודיות תוכננו ואחר כך נבנו"

3.2 תשתיות :

כל המרואיינים התייחסו לנושא התשתיות ביישובים הערביים. מצב התשתיות מאוד ירוד, גם תשתיות הדרכים וגם התשתית הכללית ביישובים, וזה מהווה גורם לחוסר בטיחות בדרכים. המרואיינים התייחסו לקשר בין התשתיות להתנהגות, וציינו שקשה לחנך את האוכלוסייה להתנהגות בטיחותית כאשר מצב התשתיות גרוע. להלן ציטוטים:

"התשתיות משפיעות על התנהגות האנשים, איך להגיד לילד לחצות את הכביש כאשר אין מעבר חציה?"

" כאשר אין תשתיות ואין תמרורים, אנשים יתנהגו איך שבא להם. אך אם היו תמרורים זה היה עוזר לאנשים לציית לחוק."

המרואיינים דברו על כמה מאפיינים של התשתיות שיש להם השפעה על תאונות הדרכים ועל הבטיחות בדרכים:

3.2.1 חוסר מקומות חניה מוסדרים:

בגלל חוסר מקומות חניה מוסדרים, גם רכבים פרטיים וגם רכבים גדולים, כמו משאיות וכו.. נמצאים בחצר הפרטית של הבתים, וזה מעלה את הסיכון לתאונות דריסה. להלן ציטוט:

" הרבה תאונות קורות בתוך המשפחה, בגלל שרכבים גדולים נמצאים בחצר הפרטית של הבית"

3.2.2 מחסור בגנים ציבוריים, תמרורים ומדרכות:

בגלל המחסור בגנים ציבוריים, הילדים משחקים בכבישים, כאשר הכבישים חסרי מדרכות ותמרורים. שני גורמים אלה מעודדים התנהגות לא בטיחותית, ומעלים את הסיכון למעורבות בתאונות. להלן ציטוטים:

" מחסור בגנים הציבוריים, מה שמוביל את הילדים לשחק בכביש"

" לוקחים ילדים בכתה ג' למרכז ההדרכה ומראים להם:רמזור, מעבר חציה, מדרכה, וכו..

הילד חוזר לשחק בשכונה, ואז לא רואים את הדברים האלה, המציאות מאוד שונה...."

" רוב הכבישים בכפרים הערביים ללא מדרכות, מכיוון שהבתים נבנו בסמוך האחד לשני"

3.2.3 צפיפות:

המרוויינים ציינו שיש בקרב האוכלוסייה הערבית הרבה ילדים והתשתית לא מתאימה למספר הרב של הילדים. להלן דבריהם:

" מספר הילדים לא מתאים למצב הבתים והכבישים, בכל קילומטר אחד ישנם 500 בתים, ובכל בית יש חמשה ילדים, והכבישים צרים, ואז ממוצע הילדים על כל יחידת שטח הוא גדול"

4. גורמים מדיניים:

התמה העיקרית הרביעית היא גורמים מדיניים, תמה זו מרכזת את הגורמים ברמת הממשלה שתורמים למעורבות יתר של האוכלוסייה הערבית בתאונות דרכים. המרוויינים הביאו את הגורמים האלה בעוצמות רבות ובטאו את התחושות של הכעס והתסכול. הגורמים בתמה זאת חולקו לשתי קטגוריות:

4.1: אפליה במדיניות הממשלה:

חלק גדול מהמרוויינים התייחסו למדיניות הממשלה, כאל גורם מרכזי, שמשפיע על בטיחות התושבים. הם ציינו שהממשלה מפלה את האוכלוסייה הערבית, גם בתקציבים לשיפור התשתיות, וגם ביחס כלפי האוכלוסייה בכל הקשור לתוכניות מתאר ופרויקטים שיכולים לשפר את התשתיות. בכך היא משפיעה בעקיפין על מעורבות התושבים בתאונות דרכים. להלן ציטוטים:

" המצב הסוציו-אקונומי קשה בגלל מדיניות הממשלה, בלי ספק, שחור על גבי לבן...."

" המגזר הערבי לא זכה להתייחסות מצד השלטונות משך הרבה שנים"

" ראשי המועצות מבקשים תכנון, אך המדינה מסרבת להכיר במה שקרה בין השנים 1948-1975, שלדעתם זה לא חוקי. בכל פעם שראש מועצה מגיש תוכנית, אומרים שהם לא נותנים פרס למי שעובר על החוק".

" בעשרים שנים האחרונות כולם מבקשים ומנדנדים לועדות התכנון, ואלה שמים לנו מחסומים"

" להוציא פרויקט לפעולה זה נושא כבד בפני עצמו, מאוד קשה לקבל אישורים מהרשויות, אם בכלל מקבלים זה לוקח שנים, במיוחד אם זה אדמות שהופקעו.."

הנושא של אפליית האוכלוסייה הערבית מבחינת תקציבים גם עלה מראיון עם ראש מועצה שהוא יהודי, להלן ציטוט:

" אני מאשים את הממשלה שלא הקציבו מהתחלה תקציבים למגזר הערבי".

4.2 אכיפה

נושא האכיפה עלה בכל הראיונות. לפי המרואיינים, העדר אכיפה הוא גורם עיקרי לתאונות דרכים במגזר הערבי. הרבה מרואיינים עשו השוואה בין התנהגות הנהגים בתוך הכפר להתנהגותם מחוץ לכפר, כלומר בערים הגדולות, ויחסו את ההבדל בהתנהגות לחוסר אכיפה. מצד שני המרואיינים ציינו שחוסר אכיפה של החוק בכפרים הערביים נובע מכמה סיבות:

4.2.1: העדר נוכחות משטרה:

כל המרואיינים ציינו שנוכחות משטרה היא גורם מרתיע שעוזר להפחית את התאונות, אולם הדבר לא כך במגזר הערבי. להלן ציטוטים:

" המשטרה לא נמצאת...התירוץ שאין מספיק כוח עבודה, אבל ישנם סיבות מיוחדות.. זה מדיניות מיוחדת של הממשלה"

"...אין אכיפה, המשטרה לא נמצאת בדרך כלל. מי שנמצא זה שירותי הביטחון. כי המדינה מה שמעניין אותה זה נושא הביטחון"

4.2.2: בעיה בתפקוד המשטרה:

המרואיינים ציינו שתפקוד המשטרה אינו יעיל, כמו כן, במשטרה מעדיפים משימות קלות. להלן ציטוטים:

" הבעיה שהמשטרה מגיעה לאיזה נקודת תצפית ומתחילים לחפש את הנשים שלא שמות חגורת בטיחות, כאשר בצדו השני של הכפר ישנם צעירים שנוהגים במהירות מופרזת ואף אחד לא ניגש אליהם"

"המשטרה לא נמצאת, ואם הם נמצאים אז נותנים דוחות על חגורות בטיחות... (נימה ביקורתית)"

4.2.3: מעמד המשטרה בחברה הערבית:

רוב המרואיינים ציינו שהמשטרה לא הייתה מקובלת בתוך הכפרים הערביים, להלן ציטוט:

" האזרח הערבי מסתכל אל המשטרה כאל גוף עוין, ולא גוף עוזר. אומרים שהמשטרה היא בשביל לשרת את העם, אבל האזרח הערבי לא רואה את זה כך, הוא רואה שהמשטרה באה לעצור את התושבים.... בראש של האזרח הערבי שהמשטרה היא לא עזרה, ולזה יש השלכות... הסיבות לכך לפי דעתי הן היסטוריות, מאז ימי המנדט הבריטי, ראינו במשטרה "כיבוש" וזה נשאר בתת מודע.."

"השוטר מתייחס אלי כאל אויב, ואני מתייחס אליו באותה צורה, המשטרה היא לא גוף שעוזר, היא גוף שמעניש, אני לא רואה במשטרה מערכת שמטרתה הטמעת יישום החוק והשמירה על הבטיחות, אלא חרב שמכוון לענישה"

בשנים האחרונות יש מעט שינוי בגישה, וחלק מהתושבים הבינו שנוכחות משטרה היא לטובתם. כמו כן חלק מהמרואיינים ראו שחוסר נוכחות משטרה במגזר הערבי היא אפליה כלפי הערבים, וחוסר דאגה מצד השלטונות לשלומה של האוכלוסייה הערבית, להלן ציטוטים:

" בשנים הקודמות המשטרה לא הייתה מקובלת בתוך הכפרים. אך היום אנשים התחילו להבין שמשטרה היא לטובת התושבים".

" המשטרה היא גורם מרתיע, הרבה פנינו למשטרה ובקשנו שיהיו נוכחים. תמיד אומרים שאין תקציבים ואין מספיק כוח עבודה".

5. המלצות ליישום שעלו מהראיונות

במהלך הראיונות, המרואיינים הציעו דרכים למניעת תאונות דרכים בקרב האוכלוסייה הערבית. להלן סיכום ההמלצות של המרואיינים:

חינוך: יש לחנך את הילדים מגיל צעיר לגבי התנהגות בטיחותית בדרכים ושמירת חוקי התחבורה. יש לדאוג לכך שתהיה תכנית מובנת ללימודי בטיחות בדרכים בכל בתי הספר.

הסברה: - יש לפתח תכניות הסברה לכלל האוכלוסייה לגבי הסכנות של התנהגות לא בטיחותית בכביש כמו: אי חגירת חגורות בטיחות, אי ציות לחוקי התחבורה.

- יש לפתח תוכניות הסברה להורים לגבי התפקיד שלהם בחינוך הילדים.

תשתיות: - יש לשפר את תשתית הכבישים כך שתתאים למודרניזציה, כולל מדרכות, פסי האטה, תאורת כביש, תמרורים, מעברי חציה, מקומות חניה מוסדרים ומגרשי חניה לרכב כבד.

- יש לשפר את התשתית הכללית ביישובים הערביים, כולל גנים ציבוריים, מגרשי משחק לילדים.

הרחבת שטח השיפוט, והסדרת הנושא של תכניות מתאר ביישובים הערביים:

- יש לבנות שכונות חדשות, על מנת להפחית את צפיפות האוכלוסייה.

- יש לאשר תוכניות מתאר במועצות המקומיות, על מנת לעודד בניה חוקית, מסודרת, הכוללת תשתית כבישים, ותשתית כללית לפי החוק.

בניית מתנסים: יש לאפשר מסגרות חברתיות לבני נוער, שבהם יוכלו גם ללמוד וגם להעביר את הזמן הפנוי שלהם.

תעסוקה: יש לאפשר הזדמנויות תעסוקה לאוכלוסייה הערבית, על מנת לשפר את המצב הכלכלי והחברתי של האוכלוסייה.

אכיפת החוק: יש לדאוג לנוכחות משטרה בכפרים ובערים הערביות. ולדאוג לכך שעבודת המשטרה תהיה בתאום עם הרשות המקומית.

6. סיכום הממצאים:

הגורמים לתאונות דרכים בקרב האוכלוסייה הערבית, מנקודת מבט של אנשי מפתח בחברה, הינם רבים ומגוונים, והם הוצגו בארבע תמות עיקריות, גורמים אישיים, גורמים חברתיים, סביבה, וגורמים מדיניים. רוב המרואיינים התייחסו לחלק גדול מהגורמים, וציינו בדבריהם שישנם גורמים רבים, אשר קשורים האחד בשני, ולדעתם, לא ניתן להצביע על גורם אחד יותר חשוב, כי כול הגורמים יחד הם שיוצרים את התמונה הקשה לגבי תאונות דרכים

במגזר הערבי. כמו כן רוב המרואיינים הרחיבו את ההסבר לגבי הגורמים הקשורים לתפקוד הרשות המקומית, כלומר דברו על תשתיות וחינוך.

הייתה הסכמה בקרב כל המרואיינים שהנושא של תאונות דרכים הוא נושא חשוב מאוד, אך לא קבל מספיק התייחסות מצד אנשי המפתח בחברה. כמו כן כל המרואיינים הסכימו שיש למועצה המקומית תפקיד חשוב במניעת תאונות דרכים, רובם הדגישו שהבעיה בתפקוד הרשויות המקומיות, בהקשר של תאונות דרכים, הוא בגלל המצב הכלכלי הקשה של הרשויות.

פרק ד':

1. דיון

מטרתו של המחקר הנוכחי הייתה לזהות את הגורמים לשיעור הגבוה יותר של תאונות דרכים בקרב המגזר הערבי, מנקודת מבטם של אנשי מפתח ברשויות המקומיות, ביישובים הערביים בארץ. מחקר זה התמקד בשני היבטים מרכזיים: ההיבט הראשון- בזיהוי התפישות, העמדות, והאמונות של האוכלוסייה הערבית בהקשר של תאונות דרכים; וההיבט השני- בזיהוי החסמים המונעים מאנשי מפתח בקהילה לטפל בתופעה. שימוש בשיטת המחקר האיכותני, אפשרה לחקור את הדברים במיקומם הטבעי, ואפשר לחוקרת לפרש את התופעה במונחים שהמרוויינים עצמם השתמשו בהם.

הממצאים שהתקבלו מהמחקר מעלים גורמים רבים התורמים באופן ישיר או באופן עקיף להתנהגותם הלא בטיחותית של האוכלוסייה הערבית, ולמעורבותם בתאונות דרכים. מתוך כלל הממצאים שהתקבלו, החוקרת הפיקה ארבע תמות עיקריות המשקפות והמסכמות את כלל הגורמים שעלו בראיונות.

נמצא, שגורמים אלה משפיעים על ההתנהגות הלא בטיחותית של האוכלוסייה הערבית בכמה מישורים: במישור האישי; במישור הבינאישי; במישור הקהילתי; ובמישור המדיני. אם כן, נראה שהממצאים הללו תומכים במודל האקולוגי-חברתי, (להלן- תרשים 1), אשר מהווה מסגרת תיאורטית להבנת הגורמים ולהבנת הקשרים שקיימים בין הגורמים השונים. נוסף לכך, המודל האקולוגי-חברתי מהווה בסיס רעיוני לתכנית התערבות לצורך קידום התנהגויות בטיחותיות בקרב האוכלוסייה הערבית, מתוך התפישה שהתנהגות בטיחותית מפחיתה את הסיכון למעורבות בתאונות דרכים.

לפיכך, פרק הדיון עוסק בהסבר הממצאים שהתקבלו במחקר זה בהתבסס על המודל האקולוגי-חברתי ובהשוואה עם מחקרים קודמים שנערכו בנושא. בסוף הפרק צוינו מגבלות המחקר, חשיבותו, ייחודו והשלכותיו היישומיות.

תרשים 1: המודל האקולוגי חברתי



להלן הגורמים המשפיעים ישירות או בעקיפין על ההתנהגות הלא בטיחותית של האוכלוסייה הערבית וכתוצאה מכך על מעורבותם בתאונות דרכים. כאמור, גורמים אלו יפורטו באמצעות ארבע תמות עיקריות.

תמה 1-

גורמים במישור האישי: גורמים אלו הם הגורמים שקשורים למאפייניו של הפרט, כלומר מאפיינים סוציו-דמוגרפיים, ונתוני אישיות כלליים, כמו: מיומנויות, ניסיון חיים, עמדות והתנהגויות. על פי הספרות המחקרית הגורמים האישיים הם הגורם העיקרי לתאונות הדרכים שמתרחשות, הואיל שנמצא שמרביתן נגרמות כתוצאה מטעות אנוש, או כתוצאה מביצוע עבירה על החוק. זאת ועוד, מרבית המחקרים בנושא שעסקו במרכיבים האישיותיים, תומכים בכך שהמרכיבים האישיותיים מנבאים מעורבות בתאונות דרכים (Taubman et al., 2004; Lajunen, Parker, 2001; Gidron, et al., 2003; Fran, et al., 2000). עם זאת, הגישה שרווחת בתחום בריאות הציבור בשנים האחרונות היא להדגיש גורמי סיכון אחרים שמשפיעים על שיעורם הגבוה של תאונות הדרכים, גורמים אלו קשורים לאי צדק חברתי. מאחר שמרבית הנפגעים מתאונות דרכים הם בעלי רקע כלכלי-חברתי נמוך, הרי שהם שייכים לקבוצות המקופחות בחברה. קבוצות אלה משתמשים בכלי תחבורה לא

בטיחותיים וחיים בסביבה שאיננה בטיחותית. כלומר, אפלייתם החומרית והדרתם החברתית מונעת מהם בטיחות (Azetsop, 2010).

המרואיינים במחקר הנוכחי הדגישו את חשיבותו של הגורם האישי, וחלקם אף העניקו לו יותר חשיבות יחסית אל גורמים אחרים. עם זאת, בבדיקה של הראיונות שקוימו אתם נראה שהגורם האישי אינו בולט באופן מיוחד בהשוואה אל הגורמים האחרים, אלא הוא מופיע כגורם אשר משקף ומבטא את הגורמים האחרים אשר משפיעים על היקפי התופעה. גורמים אלו קשורים לסביבה, לנורמות חברתיות, להתנהגות של אחרים, לחוקי התחבורה ולגורמים מדיניים.

הגורמים האישיים שנתפסו כחשובים מנקודת מבטם של המרואיינים במחקר זה היו: נתונים סוציו-דמוגרפיים, עמדות ואמונות. כך, למשל, מצבו הכלכלי-חברתי של הפרט הוא מאפיין שקשור להשכלה, לתעסוקה ולהכנסה. כלומר, כאשר הפרט איננו מועסק בעבודה כלשהי, הרי שרמת הכנסתו נמוכה, מכאן שהשקעתו בחינוך חסרה. נוסף על כך, כאשר רמת ההשכלה של הפרט נמוכה, הרי שיש פחות תעסוקה, פחות הכנסה ומצב כלכלי ירוד, ומכאן שפחות השקעה בחינוך. זאת ועוד, רמת השכלה נמוכה משפיעה גם על סוג התעסוקה. ואכן, מרבית מהאוכלוסייה הערבית בארץ עוסקת בעבודות כפיים, כנהגים ובעבודות דומות אחרות שגורמות לעייפות גדולה מאוד לבעליהן. אם כן, נראה שההשכלה, התעסוקה וההכנסה הם גורמים אישיים שתלויים זה בזה וקשורים למעורבות גבוהה בתאונות דרכים.

ממצאים אלה תואמים את הספרות המחקרית, מחקרים רבים מצביעים על הקשר שבין מצב כלכלי לבין מעורבות בתאונות. כלומר, ככל שמאפייניו הכלכליים של הפרט או של המשפחה ירודים יותר, כך הסבירות שהם יהיו מעורבים בתאונות דרכים גבוהה יותר (Cubbin, et al., 2010; Smith, 2002; White, et al., 2000; Moran, et al., 2010).

במחקר זה, מדיניות ממשלתית נתפסה כבעלת השפעה על מצבו הכלכלי-חברתי של הפרט. לפי דברי המרואיינים, היעדר תשתית תעסוקתית ביישובים הערביים ואפליה של האזרחים הערביים בתחום התעסוקה וההשתכרות משפיעים לרעה על מצבו הכלכלי של הפרט, על התעסוקה ועל ההשכלה. אלה וגם אלה הם בעלי השפעה שלילית בנוגע למעורבות בתאונות דרכים. ממצאים ברוח דברים אלו נמצאו במחקרם של מורן ואחרים (Moran, et al., 2010).

מאפיין נוסף שהמרואיינים התייחסו אליו בדבריהם הוא האחריות ההורית וחוסר בחינוך לבטיחות. הספרות המחקרית שנקראה לצורך מחקר זה כללה אף היא התייחסות לעניין ההשגחה ההורית בהקשר לתאונות דרכים שמעורבים בהם ילדים הולכי רגל. על פי רוב, מחקרים אלו בחנו אוכלוסיות ממעמד כלכלי-חברתי ירוד או שכונות נידחות שמאופיינות בעוני ובתשתית סביבתית ירודה. הממצאים שהתקבלו במחקרים אלו מצאו קשר מובהק בין

התנאים החברתיים-כלכליים הירודים של המשפחה או של האזור לבין שיעור גבוה של תאונות דרכים בקרב ילדים. כלומר שאחת מהסיבות העיקריות לשיעור הגבוה של תאונות בקרב ילדים משכונות שמאופיינות במצב כלכלי-חברתי נמוך היא חוסר השגחה הורית. למרות שקשה לקבוע איזה מבין הגורמים- המצב הכלכלי-חברתי או חוסר השגחה הורית- יש לו את ההשפעה העיקרית, נראה ששילוב של הגורמים האלה יחד חושף את הילדים ליותר סיכון לתאונות (The Scottish government, 2004).

אל נושא ההשגחה ההורית ניתן להוסיף מאפיין נוסף של תאונות הדרכים בקרב המגזר הערבי, והוא מעורבותם של פעוטות הולכי רגל בתאונות המתרחשות בחצרות הבתים. גם במקרים אלו, תאונות אלו נובעות כתוצאה מחוסר בהשגחת ההורים אחרי ילדיהם הפעוטים בצירוף לתנאים הסביבתיים הלא בטיחותיים ששוררים ביישובים הערביים. ממצאים אלה עולים בקנה אחד עם מחקרים אחרים שנערכו בקרב אוכלוסיות דומות מבחינת נתונים כלכליים-חברתיים ומוצא אתני של קבוצות מיעוט (The Scottish government, 2004). כמו כן, ממצאים אלה דומים לממצאים שהתקבלו ממחקרם של אבו- עסבה וחבריו (2009) שנערך בקרב האוכלוסייה הערבית בישראל, אשר בדק את תפיסותיהם ואת עמדותיהם של הורים בנושא בטיחות ילדים. מחקר זה מצא בעיה חריפה בנוגע לתפישת החשיבות של ההשגחה ההורית, וכי ההבדלים בתפיסות בין המרואיינים השונים קשורה למעמד כלכלי- חברתי ולרמת ההכנסה (אבו- עסבה ואחרים, 2009).

זאת ועוד, הורים הם בעלי תפקיד מרכזי בחינוך ילדיהם לבטיחות בדרכים. הספרות המחקרית מציינת שני אופנים בהם הורים משפיעים על מיומנויותיהם הבסיסיות של ילדיהם בכל הנוגע לבטיחות בדרכים: הראשון- באמצעות למידה, כלומר כשההורים מלמדים את ילדיהם כישורים בטיחותיים באופן מודע; והשני- דרך חיקוי, כלומר כשההורים מהווים מודל לחיקוי עבור ילדיהם בהקשר זה (The Scottish government, 2004). לצורך כך, ניתן להזכיר את מחקרם של טאובמן ואחרים (2005), אשר מצאה שיש קשר בין סגנון הנהיגה של הורים לבין סגנון הנהיגה של ילדיהם. כלומר, שילדים מסגלים לעצמם מיומנויות נהיגה באמצעות חיקויים את סגנון הנהיגה של הוריהם (Taubman-Ben- Ari et al., 2005). כמו כן, המרואיינים במחקר הנוכחי ציינו שההורים אינם מלמדים את ילדיהם בטיחות בדרכים, ויתרה מזו – הם אף מהווים מודל שלילי לחיקוי עבור ילדיהם, באי ציותם לחוקי התחבורה ובהיעדר התנהגות בטיחותית מצדם.

מאפיין נוסף שעלה בכל הראיונות ושבלט במרביתם היה חוסר ציות לחוק או הרגשה שלילית שמתלווה לציות לחוק. כלל המרואיינים ציינו שעניין הציות לחוק הינו בעייתי בקרב האוכלוסייה הערבית, לכך ניתנו שני הסברים עיקריים: ההסבר הראשון, חוסר האכיפה ביישובים הערביים. מרביתם טענו שחוסר הציות לחוק נובע מחוסר אכיפה ביישובים

הערביים, וכאשר אין אכיפה אנשים נוטים מטבעם לא לציית לחוקים, הם אף טענו שחוסר ציות לחוק על רקע אי אכיפת החוק איננו מאפיין את המגזר הערבי בלבד אלא גם את המגזר היהודי. חיזוק לדבריהם ניתן לראות בתחרויות הנהיגה במהירות גבוהה שמקיימים צעירים יהודים בימי שבת וחג סמוך לכפרים; ההסבר השני, מרואיינים אחרים טענו שחוסר הציות לחוק נובע כתוצאה מאי הזדהות של האוכלוסייה הערבית עם המדינה ועם חוקיה. ממצאים דומים לאלה נמצאו במחקרה של טאובמן בו-ארי (2008), אשר מצאה שהזדהות פחותה עם המדינה גורמת לתחושת חוסר השתייכות אליה ולחוסר שיתוף פעולה עם חוקיה, כולל חוקי התחבורה. עוד נמצא במחקר זה, שאי ציות לחוק נובע גם מחוסר אכיפת החוק על ידי המשטרה (טאובמן בן-ארי, 2008). ממצאים שמתיישבים עם אי ציות לחוק מתוך התנגדות לשלטון המדינה נמצאו גם במחקרם של בראון-אפל ואחרים משנת 2007.

המאפיינים של העמדות והאמונות הוזכרו מעט מאוד על ידי המרואיינים במהלך ביצוע המחקר. חלק מהמרואיינים ציין שהאמונות הפטליסטיות בהקשר זה רווחת בקרב חלק מהאוכלוסייה. פטליזם מוגדר כאמונה בכך שהאירועים שמתרחשים הינם קבועים מראש, ולכן אין בכוחם של בני אדם לשנותם (Webster, 2000). מבין המרואיינים הייתה דעת יחיד שתאונות דרכים הן תלויות גורל. שאר המרואיינים אמרו שהם לא מאמינים בגורל, אך ציינו שיש חלק מהאוכלוסייה שמאמינים בגורל. נראה שממצא זה אינו מתיישב עם ממצאי מחקרם של בראון-אפל ואחרים (2007), שבו המשתתפים בקבוצות המיקוד הרבו להטיל את האשמה על גורמים חיצוניים כמו הגורל. גם במחקרו של אבו-עסבה ואחרים (2008), אשר עסק בבטיחות ילדים, אחוז ניכר מן המשיבים ובמיוחד הורים מהמעמד הסוציו-אקונומי הבינוני והנמוך, טענו שתאונות הן גזרה מידי שמיים. את השוני בין הממצאים ניתן להסביר בכך שמרבית המרואיינים במחקר הנוכחי הם בעלי השכלה גבוהה ומשתייכים למעמד סוציו-אקונומי בינוני וגבוה, כשהספרות המחקרית קשרה את נושא הפטליזם והאמון בגורל באוכלוסייה בעלת רמת השכלה נמוכה המשתייכת למעמד הסוציו-אקונומי נמוך (Mayo, Ureda, Parker, 2008).

תמה 2- גורמים במישור הבינאישי: אלו הם גורמים כמו הסביבה הפיזית והרשתות החברתיות שבה חיים בני האדם. לפי מלינדר (Melinder, 2007) תאונות דרכים נגרמות גם כתוצאה מסיבות חיצוניות שאינן קשורות לאישיותו של האדם, אלא הן תוצאה של אינטראקציה בין אנשים, טיב התשתיות, תרבות וחוקים (Melinder, 2007). חיזוק לדברים אלו ניתן למצוא במחקרים לפיהם המאפיינים של אזור מגורים או של שכונת מגורים מסוימת משפיעים על היקף התאונות. כלומר אזורים שנחשבים מקופחים יותר עלולים להיות חשופים יותר לגורמי סיכון למעורבות בתאונות. כך, למשל, תכנון לקוי של שכונות מגורים, צפיפות

אוכלוסין, כבישים צפופים והעדר נגישות של אזורי משחק לילדים (AL-Balbissi, Abowl- 1990, Eloa, Sammour). כמו כן, לפי מספר מחקרים בינלאומיים, ילדים מרקע אתני של קבוצות מיעוט מעורבים יותר בתאונות דרכים כהולכי רגל. ואכן, במדינות רבות, דוגמת אנגליה, הוכח שיש קשר בין הרמה הסוציו-אקונומית של קבוצות מיעוט לבין מעורבותם בתאונות דרכים כהולכי רגל (The Scottish Government, 2004)

זאת ועוד, הערים והכפרים הערביים מאופיינים בבנייה היסטורית, בכבישים צרים שגובלים בבתי מגורים, בשכונות שבהן אין מדרכות, אין תמרורים, אין מקומות חניה מוסדרים ואין אזורי משחק לילדים. לפיכך, הסיכון להיות מעורב בתאונות דרכים גבוה יותר ביישובים אלו. חיזוק לדברים אלו ניתן לראות בדברי המרואיינים. לפיהם, בגלל חוסר בתמרורים ובמדרכות, אנשים רגילים ללכת על הכביש ובכך הם נחשפים יותר לתאונות; כמו כן, בגלל מחסור באזורי משחק לילדים, הילדים משחקים בכביש ובכך חשופים יותר לתאונות. יתרה מזו, המרואיינים ציינו שהחינוך לבטיחות הינו חסר תועלת כל עוד מצב התשתיות ביישובים הוא לקוי. מצב דברים זה יוצר פער גדול בין התיאוריה לבין המציאות. כלומר, אומנם מלמדים את הילדים לחצות את הכבישים במעבר חציה, ללכת על המדרכות ולציית לחוקים, אך על פי רוב, אמצעי בטיחות אלו אינם קיימים ביישובים. מחקרים תומכים בכך שהתנהגותם של בני אדם מושפעת מהתשתיות. כלומר, ככל שאיכות התשתיות תהיה גבוהה יותר, כך התושבים יתנהגו באופן בטיחותי יותר (בראון-אפל ואחרים, 2007).

בנוסף למצב הטעון שיפור של התשתיות, ישנה מגמה של התנגדות לשינוי מצד התושבים כשה דורש מהם לוותר על חלק מאדמותיהם. המרואיינים ציינו שיש קבוצות קטנות שמתנגדות לשינויים שיש לבצע בתוך הכפרים, כמו למשל, הרחבת כבישים על חשבון אדמותיהם הפרטיות. אלה ציינו שבעיה זו מאפיינת את המגזר הערבי בלבד ולא את המגזר היהודי. לפיהם, יהודים אינם מחזיקים אדמות בבעלות פרטית ויישוביהם מתוכננים מראש, כך שאינם צריכים להתמודד עם בעיות מהסוג הזה. לעומת זאת, במגזר הערבי האדמות הם בבעלות פרטית. ומאחר שמרבית אדמותיהם הופקעו על ידי המדינה, הרי שהם שומרים על אלה שנתרו ככל שניתן. נתונים אלה תואמים את דבריו של החוקר חמאיסי (2004). לפיו, הבעיה של מחסור בקרקעות ביישובים הערביים מחריפה, מאחר שזמינות קרקעות בבעלות פרטית היא תנאי הכרחי לפתרון בעיית המגורים שנובעת מגידול באוכלוסייה הרווחת ביישובים אלו. כל זה מגביר את הלחץ ואת המגבלות לניצול הקרקעות לפי התכנון המתארי (חמאיסי, 2004).

בנוסף לגורמים הסביבתיים-הפיזיים הקיימים, ישנם גורמים חברתיים-תרבותיים שמאפיינים של האוכלוסייה הערבית ומהווים ביטוי למצב הכלכלי-חברתי הירוד שלה. לפי פקטור ואחרים (2008), לגורמים החברתיים-תרבותיים שנצפים בקרב קבוצה מסוימת יש השפעה על

דפוס ההתנהגות של אותה קבוצה (Factor et al., 2008). הופסטיד (Hofsted, 2001), חקר את התרבות באמצעות ארבעה מדדים אמפיריים: (1) חוסר שוויון בין האנשים; (2) רמת הלחץ בחברה הקשור לחוסר ודאות לגבי העתיד; (3) השתלבות היחידים בתוך הקבוצה; (4) וחלוקת התפקידים בין הגברים ובין הנשים בחברה. לצורך כך, הוא בדק את השפעת המדדים האלה בהקשר של בטיחות בדרכים, ומצא ששנים מהמדדים שחקר הם בעלי קשר חיובי למקרי מוות כתוצאה מתאונת דרכים. מדדים אלו הם רמת הלחץ בחברה (מדד מס' 2), וחלוקת התפקידים בין גברים ובין נשים (מדד מס' 4). לעומת זאת, נמצא שמדד מס' 3- השתלבות היחידים בתוך הקבוצה- הוא בעל קשר שלילי לפגיעות קטלניות שנובעות מתאונות דרכים (Hofsted, 2001).

במחקר נוסף שבדק את הקשר שבין המדדים התרבותיים של הופסטיד לבין תאונות דרכים קטלניות נמצא קשר חיובי בין רמת הלחץ בחברה (מדד מס' 2) וחוסר שוויון בין אנשים (מדד מס' 1) לבין תאונות דרכים קטלניות. לעומת זאת, מחקר אחר מצא קשר שלילי בין האנדוידואליזם לבין תאונות דרכים קטלניות (Ozkan, Lajunen, 2007). בשני המחקרים האחרונים, אחרי ביצוע נטרול ההשפעה של התל"ג- התוצר הלאומי הגולמי- של המדינה, הרי שהקשר שנשאר משמעותי הוא רמת הלחץ בחברה. לצורך כך מלינדר, Melinder (2007), המציא מודל שמשקף את השפעת המשתנים הללו ברמת המיקרו וברמת המאקרו על תאונות דרכים קטלניות. כמו כן, הוא הדגיש את ההשפעה השלילית שיש לרמת הלחץ בחברה בכל הנוגע לבטיחות בתחבורה (Melinder, 2007). דברים אלו מתכתבים עם דבריהם של המרואיינים במחקר זה. לפיהם, רמת הלחץ בחברה הערבית היא גבוהה מאוד. הם קושרים את רמת הלחץ לגורמים רבים ושונים: למצב הכלכלי-חברתי של האוכלוסייה; לכך שהם מופלים על ידי המדינה; לתחושות של חוסר עצמאות שרווחת בקרבם; לחוסר היציבות שלהם; לאי יכולת ביטוי שלהם ולחוסר יכולת להשיג את המטרות שהם מציבים לעצמם.

המצב הכלכלי-חברתי, ורמת החיים הירודה - תוצאה ישירה של מדיניות הממשלה, לפי תפיסת המרואיינים - תורמים לתחושת השוליות, לניכור ולחוסר אונים בקרב האוכלוסייה הערבית, ובמיוחד בקרב בני הנוער. חוסר אימון במוסדות השלטון ותחושת חוסר השייכות גורמים לאנשים להתנגד, לפרוק את הלחצים שהם חשים בתוך היישובים שלהם, קרי הבית שלהם, ואלה מתבטאים בעבירות על החוק.

נוסף על כך, ישנן בעיות חברתיות שמאפיינות בעיקר בני הנוער. בני נוער מהווים קבוצת סיכון למעורבות בתאונות בכל העולם. גיל צעיר נמצא כמנבא חזק לתאונות דרכים במחקרים רבים (Fran, et al., 2000; Spoerri, et al., 2011; Lajunen, Parker, 2001). הדברים שנאמרו במחקר זה תואמים נתונים אלה. במחקר זה, המרואיינים ציינו את בני הנוער

כקבוצת סיכון. מרביתם אף זיהו דמיון בקרב בני הנוער בכלל האוכלוסיות ובכלל החברות. עם זאת, חלק מהמרוויינים ציינו שלבני הנוער במגזר הערבי יש מאפיינים ייחודיים נוספים שמעלים את הסיכון שלהם למעורבותם בתאונות. מאפיינים אלו הם: המחסור החמור בשירותים שניתנים לבני הנוער; המחסור במסגרות חינוך חילופיות; חוסר ההשקעה בחינוך לבטיחות בבתי הספר; אחוזי הנשירה הגבוהים מבתי הספר; והמחסור בלשכות עבודה לנוער, ומכאן שבני נוער רבים מצויים ללא מסגרת. הסיבות העיקריות למאפיינים ייחודיים אלה הן המחסור בתקציבים ומאחר שהנושא אינו נמצא בסדר העדיפויות של ראשי הרשויות ביישובים הערביים. מאפיינים אלו מגבירים את הסיכון למעורבותם של בני הנוער בעבריינות שעלולה להתאפיין בנהיגה במהירות מופרזת, בנהיגה תחת השפעת אלכוהול ובחוסר ציות לחוק.

זאת ועוד, האוכלוסייה הערבית היא אוכלוסייה מסורתית שנמצאת בשלבי מעבר. כלומר, המבנה הפטריארכאלי המסורתי שרווח בחברה נשבר וסמכותו של אב המשפחה, כמו שהיה מקובל, התערערה. ובמקביל בני הנוער חשופים לחברה ליברלית וכתוצאה מכך מאמצים לעצמם התנהגויות שאינן מקובלות בקרב החברה שלהם. כך, למשל, בני נוער רבים בחברה הערבית שותים אלכוהול, אם בגלוי ואם בהיחבא, וזאת מבלי לקבל הדרכה או תמיכה מהוריהם. נוסף על כך, מאחר שעל פי הדת האסלאמית יש איסור לשתות אלכוהול, הרי שלא מקיימים קמפיינים או הסברה כלשהן בנושא הנהיגה תחת השפעת אלכוהול.

במחקר איכותני שבדק את הסיבות לתאונות דרכים לפי תפיסת הצעירים עצמם, נראה שאחד הגורמים לתאונות הוא רצונם של הצעירים למרוד בנורמות החברתיות, במיוחד בנורמות שנתפסות כלא צודקות (Ramos, Diez, Peres, Rodrigues, Brugal, Villalbi, 2008). הממצאים שהתקבלו במחקר הנוכחי תואמים דברים אלו, במחקר זה, לפי תפיסת המרוויינים בני הנוער מבטאים מרדנות כלפי הנורמות החברתיות, כשבמקביל, הוריהם והחברה לא מעניקים להם תמיכה כזו או אחרת. לפיכך, ניתן לטעון שמצוקתם של בני הנוער היא כפולה: מצד אחד, מצוקתם כבני נוער; ומהצד השני, מצוקתם החברתית בהיותם שייכים לחברה מסורתית.

תמה 3- גורמים במישור הקהילתי: אלו הם הגורמים שקשורים לרשויות המקומיות אשר קובעות חוקים ותקנות, והן בעלות השפעה ישירה על הסביבה הפיזית ועל הסביבה החברתית ביישובים. על פי רוב, לאוכלוסייה הערבית יש רשויות מקומיות עצמאיות, מרביתן הן קטנות ופריפריאליות וסובלות ממצוקה כלכלית. המצב הכלכלי הקשה של הרשויות המקומיות מהווה גורם מרכזי מאוד ובעל השפעה עקיפה על תאונות דרכים. במחקר של אבו-עסבה ואחרים (2009), אשר בדק את עמדותיהם ואת תפיסת האחריות של הרשות

המקומית בנושאים שקשורים לבטיחות הילדים, נמצא ש-77% מהמרווינים סבורים שעל הרשות המקומית מוטלת האחריות לפעול לצורך מניעת היפגעות ילדים בתאונות דרכים. מניעה זו יכולה להתבצע באמצעות התקנת פסי האטה, לימוד זהירות בדרכים בבתי הספר, התקנת שבילים לאופניים, אכיפת החוק ועוד. לעומת זאת, הם העניקו ציוני הערכה בינוניים ומטה לגבי אופן טיפולן של הרשויות המקומיות בנושאי הבטיחות ביישוב (אבו-עסבה ואחרים, 2009).

אם כן, הממצאים שהתקבלו במחקר הנוכחי מתיישבים עם הדברים הללו. במחקר זה, המרווינים ציינו שהמצב הכלכלי הקשה מונע מהרשויות לספק שירותים שונים לאוכלוסייה, שירותים כגון: סלילת כבישים, התקנת תמרורים, בניית מדרכות, ובכלל - השקעה בחינוך לבטיחות. נוסף על כך, במרבית המועצות המקומיות אין משרה להעסקת אחראי בטיחות, ואם המשרה קיימת הרי שהיא מתבצעת בנוסף לתפקיד אחר או בהתנדבות. המרווינים גם ציינו שישנו הבדל בהיקף העבודה ובאיכותה כשלממונה על הבטיחות יש תקן למשרה עליה הוא מקבל תמורה מלאה לעבודתו, וכשיש תקציב שמספק גם לבניית תשתיות בטיחותיות וגם לחינוך לבטיחות. עם זאת, בשל מצבן הכלכלי הקשה של הרשויות המקומיות במגזר הערבי, הרי שאין משרה לאחראי בטיחות, מצב התשתיות לקוי, והתושבים מתנהגים באופן לא בטיחותי כלל בכבישים. הגורמים הללו מעלים את היקפן ואת שיעורן של תאונות הדרכים, כאמור. נתונים אלה תואמים מחקרים שנערכו בנוגע לתשתיות ולהתנהגות האנשים בקרב האוכלוסייה הערבית. המחקרים הללו מעידים על כך שמצב התשתיות במגזר הערבי ירוד, דבר שתורם להתנהגות לא בטיחותית בכביש. אי לכך, מעורבותם בתאונות דרכים גבוהה יותר (בראון-אפל ואחרים, 2007; עביד, 2005).

בנוסף למצב הכלכלי הקשה, גם למצב החברתי ברשויות המקומיות יש השלכות קשות בנושא תאונות הדרכים. מאחר שבחירת ראש הרשות המקומית מתבצעת על בסיס חמולתני ולא לפי הכשרה מקצועית, יש בעיה עם תפקודם של חלק מראשי הרשויות. בעיה זו נובעת משתי סיבות: האחת, שחלקם חסרי מודעות וחסרי ידע; והשנייה, מחויבותם לאלה שבחרו אותם לתפקיד. לפיכך, ניתן לראות שבהרבה רשויות לא קיימת משרה של אחראי בטיחות, אין השקעה בתשתיות בטיחותיות, כמו: מדרכות ומעקות בטיחות, ואין חינוך לבטיחות. הסברים נוספים לכך שראשי הרשויות והממונים ברשויות אינם מקבלים תקציבים, לפי המרווינים במחקר זה – שהם אינם מודעים לגובה התקציבים להם הם זכאים, ושהם אינם מודעים לדרכים לבקש תקציבים מהממשלה, כלומר, כיצד להכין תכניות עבודה.

זאת ועוד, גם לגורמים שקשורים לאופיין של הרשויות הערביות יש השלכות בנושא תאונות הדרכים. המרווינים ציינו שאופי ניהול רשות מקומית במגזר הערבי שונה משמעותית מזה של ניהול רשות במגזר היהודי. הסיבה לכך היא שהרשויות הערביות מתמודדות עם בעיות

מיוחדות שאופייניות רק להן. כלומר, הרשויות הערביות מתמודדות עם בעיות תכנון, בעיות הפקעת קרקעות ובעיות תקציביות. אלה הן הסיבות שהן קובעות לעצמן סדר עדיפויות שונה. הקושי של הרשויות נובע לא רק מחוסר בתקציבים, אלא גם מחוסר בתוכניות מתאר בתחום השיפוט של הרשויות, וכתוצאה מכך מהבנייה הלא חוקית בשטחם לפי הקריטריונים של המדינה. לפי המרואיינים, תכניות המתאר שמוגשות על ידיהן אינן מתקבלות או שהן מתעכבות. עיכוב כזה יכול להימשך שנים, כשבמקביל האוכלוסייה גדלה ומתפתחת. המענה שניתן לגידול זה הוא בניית בתים חדשים ושכונות חדשות ללא תכנון מראש, כלומר, ללא תכנית מתאר. ככאלה, הרי שהם סובלים מאותן בעיות בתשתיות.

תמה 4 - גורמים במישור המדיני: אלו הם הגורמים שקשורים למדיניות הממשלה. בשנים האחרונות נערכת בדיקה של ההשפעה שיש לממשלות שונות בנוגע לתאונות דרכים קטלניות. בדיקה זו מתבצעת על ידי השוואה בין מדינות שונות. לפי הספרות המחקרית, יש קשר חיובי בין המצב הכלכלי של המדינה לבין שיעור תאונות הדרכים הקטלניות, כך שבמדינות בעלות הכנסה נמוכה עד בינונית היקף הקטל כתוצאה מתאונות דרכים גבוה יותר. ההבדל שקיים בין המדינות השונות נובע גם בגלל גורמים נוספים, ביניהם: רמת הפיתוח של התשתיות, הנגישות של התחבורה הציבורית, איכות שירותי רפואת החירום ומצבם של כלי הרכב (Gaygisiz, 2010). אם כן, נראה שממצאיו של המחקר הנוכחי מתיישבים עם נתונים אלו. הרשויות המקומיות הערביות סובלות ממצוקה כלכלית, ובדומה למדינות המתפתחות ולמדינות בעלות הכנסה נמוכה, הרי שהיקפן של תאונות הדרכים הקטלניות הוא גבוה וקשור, בין השאר, למצב התשתיות ולנגישות של התחבורה הציבורית לאוכלוסייה. גורם נוסף בעל השפעה מכרעת אשר לא הוזכר על ידי המרואיינים הוא נגישותם של שירותי רפואת החירום. יתכן שגם לגורם זה יש השפעה בכל הנוגע לתאונות דרכים, בגלל המרחק הרב בין הכפרים והערים הערביים ובין מוקדי שירותי הרפואה, ובמיוחד הריחוק מבתי החולים.

אסטרטגיות הבטיחות בתחבורה מתבססות על יוזמות הממשלה ועל החלטות פוליטיות אשר משקפות את איכות השלטון (Gaygisiz, 2010). איכות השירות לאזרח נקבעת לפי טיבן ויעילותן של מוסדות הממשלה. במחקר הנוכחי, כלל המרואיינים התייחסו אל מדיניות הממשלה ואל מוסדותיה כלא טובים וכלא אפקטיביים בנוגע אל האוכלוסייה הערבית. עוד הם ציינו, שהממשלה מפלה את האוכלוסייה הערבית בתקציבים לשיפור התשתיות, וכי מוסדות הממשלה אינם יעילים בכל הקשור לעיכובם את תכניות המתאר ואת תכניות התמרור במגזר הערבי.

גורם נוסף הקשור למדיניות הממשלה הוא נושא האכיפה. לפי המדדים של הבנק העולמי (The World Bank), שלטון החוק הינו אחד המדדים של איכות השלטון. הוא מתייחס אל מידת הביטחון של התושבים בחברה ואל מידת הציות לחוק, ובמיוחד הוא מתייחס אל איכות אכיפת החוק, אל תפקוד המשטרה ובתי המשפט (Kaufmann, Kraay, Masruzzi, 2008) במחקר הנוכחי, כלל המרואיינים התייחסו אל נושא אכיפת החוק בכפרים הערביים. בדבריהם הם ציינו שהסיבה העיקרית להתנהגות הלא בטיחותית של האוכלוסייה הערבית נובעת, כאמור, כתוצאה מחוסר אכיפת החוק על ידי המשטרה. לפיהם, חוסר האכיפה נובע מכמה סיבות: ראשית, מאחר והמשטרה אינה נוכחת ביישובים הערביים. כלומר השוטרים אינם נכנסים לכפרים הערביים, מכיוון שכך קובעת מדיניות מיוחדת של הממשלה – לא לדאוג לביטחונה של האוכלוסייה הערבית. ולפיכך, ההסברים שניתנים על ידי דוברי המשטרה שהדבר נובע כתוצאה ממחסור בכוח עבודה הוא בגדר תירוץ ותו לא.

ולבסוף, במחקר שבדק את הממשל כמתווך בין התרבות לבין בטיחות בדרכים, נמצא שבמדינות עם איכות שלטון ירודה, לגורמים התרבותיים יש השפעה חזקה על שיעור הקטל כתוצאה מתאונות דרכים. וניתן לטעון גם להיפך, קרי, במדינות עם איכות שלטון גבוהה, מערכת התחבורה לא מאפשרת לגורמים תרבותיים להשפיע על התנהלות התחבורה. כלומר, כאשר התשתיות מוסדרות היטב ומערכת האכיפה מתפקדת טוב, הרי שאין לנהגים את החופש לבטא את עצמם (Gaygisiz, 2010). לפיכך, ניתן לומר שחוסר אכיפת החוק ונפקדותה של המשטרה מהכפרים הערביים תורמים להתנהגותם הלא בטיחותית של התושבים וכתוצאה מכך ליותר תאונות דרכים קטלניות.

2. סיכום

המחקר הנוכחי ניסה לזהות את הגורמים לתאונות דרכים במגזר העבי מנקודת מבטם של אנשי מפתח ברשויות המקומיות. מבחינה של הראיונות שנערכו במסגרת מחקר זה צוינו סיבות רבות לכך. חלק מהסיבות שצוינו מתאימות לסיבות שמופיעות בספרות המקצועית. כמו כן, חלק גדול מהמצאים מתיישבים עם הממצאים שמופיעים במחקרים אחרים שחקרו את החברה הערבית בנושא. כלומר, המחקר הנוכחי התמקד בקבוצה ייחודית - אנשי מפתח ברשויות המקומיות - אך תוצאות המחקר דומות לתוצאות שהתקבלו ממחקרים אחרים שנעשו על קבוצות לא הומוגניות באוכלוסייה, כמו מחקרם של בר און-אפל ואחרים (2007). המחקר האחרון נערך על קבוצות מיקוד מכלל האוכלוסייה, צעירים ומבוגרים, גברים ונשים, משכילים ולא משכילים. בדומה לכך, גם מחקרו של אבו-עסבה ואחרים (2009), נערך על הורים לילדים מתחת לגיל 15, והיה בו ייצוג לכלל הדתות ולכלל האזורים השונים בארץ. נוסף על כך, הממצאים שהתקבלו במחקר זה עולים בקנה אחד גם עם מחקרה של טאובמן-

בן-ארי (2008), אשר מייצג את כלל האוכלוסייה הערבית, כולל גברים ונשים, צעירים ומבוגרים והורים לילדים. תוצאות המחקר הנוכחי מרכזות את כלל הגורמים לתאונות דכים שנמצאו במחקרים קודמים, והן מציינות גם את הגורמים הספציפיים שקשורים לרשויות המקומיות ולתפקודם של אנשי המפתח ברשויות המקומיות.

3. מסקנות והמלצות למניעת תאונות דרכים במגזר הערבי בהתבסס על המודל האקולוגי-חברתי

לפי דבריהם של אנשי מפתח ברשויות המקומיות שרואיינו לצורך מחקר זה, לתאונות דרכים במגזר הערבי ישנם גורמים רבים. גורמים אלו חולקו לארבעה חלקים, כאמור: גורמים במישור האישי, גורמים במישור הבינאישי, גורמים במישור הקהילתי וגורמים במישור המדיני. ההלימה בין הממצאים שהתקבלו במחקר זה ובין המודל האקולוגי-חברתי, מדגישה את תוקפם של הממצאים, בייחוד לאור זאת שהממצאים שהתקבלו התבססו על דבריהם של עובדי הרשויות אשר מאיישים עמדות מפתח, כמו: ראש הרשות, האחראי על הבטיחות בדרכים, מהנדס הרשות ואחראי מערכת החינוך. כלומר, אנשים בעלי רקע וניסיון בהקשר של בטיחות בדרכים אשר מופקדים על ביטחונם של התושבים.

לפי המרואיינים גורמים אלה משפיעים על התנהגותם של האנשים וכתוצאה מכך על מעורבותם הגבוהה בתאונות דרכים. לפי המודל האקולוגי-חברתי, על מנת לשנות התנהגות או לשלוט בהתנהגות שאינה בטיחותית, יש להתרכז בגורמים שמשפיעים על ההתנהגות ברמות השונות ולא רק ברמת הפרט. לצורך כך, ניתן לחזק ולהטיל סנקציות ברמות שונות, החל מהרמה הנמוכה ביותר וכלה ברמה הגבוהה ביותר. כלומר, מרמת הפרט ועד לרמת המדינה. לפיכך, בהתבסס על המודל האקולוגי-חברתי ועל הממצאים שהתקבלו במחקר הנוכחי, ניתן להציע תכנית לקידום התנהגות בטיחותית בקרב האוכלוסייה הערבית. תכנית זו תהיה מבוססת על תפיסת העולם של מקבלי ההחלטות ברשויות המקומיות.

4. תכנית לקידום התנהגות בטיחותית בכבישים בקרב האוכלוסייה הערבית

רמת הפרט:

1- הואיל שמצב כלכלי מוחלש נמצא כסיבה מרכזית למעורבות גבוהה בתאונות דרכים, ועל מנת לשפר את מצבן הכלכלי של האוכלוסיות החלשות בקרב האוכלוסייה הערבית, יש לדאוג לשוויון הזדמנויות בעבודה, בהשכלה ובתעסוקה. יש לפתח תכנית לימודית הסברתית, על מנת להעלות את המודעות בקרב האוכלוסייה הערבית לחשיבות באימוץ התנהגות

בטיחותית ולהשלכותיה של התנהגות לא בטיחותית והשפעותיה על המעורבות בתאונות. את התכנית יש להפיץ בכמה מסגרות ובהתאם לצרכיה של כל מסגרת:

- המסגרת הראשונה - בבתי ספר יסודיים. בבתי ספר אלו יש ללמד את הילדים התנהגות בטיחותית בכבישים, ציות לתמרורים, ואופן השימוש בחגורות בטיחות;
- המסגרת השנייה - בבתי ספר תיכוניים. בבתי ספר אלו יש להעלות את המודעות של המתבגרים לתרבות נהיגה ולחשיבות הציות לחוק;
- המסגרת השלישית – הורים. יש להעלות את המודעות לתפקידם כהורים בעיצוב ההתנהגות של ילדיהם, תוך הדגשת הנושא של הורים המהווים מודל חיקוי חיובי עבור ילדיהם.

רמת החברה: יש לפתח תכנית התערבות לצורך קידום נושא הבטיחות בדרכים בקרב האוכלוסייה הערבית. מטרת תוכנית זו היא לשנות את העמדות, את האמונות ואת הגישות של האוכלוסייה בהקשר של בטיחות בדרכים כמו: פטליזם וההשפעה שלו על מעורבות בתאונות; ההשלכות של אי ציות לחוק, דיאלוג פתוח סביב המסורת החברתית וההשפעות שלה על מעורבות בתאונות. לצורך כך, יש לבצע את הפעולות האלה:

- לעודד חברות ועסקים פרטיים להצהיר על מדיניות שתומכת בנהיגה בטיחותית ועל התנהגות בטיחותית בכבישים. כמו כן, יש לעודד חברות אלה להקפיד על תנאי עבודה נאותים ובטיחותיים למועסקים בה, כמו: מקומות חניה לרכב כבד, הגבלת מספר שעות עבודה לנהגים מקצועיים, תגמול נאות תמורת עבודה, אשר יגביל עבודה בשעות נוספות, והקפדה על תקינות כלי הרכב ורישיונם;
- לעודד את החברה לשתף פעולה ולקחת אחריות מבחינה חברתית ולתרום למען מטרה משותפת, כמו לתמרץ התנדבות בשיטור קהילתי; לעודד התנדבות אנשי מקצוע להעניק הרצאות לצורך העלאת המודעות לבטיחות בדרכים; ולעודד אנשי מקצוע בקהילה, כמו אחיות בריאות הציבור, רופאי קופות חולים, רופאי ילדים ועובדים סוציאליים לפקח על התנהגות לא בטיחותית בקרב האוכלוסייה, בעיקר הורים לילדים, ולהדריך אותם בהתאם.

רמת הרשות המקומית: יש לשפר את מערך השירותים שניתנים לאזרח על ידי הרשות המקומית. לצורך כך, יש לנקוט בכמה צעדים חשובים והכרחיים:

- להעלות את המודעות בקרב ראשי הרשויות להיקף הבעיה של תאונות דרכים במגזר הערבי, תוך הדגשת תפקידה של הרשויות בפתרון הבעיה;
- למנות אחראי על הבטיחות בדרכים בכלל הרשויות המקומיות בהיקף של משרה מלאה;

- לבנות תכנית עבודה לכלל האחראים על הבטיחות במגזר הערבי. תוכנית זו תהיה בנויה בהתאם לצרכים של האוכלוסייה ותכוון לתלמידים בבתי ספר, להורים, ולנהגים.
- לחייב את הרשויות להקצאת תקציבים לנושא הבטיחות בדרכים;
- לסייע לרשויות המקומיות לבנות תכניות תמרורים, ליישמן ולאכוף את החוק בכפרים ובערים הערביים;
- לשפר את תשתיות הדרכים בכפרים ובערים הערביים. בכלל זה, יש לשפר את התאורה כבישים, את המדרכות, התמרורים, מעקות הבטיחות, ליצור הגבהה לצורך בלימת המהירות, להסדיר מגרשי חניה לרכבים פרטיים ולרכבים כבדים;
- לשפר את התשתית הכללית בכפרים ובערים. בכלל זה יש להקים גנים ציבוריים, גני משחקים לילדים ומתנ"סים לפעילויות חברתיות;
- למנות את הרשויות המקומיות לשמש כגוף מפקח על הבטיחות ביישוב. בתוך כך, הרשות תאכוף בנייה המסכנת חיים ותחייב את התושבים להפריד בין אזורי משחק של ילדים ובין אזורי חניה.

רמת המדינה:

- יש לפעול לצורך השגת שוויון זכויות לאוכלוסייה הערבית בהיבט של הקצאת תקציבים לתשתיות, ולחינוך לבטיחות;
- יש לשפר את התחבורה הציבורית בכפרים ובערים הערביים ולעודד את האזרחים להשתמש בתחבורה ציבורית;
- יש להרחיב את אפשרויות התעסוקה לאוכלוסייה הערבית בהקשר של הענקת תנאי העסקה נאותים ומתן תמורה הולמת בגין העבודה. אלה יסייעו במניעת עבודה במצבי עייפות כרוניים וצבירה של שעות עבודה רבות;
- על המדינה לפקח על המדיניות בחברות הגדולות ובמקומות העבודה. בכלל זה, היא תקפיד על תנאי עבודה הולמים למועסקים, כולל הגבלת שעות העבודה, מתן שכר מתאים והקפדה על תנאי עבודה בטיחותיים;
- על המדינה לעודד חברות בינלאומיות להשקיע בפרויקטים לצורך שיפור תשתיות התחבורה, שיפור התשתית הכללית והרחבת אפשרויות העבודה במגזר הערבי;
- לאכוף את החוק בכפרים ובערים הערביים, לדאוג לנוכחות משטרתית בהם, ולהקפיד על תפקוד יעיל של המשטרה;
- על המשטרה לעבוד בתיאום עם הגורמים האחראים באוכלוסייה הערבית, על מנת שעבודתה תהיה מותאמת לתרבותה ולצרכיה הייחודיים של האוכלוסייה.

5. מגבלות המחקר

בהיותו מחקר איכותני, למחקר הנוכחי מספר מגבלות. אומנם המדגם של היישובים הערביים המשתתפים במחקר זה נבחר בצורה אקראית מתוך רשימת היישובים הערביים, הרי שבחירת האנשים שרואיינו לא הייתה מייצגת במובן הסטטיסטי, אלא נבחרו אנשים שהיו מוכנים לשתף פעולה לצורך המחקר. כלומר, האנשים שנבחרו אינם מייצגים בהכרח את כלל אנשי המפתח בחברה. כמו כן, המדגם נלקח מיישובים בצפון הארץ ובמרכז בלבד, למעט אזור הדרום ואזור רמת הגולן, מכאן שהוא אינו מייצג את כלל האוכלוסייה הערבית החיה במדינת ישראל. עם זאת, מטרתו של המחקר האיכותני היא להגיע להבנת המשמעות של התופעה הנחקרת ולא לחשוף אמת מדעית מקיפה, כפי שנהוג במחקר כמותני.

מגבלה שנייה של מחקר זה היא, שהוא אינו מבטא את דעתן של הנשים במגזר הערבי. הסיבה לכך היא, שעל פי רוב, ברשויות המקומיות במגזר הערבי אין ייצוג לנשים, ובמיוחד ככאלה שמאיישות עמדות מפתח. הרשויות המקומיות שהחוקרת הגיעה אליהן ובעלי התפקידים שביקשה לראיין לא כללו נשים. מכאן, שבמחקר הנוכחי לא ניתן היה לשמוע את קולן של הנשים בחברה הערבית.

מגבלה שלישית של מחקר זה היא שחלק מהשאלות שנשאלו בו הן בנושא עמדות והתנהגות. ההנחה היא, שבקרב אנשי מפתח קיימת נטייה לא להגיד ולא לחשוף את האמת במלואה בכל הנוגע לעמדות או להתנהגויות שליליות. עם זאת, חלק מהמראיינים ציין בדבריו גם על התנהגויות שליליות. לפיכך, ומאחר שהמחקר הנוכחי הינו איכותני, הרי שכלל הרעיונות שעלו בראיונות פורטו בו מבלי להתייחס לשכיחות בה נאמרו הדברים, כפי שנהוג לבצע במחקר כמותני.

יש לציין שלמרות מגבלותיו של המחקר ניתן להכליל את תוצאות המדגם על האוכלוסייה הערבית החיה במדינת ישראל. הסיבה העיקרית לכך היא שמאפייניהם של הנחקרים במחקר זה דומים למאפיינים של הנחקרים במחקרים קודמים אשר ציינו תוצאות דומות בהקשר הקטגוריאלי (שקדי, 2004). כלומר, במחקרים קודמים, כמו במחקרם של מורן ואחרים (Moran, et al, 2010) ובמחקרה של טאובמן בן-ארי (Taubman Ben-Ari, 2008) המראיינים במחקרים אלו נבחרו מכלל האוכלוסייה, והקטגוריות שעלו היו דומות לקטגוריות במחקר הנוכחי.

6. ייחודו של המחקר והשלכותיו היישומיות

ככל הידוע, המחקר הנוכחי הינו הראשון מסוגו בארץ, ככזה שבודק את הסיבות לתאונות דרכים במגזר הערבי מנקודת מבטם של אנשי מפתח ברשויות המקומיות. היות שאחריותן של הרשויות המקומיות בהקשר לתאונות דרכים עלה גם במחקרים קודמים בנושא, הרי שהייתה חשיבות לשמוע גם את דעתם של אנשי מפתח מתוך הרשויות המקומיות.

לפי הממצאים שהתקבלו במחקר, הרי שגורמים לשיעור הגבוה של תאונות דרכים במגזר הערבי הינם רבים ומגוונים. לפי כך, יש צורך בתוכנית התערבות רב ממדית ורב שלבית שתתייחס להתנהגות הפרט, לשינויים סביבתיים, לשינויים במדיניות של הרשויות המקומיות ולשינויים ברשויות של המדינה.

ביבליוגרפיה

אבו-עסבה, ח., קראקרה, א., לוי, ש., פינדלינג, ל. (2009). עמדות הורים לילדים עד גיל 15 בנושא בטיחות ילדיהם בדרכים ובנושא תפקוד הרשות המקומית לשמירה על בטיחות ילדים ביישוב. סיכום ממצא מחקר. בטרם.

אגודת הגליל- האגודה הערבית הארצית למחקר ושירותי בריאות. (2012). הפלסטינים בישראל- הסקר הסוציו אקונומי השלישי, 2010. מתוך:

<http://www.rikaz.org/en/publication/SE3/summary-e>

נשלף ב- 01.09.12

אליאס, ו., שיפטון, י., טולדנו, ת. (2007). השפעת דפוסי הפעילות היומית על תאונות דרכים: חקר אירוע ליישובים נעקפים. דוח מחקר- הטכניון- חיפה.

בר-און-אפל. א., לוטם, מ., מורן, מ. (2007). אפיון ידע, תפישות ועמדות באוכלוסייה הערבית כלפי היפגעות בתאונות דרכים, ואפיון הגורמים הקשורים לחשיפה לסביבת הכביש במגזר הערבי. דוח מדעי מיסכם.

גיטלמן, ו., הקרט, ש. (2003). הקשר בין אכיפה ותאונות דרכים. (סקר ספרות) הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. פרוטוקול מס' 5115-44. פרסום מס' 200.0119.

גמאל, א. (2005). על דפוסי כינון האי שוויון הלאומי בישראל. חברה וכלכלה בישראל: מבט היסטורי ועכשווי. כרך א'.

האקרט, ש. (1998). תאונות במגזר הערבי 1995-97. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

הועד הארצי לראשי הרשויות המקומיות הערביות בישראל. (2006). החזון העתידי לערבים הפלסטינים בישראל. מדיניות הקרקע התכנון והבניה לערבים הפלסטינים בישראל. מתוך:

<http://www.metzilah.org.il/webfiles/fck/FutureVision.pdf>

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. סיכום הרוגים בתאונות דרכים בשנת 2010. מתוך:

<http://www.rsa.gov.il/INFORMATIONRESEARCHCENTER/pages/InformationResearchCenter.aspx>

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. (2003). מאפיינים וסיבות לתאונות במגזר הערבי. מתוך:

<http://www.rsa.gov.il/Audience/ArabSector/pages/survey.aspx>

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. (2012). סיכום נתוני תאונות דרכים בשנת 2011.
מתוך:

<http://rsa.gov.il/machkarimdoc/summationyear2011.pdf>

חוסין, ג. (2008). תנאי עבודה, עייפות ותאונות של נהגי רכב כבד בקרב נהגים ערביים ונהגים יהודיים. בית הספר לבריאות הציבור. האוניברסיטה העברית בירושלים. מוגש למרכז רון נאור לחקר הבטיחות בדרכים.

חידר, ע. (2006). ספר החברה הערבית בישראל. מכון ון-ליר. הוצאת הקיבוץ המאוחד: ירושלים.

חמאיסי, ר. (2004). השלטון המקומי- קרקע ותכנון. בתוך: חסון, ש., אבו-עסבה, ח. יהודים וערבים בישראל מול מציאות משתנה. בעיות, מגמות, תרחישים, והמלצות. מכון פלורס היימר למחקר מדיניות.

טאובמן-בן-ארי, א. (2008). פרופיל הנהג הישראלי. היבטים דינמיים של קבוצת נהגים מרכזיות בחברה הישראלית. דוח מחקר במימון הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

קסן, ל., קרומר-נבו, מ. (2010). ניתוח נתונים במחקר איכותני. הוצאת הספרים של אוניברסיטת בן-גוריון בנגב.

לשכה מרכזית לסטטיסטיקה. (2012). שנתון סטטיסטי לישראל 2012. אוכלוסייה. מתוך:

http://www.cbs.gov.il/reader/shnaton/shnatonh_new.htm?cyear=2012&vol=63&csubject=30

מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2000-2009. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. יוני 2010.

מכון ון ליר בירושלים. אסטרטגיה לקידום מעמד האזרחים הערבים בישראל: פיתוח כלכלי.
מתוך:

<http://www.vanleer.org.il/heb>

נשלף ב- 1.05.11

עביד, ס. (2005). שימוש במושבי בטיחות במגזר הערבי. עבודת גמר לקבלת תואר מוסמך. אוניברסיטת חיפה. (עבודת מסטר).

שחאדה, מ. (2007). חסימת הפיתוח: המדיניות הכלכלית כלפי המיעוט הערבי בישראל.

שקדי, א. (2003). מילים המנסות לגעת. מחקר איכותני- תיאוריה ויישום. הוצאת רמות- אוניברסיטת תל- אביב.

Adler, N., Boyce, T., Chesney, M., Cohen, S., Folkman, S. et. Al. (1994). Socioeconomic status and health. The Challenge of The Gradient. *Am. Psycho.* 49: 15- 24.

Al- Balbissi, A., Abowl- Eloa, M.,Sammour, S. (1990). Relationship between child pedestrian accidents and city planning un Zarqa, Jordan. *Transport Research Record*, 1281, pp. 112- 116.

Assum, T. (1995). Attitudes and road accident risk. *Accident Analysis and Prevention.* 29:2, 153-159.

Azetsop, J. (2010). Social justice approach to road safety in Kenya: Addressing the uneven distribution of road traffic injuries and deaths across population groups. *Puplic Health Ethics.* 3(2), pp.115- 127.

Beshah, T., Ejigu, D., Abraham, A., Snasel, V., Kromer, P. (2012). Knowledge discovery from road traffic accident data in Ethiopia: data quality, ensembling and trend analysis for improving road safety. Doctoral Program. Addis- Ababa University.

Boyce, T., Geller, S. (2002). An Instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: do younger males really take more risks?. *Accident Analysis and Prevention.* 34:1, 51-64.

Creswell, J.W. (1998). Qualitative inquiry and research design: choosing among five traditions. Thousand Oaks, CA: sage.

Cubbin, C., Leclere, F., Smith, G. (2000). Socioeconomic status and injury mortality: individual and neighbourhood determinants. *Epidemiol. Commun. Health* 54: 517- 24.

Cubbin, C., Smith, G. (2002) Socioeconomic inequalities in injury: Critical issues in design and analysis. *Annual Review of Public Health.* 23: 349- 375.

Factor, R., Mahalel, D., Yair, G. (2008) Inter- group differences in road-traffic crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*. 40. 2000-2007.

Factor, R., Mahalel, D., Yair, G. (2007). The social accident: A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents. *Accident Analysis and Prevention*. 39(5), pp. 914- 921.

Fran, H., Norris, B., Matthews, A., Riad, J. 2000. Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. *Accident Analysis & Prevention*. 32:4, 505-515.

Fridstrom, L., Ingebrigtsen, S. (1991). An aggregate accident model based on pooled, regional time- series data. *Accident Analysis & Prevention*. 23: 5, 363- 378.

Gaygisiz, E. (2010). Culture values and governance as correlates of road traffic fatalities: A nation level analysis. *Accident Analysis & Prevention*. 42: 6. 1894-1901.

Gaygisiz, E. (2009). Economic and cultural correlates of road traffic accident fatality rates in OECD countries. *Percept Mot Skills*. 109(2): 531- 45.

Gidron, Y., Gal, R., Desevilya, H. (2003). Internal locus of control moderates the effects of road- hostility on recalled driving behavior. *Transportation Research Part F6(2003)* 109-116.

Graham, D., Stephens, D. (2008). Decomposing the impact of deprivation on child pedestrian casualties in England. *Accident Analysis & Prevention*. 40:4,. 1351-1364.

Haddon, W., Suchman, E., Klein, D. (1964). *Accident Research. Methods and Approaches*. Happer & Row Publishers. New York, Evanston, and London

Kaufmann, D, Kraay, A, Mastruzzi, M.,(2008). Governance matters VII: Aggregate and individual governance indicators 1996- 2007. *Policy Research Working Paper Series (Report No: 4654)*. The World Bank, Washington, DC.

Kirk, J. & Miller, M.L. (1986). *Reliability and Validity in Qualitative Research*. Beverley Hills: Sage Publications.

Hofstede, G. (2001). *Culture's Consequences, Comparing Values, Behaviors, Institutions, and Organizations Across Nations* Thousand Oaks CA: Sage publications.

Lajunen, T., Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*. 33:2, 243-255.

Mayo, R., Ureda, J., Parker, V. (2008). Importance of Fatalism in understanding Mamography screening in rural elderly women. *Journal of Women & Aging*, 13:1, 57- 72.

Melinder, K. (2007). Socio- cultural characteristics of high versus low risk societies regarding road traffic safety, *Safety Science* 45(3), pp. 397- 414.

Moran, M., Baron- Epel, O., Assi, N. (2010). Causes of road accidents as perceived by Arabs in Israel: A qualitative study. *Transportation Research Part F*. 13(2010) 377-387.

Noland, R. (2003). Traffic fatalities and injuries: the effect of changes in infrastructure and other trends. *Accident Analysis & Prevention*. 35: 4. 599- 611.

Novoa, A., Perez, K., Santamarina- Rubio, E., Dellolmo, M., Ferrando, J., Peiro, R., Tobias, A., Zori, D., Borrell, C. (2010). Impact of the Penalty Points System on road traffic injuries in Spain: A Time- Series Study. *American Journal of Public Health*. 100(11),2220-2228.

Nowakowska, M. (2012). Road traffic accident patterns: A conceptual grouping approach to evaluate crash clusters. *The Archives of Transport*. 1(24), 73- 98

Ozkan, T., Lajunen, T. (2007). The role of personality, culture, and economy in unintentional fatalities: An aggregated level analysis, *Personality and Individual Differences* 43 (3). 519- 530.

Ramos, P., Diez, E., Peres, K., Rodrigues- martos, A. Brugal, T., Villalbi, J. (2008). Young people perceptions of traffic injury risks, prevention and improvement measures: A qualitative study. *Accident Analysis and Prevention* 40 (4), 133- 1319.

Seidman, I.E. (1991). *Interviewing as Qualitative Research*. New York: Teachers College Press

Spoerri, A., Egger, M., Von Elm, E. (2011). Mortality from road traffic accidents in Switzerland: Longitudinal and spatial analysis. *Accident Analysis & Prevention*. 43: 1. 40-48.

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory- scale construct and validation. *Accident Analysis & Prevention*. 36: 3, 323-332.

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., Gillath, O. (2005). From parents to children- similarity in parents and offspring driving styles. *Transportation Research part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 8(1), pp. 19-29.

Taylor, M. C., Lynam, D. A., Baruga, A. (2000). The effect of drivers speed on the frequency of road accidents. *TRL Report 421*. Crowthorn, England: TRL Limited.

The Scottish Government.(2004). Parental Attitudes to Road Safety Education. From:

<http://www.scotland.gov.uk/puplications/2004/10/20117/45446>

Webster M. (2000). Webster Tenth New Collegiate Dictionary. Merriam-Webster Inc. Springfield.

White, D., Raeside, R., Barker, D. (2000). Road accidents and children living in disadvantaged areas: A literature Review. Edinburgh, Scottish Executive Central Research Unit. Edinburgh.

WHO. (2004). World Health Organization. World report on road traffic injury prevention, 2004.

WHO. (2009). Global Status Report on Road Safety. Time for Action. From:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road-safety-status/2009

WHO. (2012). Injuries, Traffic. From:
http://www.who.int/topics/injuries_traffic/en/

נספחים:

שאלון לבעלי תפקידים ברשות

נספח 1:

רשימת בעלי התפקידים המומלצת ברשות

1. ראש מטה הבטיחות בדרכים (שייך לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים)

2. ראש הרשות

3. סגנים

4. ראש מחלקת תחבורה

5. ראש מחלקת פיקוח עירוני

6. מהנדס הרשות

7. מפקחים

8. קצין הבטיחות בתעבורה של הרשות

7. ראש מינהל/ מחלקת חינוך

רשימת השאלות

1. תפקידים ברשות _____

2. מספר שנות עבודה ברשות _____

3. ותק במקצוע _____

4. גיל _____

5. מגדר ז/ נ (הקף בעיגול)

6. השכלה _____

7.

מס'	המשפט	מידת ההסכמה:				
		מסכים	די	לא	מסכים	מסכים
		מאד	מסכים	מסכים	מסכים	מסכים
	ראש הרשות ועובדי הרשות	5	4	3	2	1
1	מצפים מהתושבים לדווח לעירייה/ למועצה על מפגעים או תאונות המתרחשים בשטח הישוב					
2	מעודדים תושבים לנהוג בצורה בטיחותית בשטח הישוב					

					3	מיידעים את התושבים באשר לדעתם השלילית לגבי עבירות תנועה ביישוב ובאשר לתאונות שאירעו ביישוב
					4	בעלי תפקידים בעירייה/ במועצה נותנים דוגמה אישית ושומרים על חוקי הבטיחות בדרכים
					5	מפרסמים מידע לתושבים בנושאי בטיחות בדרכים
					6	מקיימים אירועים שונים שבהם מדגישים את השמירה על הבטיחות בדרכים
					7	נותנים דוחות לנהגים שחונים על המדרכות במקום שאסור
					8	מפתחים מספיק תשתיות לטובת התושבים בתחום התעבורה (לדוגמה- כבישים, מדרכות, תאורה, מעברי חציה)
					9	מעודדים את המשטרה לאכוף את חוקי התנועה בתוך היישוב
					10	מקפידים שהתחבורה הציבורית בישוב תפעל בצורה בטיחותית
					11	דואגים לתיקון מהיר של תקלות בתשתיות מקולקלות (לדוגמה- בורות בכביש, פנסי רחוב מקולקלים, מעברי חציה מחוקים, מדרכות ללא שוליים וכדומה)
					12	מקפידים להתאים את התשתיות גם לאוכלוסיות מיוחדות כגון ילדים, קשישים, נכים, אמהות עם עגלות ועוד.
					13	מקיימים איסוף נתונים על תאונות דרכים בישוב
					14	מקיימים דיוני הנהלה על נושא הבטיחות בדרכים
					15	מקיימים קשר עם גורמים לאומיים לצורך שיפור מצב הבטיחות בדרכים בישוב (כגון- הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים/ החברה הלאומית לדרכים, משרד התחבורה)
					16	מקדמים ומפעילים תוכניות חינוך לבטיחות בדרכים לילדים ונוער במוסדות החינוך
					17	מכניסים מרכיבי בטיחות בדרכים לתכנית העבודה השנתית של המועצה/העירייה

מידת ההסכמה:					המשפט	מס' משפטים
לא	ד' מסכים			מסכים		
מסכים	מסכים			מאד		
1	2	3	4	5		
					נוהגים בתוך הישוב על פי חוקי התנועה	1
					הולכים ברגל רק על המדרכות ובמקום שמותר	2
					מקפידים ללמד ולחנך את הילדים שלהם איך לשמור על חוקי התנועה והבטיחות בדרכים	3
					מעריכים נהגים אדיבים וסבלניים	4
					מחנים את מכוניותיהם רק במקום שמותר	5
					הילדים לא עוברים את הכביש ללא ליווי מבוגר	6
					מצייתים לתמרורים המוצבים בישוב	7
					הנוהגים ברכב, נותנים להולכי רגל זכות קדימה במעברי חציה	8
					חוגרים חגורות בטיחות כאשר הם נוסעים במכונית	9
					מקפידים שילדיהם יחגרו חגורות בטיחות בנסיעה	10
					מודיעים מיד לעירייה או למועצה על בעיות בתשתיות (לדוגמה - בורות בכביש, פנסי רחוב מקולקלים, מעברי חציה מחוקים, מדרכות ללא שוליים וכדומה)	11

אני אקריא לך שאלות הקשורות לנושא נהיגה ותאונות דרכים

1. מאפייני חשיפה

2. האם ברשותך רשיון נהיגה? 1. כן 2. לא עבור לשאלה???

1.6 באיזה תדירות אתה נוהג:

1- כל יום 2- מספר פעמים בשבוע 3- מספר פעמים בחודש 4- פחות מזה (להפסיק את הראיון)

2.6 שנת קבלת רישיון נהיגה: -----

3.6 כמה שנות ניסיון בנהיגה בפועל: -----

4.6 האם בבעלותך רכב פרטי: 1. כן 2. לא

5.6 כמה קילומטראג' בממוצע אתה/את עושה בחודש:

1. מתחת ל- 1000 ק"מ 2. 1500 – 1000 ק"מ 3. 2500 – 1500 ק"מ 4. 3500 – 2500 ק"מ 5. מעל 3500 ק"מ 8. לא יודע 9. מסרב

7. מעורבות בתאונות

1.7 האם היית מעורב בשלוש השנים הקודמות בתאונה (כולל תאונות נזק בלבד)?

1. כן, כנהג ברכב 2. כן, כנוסע ברכב 3. כן, כהולך רגל 4. לא 8. לא יודע 9. מסרב

בכמה תאונות היית מעורב בשלוש שנים האחרונות?

1. באחת 2. בשנים 3. ביותר משתי תאונות 4. לא היתי מעורב 8. לא יודע 9. מסרב

נספח מס' 2:

רשימת היישובים הערביים המשתתפים במחקר

ערערה	אום- אלפחם
ריינה	באקה- גת
שבלי- אום אלגנם	בועיינה- נוגידאת
שעב	בוקעאתא
שפרעם	בסמ"ה
כפר מנדא	גודיידה- מכר
לקיה	גלגוליה
מגד- אלכרום	גסר אלזרקא
מגדל- שמש	זמר
מעלות- תרשיחה	טייבה
נחף	טמרה
נצרת	יפיע
סאגור	ירכא
עילבון	כאבול
עין- מאהל	כאוכב אבו אל היגא

נספח מס' 3:

שאלון חצי מובנה בנושא תאונות דרכים במגזר הערבי

היכרות ומטרות:

שלום, תודה לך שהקדשת לי מזמנך.

המטרה של הראיון היא: להבין את הסיבות לתאונות דרכים במגזר הערבי.

אני מקליטה את הראיון על מנת שאוכל לתעד את הראיון בצורה מדויקת וגם על מנת שאוכל לתת לך את מלוא תשומת הלב בזמן הראיון.

תשובותיך נשמרות בסוד, והשימוש במידע הוא רק לצורך המחקר.

שאלות פתיחה:

אני מבינה שתפקידך ברשות הוא: (ראש הרשות, מנכ"ל, מהנדס, גזבר, אחראי מחלקת חינוך, ראש המטה לבטיחות בדרכים, ...)

ספר לי בבקשה על הרקע המקצועי שלך.. איך הגעת לעבוד בראשות?

לראש הראשות: ספר לי בבקשה למה החלטת להתמודד בבחירות?

מה הראיה לעתיד שלך? איך היית רוצה לראות את הכפר שלך?

סדרי עדיפויות:

האם הנושא של בטיחות בדרכים מעסיק אותך, האם אתה חושב על הנושא?

איך אתה רואה את הקשר בין התפקיד שלך לבין נושא הבטיחות בדרכים?

האם אתה, מתוקף תפקידך, עושה כל פעילות שהיא שמטרתה לתרום לנושא הבטיחות בדרכים?

האם אתה עושה משהו שיתרום לנושא הבטיחות בדרכים לא מתוקף תפקידך אלא מתוך היכרות לחשיבות הנושא? מה אתה עושה?

סיבות לתאונות:

למה לדעתך יש יותר תאונות במגזר הערבי, בהשוואה למגזר היהודי?

מי לדעתך מהווה את הגורם העיקרי לתאונות: הגורם האנושי (התנהגות משתמשי הדרך, נורמות, הרגלים,) או הגורם הסביבתי (תשתיות, וכו'.....)

חסמים:

מה לדעתך מונע מאנשים לאמץ התנהגות בטיחותית?

מה מונע מראשי המועצות לשים את נושא תאונות הדרכים בראש סולם העדיפויות, ולטפל בנושא בצורה יסודית?

נורמות:

האם אתה חושב שהתנהגות לא בטיחותית בכביש היא נורמה במגזר הערבי?

האם אתה חושב שבעלי תפקידים במועצה יכולים לשמש כמודל חיקוי לגבי התנהגות בטיחותית?

שיתופיות:

מי לדעתך יכול לקדם את נושא הבטיחות בדרכים? (מועצה, בתי-ספר, הורים.....)

תמורות:

מה היה עוזר לראשי המועצות לטפל בנושא תאונות הדרכים?

מה היה עוזר לאנשים לאמץ התנהגות בטיחותית בכביש?

Causes for Traffic Collisions among the Arab Population, as Perceived by Public Officials in Municipal Councils

Ahlan Khamis

Abstract

Background: Road traffic collisions are a major global health risk, which arises from technological advances around the world. Each year approximately 1.3 million people are killed and between 20- 50 million others are injured by traffic collisions globally (WHO, 2012).

In Israel, the number of deaths resulting from traffic collisions has decreased steadily in the past few years. The Arab sector, however, is consistently and significantly more involved in such collisions than its portion of the population, in every age group and in every category of severity (The National Authority of Road Safety, 2010).

Research recently performed among the Arab population indicates several causes for the high prevalence of traffic collisions inflicting it: unsafe conduct on the roads, a lack of resources devoted to infrastructure, and a lack of action on issues of safety on the part of municipal authorities. Research also found that the majority of the public believes it to be the responsibility of the local authority to act for the prevention of collisions in general and collisions afflicting children in particular.

Purpose: To identify causes for traffic collisions among the Arabic population, as perceived by public officials in municipal councils, and to point to the obstructions preventing a solution to the problem.

Method: A constructivist qualitative research, using a phenomenological approach focused mostly on interviews as a source of information. The interviewed subjects included heads of municipal and city councils, and key members of every municipality, such as the municipal engineer, the treasurer, the member in charge of traffic security, and the head of the municipal education department. The research

involved twelve different interviewees from nine different municipalities. The collection of data was performed using an open interview and a semi-constructed questionnaire, which inspected perceptions and positions of the interviewees regarding traffic collisions in the Arab sector.

Results: The causes offered for traffic collisions among the Arab population are numerous, and can be presented through four themes: individual, social, environmental and governmental. All interviewees agreed that the issue of road safety is crucial, and has not been sufficiently addressed by key members of Arab society. All interviewees also agreed the municipal authority has an important role in the prevention of traffic collisions.

Conclusions and Recommendations: The causes for traffic collisions within the Arab sector can be divided into several levels: that of the individual, of the society and environment, of the community, and of the state. These causes affect everyday habits. Therefore, in order to promote safe behavior among the population, a plan must be formed based on the social-ecological model.

**Causes for Traffic Collisions among the Arab Population,
as Perceived by Public Officials in Municipal Councils**

Ahlan Khamis

Thesis Submitted in Partial Fulfillment of The
Requirements For The Master Degree

University of Haifa
Faculty of Health and Welfare
School of Public Health

October 2012

**Causes for Traffic Collisions among the Arab Population,
as Perceived by Public Officials in Municipal Councils**

By: Ahlam Khamis

Supervised by:

Prof. Orna Baron-Epel, PhD, MPh

Thesis Submitted in Partial Fulfillment of The
Requirements For The Master Degree

University of Haifa
Faculty of Health and Welfare
School of Public Health

October 2012