

**סדרי עדיפויות של תושבים  
לגבי שירותים הניתנים  
על ידי הרשות המקומית  
בתחום בטיחות בדרכים  
סקר טלפוני ארצי מקדים  
בקרב האוכלוסייה היהודית**

**מוגש לקרן המחקרים שליד איגוד חברות הביטוח**

**ליטל שמר חיים  
לירי אנדי פינדלינג  
רחל רענן  
אביטל אפל פנקס  
ד"ר מיכל חמו לוטם**

**דו"ח א-5**

## תוכן העניינים

2	מבוא .....
3	סקירת ספרות .....
15	עיקרי הממצאים .....
15	1. תפיסת אחריות העירייה במניעת היפגעות ילדים .....
16	2. מאפייני העיר הבטוחה לילדים מפני תאונות דרכים .....
17	3. חשיבות טיפול העירייה בגורמי מניעה .....
18	4. הערכת טיפול העירייה בגורמי מניעה .....
19	5. טיפול העירייה בגורמי מניעה – מפה תפיסתית .....
20	6. טיפול העירייה בגורמי מניעה - בהשוואה לנושאים אחרים .....
21	7. שינוי במידת בטיחות הילדים בעיר .....
22	מסקנות .....
23	מקורות ספרות .....
23	נספח: לוחות סטטיסטיים .....

## מבוא

### רקע

במסגרת פעילות ארגון "בטרם" בשנת 2007 לקידום בטיחות הילדים בדרכים, נבחנו תפיסות ועמדות של הורים בנושא "עיר בטוחה לילדים".

### מטרת המחקר

במסגרת המחקר נבחנו הנושאים הבאים:

- תפיסת אחריות העירייה במניעת היפגעות ילדים
- מאפייני העיר הבטוחה לילדים מפני תאונות דרכים
- חשיבות טיפול העירייה בגורמי מניעה
- הערכת טיפול העירייה בגורמי מניעה
- שינוי במידת בטיחות הילדים בעיר

### שיטת המחקר

בתחילת חודש מאי 2007 נערך סקר טלפוני בקרב מדגם אקראי ומייצג של 503 הורים לילדים עד גיל 15.

ממצאי המחקר נותחו תוך התייחסות לקבוצות הגיל השונות של הילדים ולמאפיינים סוציו-דמוגרפיים אחרים.

ממצאים מובהקים סטטיסטית, ברמת מובהקות  $p < 0.05$ , הודגשו בתרשימים שבגוף הדוח.

המחקר נערך ע"י "ליטל שמר חיים – מחקר יישומי", בשיתוף מכון "מחשוב".

## סקירת ספרות

**נושאי הסקירה:** תפיסות ועמדות של התושב בעיר / קהילה בנושאי בטיחות, בדגש על בטיחות בדרכים וילדים (בעיקר זהירות בדרכים);

**הסקירה כוללת את הנושאים הבאים:**

כיצד התושב תופס את האחריות של הרשות המקומית על הבטיחות. עד כמה התושב מניח שתפקיד הרשות המקומית הוא לייצר בטיחות; מה חשוב לתושב שיהיה בעיר, איזו תחומים הכי חשובים לתושב (חינוך/ ביטחון/ בטיחות / ניקיון, וכו'). האם ישנם תחומים לגביהם התושב מניח שהם בטוחים, ולכן, אינו בודק וחוקר על הימצאותם. למשל, האם תושבים בודקים את הרשויות בנושאי חינוך, מכיוון שהם מניחים שהעיר בטוחה / הרשות המקומית דואגת לבטיחות בתחומה?; Trade off בין ניהול הסיכונים לבין הידע הבטיחותי; האם יש הבדל ברמת הבטיחות המצופה והנדרשת ממוסד לאומי / מוסדי כגון ביה"ס, לעומת רמת הבטיחות שאדם דורש מעצמו בנוגע לבטיחות ילדו;

### שיטות:

סקירת מאגרי מידע באופן סיסטמטי על פי מלות מפתח, ומונחים מקצועיים רלוונטים. הסקירה תכלול גם בחינת הרפרנסים שיופיעו במקורות שיעלו בחיפוש. החיפוש יעשה במאגרים אלקטרוניים המבוססים על ספרות מקצועית, כתבי עת, מרכזי מידע בארץ ובעולם, אתרים אינטרנטיים בתחום, ומידע מתוך סקרים בארץ ובעולם. החיפוש נערך על פי מילות המפתח הבאות:

Opinion, perceptions, citizens, traffic safety, knowledge, position, community, traffic safety, injury, local authority, government versus personal, children, survey,

דעות, עמדות, בטיחות, תחבורה, רשות מקומית, תפקיד הרשות המקומית, עיר, תושב, תפיסות, תאונות דרכים, רצון התושב, שלטון מקומי, ילדים, סקרים,

נעשה חיפוש במאגרי המידע הבאים:

Pubmed, WebSpirs/Winspirs, SciFinder Scholar, TRIS (Transportation Research Information Service), National Transportation Library (NTL), TRB (Research In Progress (RiP) Database of the Transportation Research Board), Google scholar, Google;

חיפוש ב- IHP, מאגר מאמרים מדעיים בשפה העברית על פי מפתח ספריית אוניברסיטת חיפה לכתבי עת מחקרים ואקדמאיים; חיפוש במאגר המידע של ספריית משרד התחבורה.

בנוסף, נערכה סקירה באתרי האינטרנט הבאים:

[www.safecommunity.net](http://www.safecommunity.net)

[ntl.bts.gov](http://ntl.bts.gov)

<http://ntl.bts.gov/tris>

<http://ntl.bts.gov/>

[www.fips.org.il](http://www.fips.org.il)

<http://www.pcc.govt.nz>

### **תוצאות:**

#### **1) ספרות כללית בנושא קידום ושיווק ערים ושיטות המדידה בתחום:**

פרסום העוסק בקידום ושיווק ערים בישראל אסטרטגיות ומסעות פרסום למשיכת תיירים, משקיעים, יזמים ותושבים, פורסם על ידי מכון פלורסהיימר למחקרי מדיניות. הפרסום עוסק גם בשיטות המדידה המתאימות למטרת מתן תשובות לשאלות הבאות: כיצד אפשר למדוד דימוי של עיר ואיזה סוג של מידע אפשר להפיק מתהליך המדידה שיביא לשינוי הדימוי? המדידה יכולה להיעשות בכל מיני שיטות. הפופולאריות בהן הן סקר עמדות/ שאלונים למיניהם וכן קבוצות מיקוד וראיונות עומק.

### **שיטות המדידה העיקריות:**

#### **א) סקרי עמדות / שאלונים למיניהם:**

סקר מסייע לנו להבין מהן העמדות הרווחת בציבור בעניין מסוים בנקודת זמן נתונה (יציב, 1994).

יש לסקר יתרונות וחסרונות שלא נדון בהם כאן אך אפשר לעשותו במגוון צורות. בדואר רגיל, בדואר אלקטרוני, בטלפון, פנים אל פנים ועוד. ההחלטה מושפעת מהרגלי קהל היעד, ממאפייניו וכן ממאפייני הסקר. סקר ארוך כדאי לבצע פנים אל פנים, סקר בדואר אלקטרוני טוב לקהל המשתמש בכלי זה וכו'. לפניכם כמה סוגי סקרים שסייעו לחשוף את דימוי העיר בקרב קהל היעד:

#### **סקר של שאלות פתוחות:**

מה עולה במחשבתך כאשר את/ה שומע/ת את המילה " עפולה" ( עד חמש תשובות)? צריך לבדוק אילו הן האסוציאציות הדומיננטיות ביותר בתשובות שנתקבלו. תוצאות הבדיקה נותנות אינדיקציה אשר לאופי התפיסה הציבורית של העיר, אם הדימוי ממוקד או מתפרס על גבי כמה מאפיינים, אם יש כמה קהלי יעד ומה הדימוי שיש לכל אחד מהם וכו'. בשלב הבא מקבלי ההחלטות צריכים להחליט כיצד לטפל בממצאים ולבנות תכנית שיווק ופרסום שתשנה את האסוציאציות הרעות כלפי העיר או תחזק את החיוביות.

### **סקר של שאלות סגורות:**

האפשרויות לסקר כזה רבות. אפשר לשלב בסקר שאלות שבודקות רמות שונות של היכרות עם המקום או מודעות אליו, שיפוט של מאפייניו, שביעות רצון מהצרכים שהוא מספק, ציפיות מהמקום ומתפקודיו ועוד. השאלות יכולות להתפרס על פני תחומים רבים כמו תיירות, השקעה, שירותים מסופקים, יזמות ועוד. לדוגמה, שאלון אפשרי לעיר המעוניינת לבדוק את תדמיתה בקרב קהל שבפוטנציאל יעבור להתגורר בעיר:

#### **תפיסת מאפייני העיר- האם את/ ה מסכים/ ה למשפט הבא:**

אפשרויות לתשובות: לא מסכים/ ה בהחלט, לא מסכים/ ה, קשה להחליט, מסכים/ מה, מסכים/ מה בהחלט. פירוט המשפטים: עפולה היא עיר נקייה, בעפולה מערכת החינוך טובה, בעפולה יש הרבה אטרקציות, אפשרויות הנופש בעיר רבות, בעיר יש אווירה טובה, העיר בטוחה. בשאלות מסוג זה אפשר גם לשלב אפשרות של "לא יודע/ ת". בסוג זה של שאלון מנסים מתכנני הקמפיין ללמוד על התפיסה הציבורית של העיר בעיני קהל היעד וכן על כוונותיו או על מידת נכונותו לפעול בקשר לעיר ( לעבור לשם, להשקיע, לטייל וכו'), וזאת כדי להחליט על הקו שיינקט במסע הפרסום כדי לשנות את דימוי העיר. צורה אחרת לברר תפיסות כלפי העיר היא לשאול על מאפייניה, לדוגמה:

#### **דירוג תכונות:**

אילו מהתכונות הבאות מאפיינות לדעתך את העיר עפולה? ( סמן/ י 1 עד 10 לפי מידת הסכמתך בנוגע לתכונה. ציון 10 יינתן אם את/ ה מסכימ/ ה שהעיר מתאפיינת בתכונה זו וציון 1 אם לדעתך תכונה זו אינה מאפיינת את העיר).

\_\_\_\_\_ ניקיון

\_\_\_\_\_ חזות יפה

\_\_\_\_\_ הרבה מקומות בילוי

\_\_\_\_\_ בתים יפים ושכונות יוקרה

\_\_\_\_\_ אנשים עשירים/ ממעמד בינוני- גבוה

\_\_\_\_\_ אווירה של חופש/ כיף

\_\_\_\_\_ שירותי עירייה למופת

כמו כן אפשר לבקש מהמשיבים לדרג אילו מהתכונות מאפיינות ביותר, לדעתם, את העיר ולדרג את התכונות בין 1 ל-7. כאן גם אפשר לבקש מהמשיב לדרג עיר אחת או לדרג ערים אחדות, כאשר רוצים לבדוק את תפיסת הקהל אשר למאפייני ערים מתחרות ( לדוגמה בסקר על כפר סבא אפשר לשאול אם הרצליה או רעננה מספקות את אותם צרכים).

**שיפוט תכונות העיר:**

שיטה אחרת בודקת מאפיינים של ערים והיפוכם. כאן מתבקש המשיב לסמן את המספר

שלדעתו משקף את מאפייני העיר השונים:

קרה ולא חברותית 1 2 3 4 5 6 7 ידידותית

לא רומנטית 1 2 3 4 5 6 7 רומנטית

מפחידה 1 2 3 4 5 6 7 בטוחה

משעממת 1 2 3 4 5 6 7 מעניינת

מכוערת 1 2 3 4 5 6 7 יפה

מלוכלכת 1 2 3 4 5 6 7 נקייה

**דירוג ערים:**

שיטה אחרת בודקת תפיסות דירוג של ערים לפי תחום. לדוגמה סוג של שאלה שניתן לשאול: כאשר תשקול/ תשקלי לצאת לחופשה עם משפחתך בקיץ לאן תיסע/ י: אילת, אשקלון, נתניה, טבריה, חיפה, ת"א, ירושלים וכו'. שאלות דומות אפשר להפנות ליזמים וללמוד על העדפה של מקומות להשקעה. כמו כן ניתן לשאול איזה ערים נתפסות כבטוחות, עם עתיד, איכות חיים וכו' וכן שאלה כמו: " כשאת/ ה משווה את העיר x לערים אחרות אילו ערים עולות לך לראש?". את השאלונים ניתן להעביר בקרב תושבים חיצוניים למקום שביקרו בעיר, לתושבים חיצוניים שלא ביקרו בעיר, לתיירים, למשקיעים ועוד, והכול כמובן בהתאם לקהל היעד ולמטרות הקמפיין. במסגרת השאלונים צריך לעשות גם ניסיון להבין את מקורות הדימוי של העיר. האם זה מביקור בעיר, מאמצעי התקשורת, מתושב או מכר שגר בעיר, מסרט וכיוצא בזה. בנוסף, לביצוע הסקר באמצעות טלפון או פנים אל פנים, ניתן לעשותו כאמור גם באמצעות אתר האינטרנט של העיר, כפי שנעשה הדבר בעיר הניו-זילנדית דודין ([www.pcc.gov.nz](http://www.pcc.gov.nz)). במקביל יכולה עיר לשלב בדיקת דימוי עצמי של תושביה. במקרה כזה יש לבדוק האם לדעת התושבים המקומיים חל שינוי בדימוי לטובה או לרעה, לבדוק מקורות הדימוי הרע, לחפש פתרונות, להבין יתרונות או חסרונות של המגורים בעיר, לבדוק שביעות רצון משירותי המוקד העירוני, ממערכת החינוך, מפעילות העירייה, מהפעילות התרבותית, מהניקיון או מאיכות החיים בעיר.

### **(ב) קבוצות מיקוד, ראיונות עומק וראיונות עם מומחים:**

שיטה נוספת לבחון איך תופסים עיר היא על ידי שימוש בקבוצות מיקוד, עם או בלי שילוב של ראיונות עומק. קבוצת מיקוד היא שיטה מקובלת מאוד בתחום הפרסום: מרכיבים קבוצה בת 12-15 אנשים מקרב קהל היעד, ודנים איתם בעזרת מנחה על נושא מסוים שרוצים לבחון. הדיון מוקלט או מצולם, וממנו אפשר להבין מה הן עמדות קהל היעד במה שקשור במוצר. בשיטה זו השתמשו במחקר שעסק בתפיסה של העיר באר שבע שבו ניסו להבין מדוע אוכלוסיות חזקות נוטשות את העיר. החוקרים ניסו להבין כיצד נתפסת העיר, מה רמת שביעות הרצון מהשירותים ומהצרכים שהיא מספקת, מה הציפיות של תושבי העיר ממנה ועוד. הם עשו זאת בעזרת ראיונות עומק עם יחידים ובעזרת קבוצות מיקוד עם שלושה סוגי אוכלוסיות: (1) תושבי העיר מאוכלוסיות "מועדות לנטישה" כגון חיילים לפני שחרור, תושבים מבוססים בגילים 34-45 וסטודנטים; (2) תושבים שעזבו את באר שבע לטובת ערי הלוויין או ערים אחרות; (3) תושבים שהיגרו מערים אחרות לערים במרכז הארץ, לדוגמה מיבנה לתל אביב. על רקע הדברים שנאמרו בקבוצות המיקוד ובראיונות העומק הצליחו החוקרים להבין את הסיבות להגירה השלילית בקרב קבוצות המטרה של המחקר (פנסטר, הרמן ולוינסון, 1994). התברר כי התפיסה של העיר דומה אצל שלוש האוכלוסיות הנחקרות: עיר פרובינציאלית שוקעת, מדברית, מייאשת, חד-גונית, לא נעימה לטיול/ סיור ועוד. בעקבות דברי הנחקרים חילקו החוקרים את רכיבי תדמית העיר לרכיבים חיוביים ושליליים וניסו להבין כיצד אפשר לשפר את הדימוי הכללי. בד בבד עם שימוש בקבוצות מיקוד, אפשר לראיין מומחים הקשורים בדימוי של העיר, כגון ראשי העיר בעבר ובהווה, מנכ"לים ודוברים מתקופות שונות, ראשי חברות כלכליות, דוברים של ערים אחרות, יזמים, תעשיינים, סיטונאי תיירות ואנשי פרסום, שיווק ויחסי ציבור, בעלי ניסיון בתחום המונציפלי. אפשר לנסות ולהבין מאנשים שהתעסקו באופן יומי בבעיית הדימוי כיצד העיר מצטיירת, מה הם הגורמים לדימוי עיר וכיצד אפשר לדעתם לשנות את דימויה או לשפר את הדרכים לשיווקה.

הדרך הטובה ביותר להבין דימוי עיר היא לשלב בין שיטות מדידה שונות. כך יוכלו ראיונות העומק או קבוצות המיקוד לסייע בבניית השאלון או הסקר. חשוב לציין כי עלות ביצוע הסקרים וקבוצות המיקוד גבוהה לעתים ויש בכך כדי להרתיע ראשי ערים מלבצע בדיקה יסודית של הדימוי לפני תחילת מסע הפרסום. טווח המחירים רחב ושונה מאוד בין חברות סקרים אחת לאחרת. לדוגמה, עשרים ראיונות עומק יכולים לעלות כ-4000 דולר, קבוצת מיקוד אחת בין 2000-1000 דולר, סקר טלפוני של 500 נשאלים עלול להגיע ליותר מ-4000 דולר. לדוגמה, בקמפיין של המועצה האזורית משגב שנועד לעודד אכלוס הושקעו יותר מ-600 אלף שקל, כולל מודעות בעיתונות ארצית ועסקית, תשדירי חסות בערוץ הראשון ותשדירי פרסומת בקול ישראל (הארץ, 13.3.01).



דיפרנציאציה מגורים היא למעשה דיפרנציאציה חברתית. מקום מגורים משמש סמל לדיריו, והוא גם מרמז על טווח ההזדמנויות הניצב בפני התושבים בו. הוא נעשה לפרמטר מתייג, לסמל מעמד ולרכיב בתפיסת הפרט את עצמו (בירנבוים- כרמלי 1994). אילו תועלות מחפשים אנשים בעת בחירה בעיר למגורים? בסקר שעשתה אחת הערים במרכז הארץ התברר כי הגורמים העיקריים לבחירת מקום מגורים הם (לפי הסדר): רמת האוכלוסייה, סביבה שקטה/ אזור יוקרתי, מערכת חינוך טובה, ריבוי מקומות בילוי ובידור, קרבה למקום העבודה, קרבה למשפחה ולאחרים.

מידע נוסף על שיקולים לבחירת מקום מגורים אפשר למצוא בנתוני ההגירה מירושלים. מתברר כי מדי שנה בשנה עוזבים את העיר כ-8000 תושבים מהסיבות האלה: מחירי דיור (41%), תעסוקה (16%), סיבות משפחתיות (13%), ירידה באיכות החיים (6%), התחרדות העיר (2%), חשש מהתחרדות העיר בעתיד (6%) ועוד (הארץ 02.11.11).

במחקר על שיווק באר שבע מציעים פנסטר, הרמן ולוינסון (1994) תועלות אחדות שאנשים מחפשים במקום מגורים: א) תועלות מוחשיות: תועלות פונקציונאליות, תועלות הנובעות מחיסכון ותועלות חווייתיות. עד כמה עיר מספקת איכות חיים וסגנון חיים רצויים, חינוך טוב, ניקיון, רווחה וכן אפשרויות דיור, בידור, תעסוקה, תרבות פנאי ועוד. לחיסכון בעלויות הכספיות, בזמן ובמאמץ הנדרשים לשם השגת סגנון חיים רצוי. וכן תועלות הקשורות להנאה מהעיר- אסתטיות, בידוריות, תרבותיות, קולינאריות ודתיות), אלה הן תועלות מעשיות מאוד, והן תלויות בשאלה מה יקבל הצרכן בתמורה לבחירה בעיר. ב) תועלות לא מוחשיות (חברתיות ופסיכולוגיות- תוצאה של הזדמנויות לאינטראקציה ולמעורבות חברתית עם קבוצות או עם מגזרים חברתיים שהצרכן מעוניין בהם).

בישראל נעשו סקרים מספר כדי להבין על פי אילו קריטריונים אנשים בוחרים בעיר או באזור מסוים. אחד מהם היה סקר של מרכז הדיור הישראלי שבמרכז הבנייה הישראלי בגעש. הוא בחן שיקולים המנחים רוכשי דירות בבחירת מקום הדירה. נמצא כי 33% מהנשאלים הגרים באזורי הפריפריה הגובלים בקו הירוק היו מעוניינים לעבור למרכז. הסיבה העיקרית לכך היא שיקולי ביטחון. לפי הסקר, הערים המבוקשות ביותר הן ערי המרכז: 33% היו מעוניינים לעבור לתל אביב, רמת גן, גבעתיים וקרית אונו, 19% לראשון לציון, 1% לאשדוד, 31% לאזור חיפה ו-11% לפתח תקווה (הארץ 01.8.05). מסקר אחר, שנערך בסוף 1998, עולה כי תל אביב היא הנחשקת ביותר בישראל וכי 19% מתושבי המדינה רוצים להתגורר בה. במקום השני נמצאת ירושלים (15% מהאוכלוסייה רוצים לגור בה), אחר כך באות חיפה (9%), רעננה, הרצליה, וראשון לציון (5%), אילת ואשדוד (3%), סביון, נתניה ורמת גן (2%).

שלוש הערים הגדולות מושכות מי שגר ביישובים סביבן. חילונים עד גיל 25 מעדיפים את תל אביב, בעלי הכנסה נמוכה, דתיים ומסורתיים את ירושלים, ואוכלוסייה חילונית את חיפה. 40% מהאוכלוסייה אינם מעוניינים לעבור לעיר אחרת. המובילים בנאמנותם לעיר הם תושבי ירושלים, ובמקומות הראשונים אחריהם באים לפי הסדר תושבי תל אביב, חיפה והרצליה (ידיעות אחרונות 4.12.1998). סקר שנערך בקיץ 1997 העלה כי מרבית האוכלוסייה מעדיפה שיקולים של איכות חיים ירוקה (הארץ 4.7.97). בנוסף, יש שכונות שהפיתוח הסביבתי והחינוך הטוב נראים בהן מובנים מאליהם, ולכן אין צורך להדגיש במסעות פרסום (בורנשטיין, 1995). מסקר שערך מכון מותגים לחברת הבנייה אשר, התברר כי לפחות 8% מרוכשי הדירות ציינו כי השיקול המרכזי בעת קבלת ההחלטה על רכישת דירה הוא רמת השכנים (פטרסבורג 2002).

שיווק הערים בישראל מתמקד במספר תחומים, כולל: איכות סביבה, בניה, השכלה, בטיחות בדרכים, מדעים, שכר ממוצע. במודעת פרסומת לעיר חיפה פורסם מדד השוואתי של חיפה לעומת תל אביב במשתנים אלו, כולל הצגת מדד השוואתי המציג את רמת הבטיחות בדרכים של חיפה בהשוואה לתל אביב. (קידום ושיווק ערים בישראל אסטרטגיות ומסעות פרסום למשיכת תיירים, משקיעים, יזמים ותושבים. אלי אברהם. מכון פלורסהיימר למחקרי מדיניות. ירושלים, ספטמבר 2003).

## **2) עמדות והתייחסות כלפי התחומים השונים בהם נותנת העירייה שירות לאזרח:**

עמדות והתייחסות כלפי עיריית יפו-תל אביב וכלפי התחומים בהם היא נותנת שירות לאזרח, כולל תחבורה, נבדקו בקרב תושבים מעל גיל 21, על ידי המרכז למחקר כלכלי וחברתי. בנוסף- זיהוי בעיות או נושאים מיוחדים המעסיקים את התושבים ברמה השכונתית, מידע המועבר לתושבים על פעולות העירייה, עמדות והתייחסות, עמדות והתייחסות לעולים החדשים, עמדות כלליות כלפי העיר, והנטייה להמשיך להתגורר בה. שאלות הסקר התמקדו בתחומים: ניקיון, חינוך, פעילות פנאי, תחבורה, כבישים, וחניה. הסקרים נערכו על ידי מכון גיאוקרטוגרפיה, בשנים: 1977, 1981, 1983, 1990, 1992.

בתחום התנועה והחנייה נשאלו המרואיינים על קשוי תנועה (איטיות), מצב הכבישים והמדרכות, חנייה (האם יש מספיק), אכיפה (האם הפקחים מחמירים מידי). המרואיינים נשאלו (נוסח מקוצר): "באיזו מידה אתה מרוצה ממצב הכבישים והמדרכות בשכונה", "באיזו מידה אתה מרוצה ממצב הכבישים והמדרכות בעיר", "באיזו מידה אתה מרוצה ממצב הכבישים והמדרכות בעיר", "באיזו מידה אתה מרוצה ממצב הכבישים והמדרכות בעיר", וכן על התחבורה הציבורית, מקומות חניה, התנהלות בכביש בשעות עומס.

הנשאלים התבקשו לבחור בין: עמדה חיובית, עמדת ביניים, עמדה שלילית. מתוך תשובות הנשאלים חושב מדד הנע בין 1.00 (עמדה שלילית) ל- 3.00 (עמדה חיובית). התשובות נותחו על פי משתנים סוציו דמוגרפיים. רוב המרואיינים הביעו אי שביעות רצון ממצב הכבישים והמדרכות ומספר מקומות החנייה. כשני שלישי סברו שהאכיפה במתן דו"חות חמורה מידי.

(דעות ועמדות של תושבי תל אביב- יפו, ממצאים עיקריים מסקר דעת קהל והשוואה לסקרים קודמים. המרכז למחקר כלכלי וחברתי. מאי 1993. עירית תל אביב – יפו. המרכז למחקר כלכלי וחברתי).

### **3) תפיסות, ידע ועמדות בבטיחות, תפיסת רמת הבטיחות בעיר וסדרי העדיפות לפעולות הרשות המקומית**

**בניו זילנד**, נערכים סקרים בנושאי איכות החיים ב- 12 ערים מרכזיות. אחד הנושאים הוא תפיסת הבטיחות של הילדים בעיר על ידי הוריהם, כלומר, האם האזרחים מאמינים שהעיר בטוחה לילדים. באתר העיר פורירה, נערכה השוואה לערים האחרות. נערכה השוואה של מדדים המכמתים את תפיסת הסיכון שהתושבים מייחסים לילדים השוהים מחוץ לביתם ללא השגחה, וכן הסיבות לסיכון. השוואה מדדי תפיסת הסיכון של העיר ביחס לממוצע הלאומי. נמצא כי 75% מתושבי פורירה סבורים כי ילדים אשר לא מצויים תחת השגחה הם בסיכון נמוך יותר להיפגע בהשוואה לסיכון בערים אחרות. הסיבות העיקריות לכך שילדים שאינם תחת השגחה לא נתפסו כשוהים בסביבה בטוחה כשהם שוהים מחוץ לבתיהם: זרים, אלימות מצד ילדים אחרים, תאונות דרכים. (<http://www.pcc.govt.nz>).

תוכנית קהילה בטוחה **באנגליה**, בעיר Penarth (South Wales), נערכה על ידי ארגון ה-WHO. התוכנית כללה: 1) קבוצות מיקוד בקרב שכבות סוציו אקונומיות נמוכות, בקרב הורים לילדים עד גיל 15. קבוצות המיקוד בחנו עמדות ותפיסות לגבי בטיחות. 2) שאלוני בטיחות בבית (בטיחות בשימוש בתרופות, גלאי עשן, מנעולים לחלונות, קסדות) הועברו באמצעות סקר בקרב הורים לילדים בגילים 0-5, הכוללים מדד בטיחות (**safety score**) עבור כל נדגם, 4) סקירת מצב הבטיחות בעיר, 4) התערבות הכוללת יעוץ לבטיחות.

מתוך קבוצות המיקוד עולה כי לשכבות סוציו אקונומיות נמוכות תפיסה נמוכה יותר של חשיבות פרופיל הבטיחות בבית. הן ציינו בעיה זו כבעיה חמורה פחות, ובעדיפות לטיפול נמוכה יותר, בהשוואה לנושאים כספיים ומיגור הפשע. מתוך שאלוני הרישום לגני הילדים ולבתי הספר בעיר (239 שאלונים, לא מצוין אחוז ההיענות), נאסף מידע אודות סדרי העדיפות בבטיחות אצל ההורים. מידע זה נאסף על מנת לבנות את סדר היום הבטיחותי בתוכנית הקהילה הבטוחה בעיר, ויצירת תוכנית בשיתוף עם התושבים. השאלונים מעלים את סדר העדיפות הבא: 56% - בטיחות בדרכים, 25% - בטיחות בבית, 15% - סכנת זרים, 4% - בטיחות אש וכוויות, 1% - ניקיון (כלבים).

ההערכה כללה בחינה של השינוי באחוז החגירה ברכב, שינוי באחוז החונים במקומות אסורים ליד בתי ספר, שינוי באחוז בעלי גלאי עשן וקסדות, שיעור רוכבי האופניים בעלי קסדות, המודעות לסכנה שברכיבה ללא קסדות, שינוי ברמת הבטיחות בבית (נמדד באמצעות ביקורי בית), ושינוי ברמת הבטיחות בגני השעשועים. (Kemp et al, 1998) - ב-1990 נערך בארה"ב, סקר לאומי לגבי עמדות וידע בנושאי בטיחות ילדים בקרב הורים. תוצאות הסקר העלו כי הורים מודאגים יותר מחטיפות ילדים וסמים, בהשוואה להיפגעות. נמצאה רמת ידע גבוהה לגבי הסכנה והפציעות הפוטנציאליות כנוסעים ברכב, ורמת ידע נמוכה מאד לגבי הסכנה כהולכי רגל, פגיעות אופניים, כוויות, טביעות. הורים ידעו לציין כי יש צורך "להיות זהירים" בכדי למנוע תאונות, אך לא ידעו כיצד בדיוק ובאלו אמצעים ניתן לנקוט בכדי "להיות זהירים". הורים מרקע סוציו אקונומי נמוך גילו הבנה וידע נמוכים יותר. רופאים צוינו כמקור המידע המועדף להתייעצות בנושאי מניעת תאונות ובטיחות ילדים. (Eichelberger et-al, 1990)

סקר טלפוני נוסף, בנושא ידע ועמדות למניעת היפגעויות בית ופנאי, נערך בארה"ב בשנת 2003. נערך סקר אקראי, n=943 משתתפים, אחוז היענות מתוך הטלפונים שבהם הייתה תשובה – 35%. השוואת מאפייני נענים ללא נענים, התקבלה מתוך מספק מאגר הנתונים של המחקר, והעלתה כי לא קיים ביניהם הבדל משמעותי, מלבד העובדה שהיה ייצוג יתר משמעותי לנשים, ולסטטוס סוציו אקונומי גבוה. המשתתפים בסקר התבקשו לציין אסטרטגיות למניעת ההיפגעויות: תאונות דרכים, נפילות, טביעות, כוויות, שריפות, והרעלות. מרבית המשתתפים ידעו לציין אמצעי מניעת תאונות מתאימים, כאשר בנושא הנפילות נרשם הידע המועט ביותר. 29% ידעו לציין כי גלאי עשן הוא האמצעי היעיל ביותר למניעת מוות כתוצאה משריפה. יש לציין כי אחוז הידע לגבי חשיבות שינוי סביבה הוא נמוך יחסית. חינוך לבריאות נתפס כיעיל ביותר עבור מניעת נפילות, הרעלות וטביעות. אחוז המשתתפים שידעו לציין דרכי מניעה היה נמוך יותר בקרב נדגמים ממעמד סוציו אקונומי נמוך יותר.

בתחום מניעת תאונות דרכים, 39% מהצעות השינוי כללו שינוי חוקים ותקנות, 18%- אכיפה מוגברת, 15%- חינוך והדרכה. בכדי להבים זאת חשוב לציין, כי התרחיש העיקרי, על פי דעת המרואיינים, להיפגעות בדרכים כלל נהג שיכור, או מסומם, וכן מהירות, ואי שימוש באמצעי רתימה.

(Girasek and Gielen, 2003).

**בדרום אפריקה** נמצא כי רוב האזרחים בשכונות מצוקה מעוניינים בהגברת נוכחות המשטרה והאכיפה, וכן בשינויים סביבתיים, כגון: תשתיות לתחבורה, פסי האטה, בניית גשרים להולכי רגל. האזרחים נשאלו 'אלו אמצעי הם מעדיפים למניעת תאונות בית'. התשובות הצביעו על העדפה לחינוך, ולשיפורים סביבתיים, למניעת נפילות וכוויות. למניעת הרעלות- התושבים הציעו להסתיר חומרים מסוכנים.

(Butchart A, 2000).

תפיסות, עמדות, וידע בבטיחות נבדקו גם בסקר טלפוני, אקראי ומייצג, בקרב 1,250 הורים לילדים בני 5-12, בוויילס, **אוסטרליה**. מטרת הסקר: בחינת הפקטורים המשפיעים על התנהגות בטיחותית של הורים כהולכי רגל עם ילדים צעירים. הסקר כולל שאלות ידע, עמדות, התנהגויות. הסקר מבוסס על שאלון המשמש את משרד הבריאות הקנדי. הסוקרים שאלו לגיל הילד המדויק, והשאלות קודדו כנכונות / לא נכונות, וכן נותחו בהתאם לגיל הנקוב.

(Lam, March 2001).

מצב הבטיחות נמדד באמצעות 3 מדדים (אינדיקטורים): מדד להתנהגות, מדד לידע (כיצד נכון להתנהג כהולך רגל וכן מה מעוגן בחוק), ומדד לתפיסות. **מדד להתנהגות בטוחה** של ההורים כאשר הם מלווים את ילדיהם בחציית הכביש נמדד באמצעות סולם ליקרט. ההורים נדרשו לציין את תדירות ההתנהגות הבטוחה, בשאלות סגורות. מדד ההתנהגות הסופי, המבוסס על 6 שאלות, נע בין 6-30, ומשקף את תדירות ההתנהגות הבטוחה. **מדד לידע** חושב באמצעות שאלות סגורות, בנושאים הידועים בקרב הציבור, למשל, מה צריך לעשות כשיש אור אדום ברמזור להולכי הרגל ברמזור. בשאלות הידע יש תשובה אחת נכונה. הציין הסופי, עבור כל נדגם נע בין 0-5, כאשר ציון גבוה משקף רמת ידע גבוהה יותר. **מדד לתפיסת הסיכון** חושב באמצעות שאלות המתארות מצבי סיכון שונים בעת חציית הכביש, כאשר התשובה נעה מ- 1 (לא מסוכן כלל) ל-4 (מאד מסוכן). המדד הסופי, נע בין 6-24, ומשקף את מידת תפיסת הסכנה. בנוסף, נאסף מידע דמוגרפי וכן נתונים אודות פגיעה קודמת, אם הייתה, על מנת לבדוק קשר אפשרי למדדי ההתנהגות, ידע, ותפיסות.

Lam (March, 2001) מצא קשר בין תפיסת הסיכון של סביבת הכביש בעיני ההורים לבין התנהגות סיכון בכביש. **לא** נמצא קשר בין ידע בבטיחות בדרכים לבין התנהגות בטוחה או התנהגות סיכון. בנוסף, נמצא כי תפיסת הסיכון בדרכים על ידי ההורים היא פקטור משמעותי בקביעת הדוגמה להתנהגות בטוחה אותה מעבירים ההורים לילדים (modeling). התוצאות לא השתנו גם לאחר תקנון לאוכלוסיות שאינן דוברות אנגלית ולגיל הילד. בנוסף, נמצא כי הורים שאינם דוברי אנגלית הם זהירים יותר בכביש, וכן עולה כי בקרב הורים שדיווחו כי ילדם נפגע בבית בעבר קיימת התנהגות פחות בטיחותית בכביש.

הפקטור העיקרי המשפיע על תפיסת הסיכון הוא גיל הילד. פקטורים נוספים (אשר נותרו משפיעים גם לאחר תקנון לכל אחד מהפקטורים המשפיעים שנמצאו): גיל הילד, מגדר (הורה), תעסוקת ההורה, סביבת מגורים, והיפגעות קודמת של הילד. (Lam, December 2001).

#### **(4) תפקיד הרשויות המקומיות והשלטונות במניעת תאונות בעיני התושבים**

שיעור גבוה של היפגעויות נמנע הודות לתוכניות התערבות ברמת הפרט כולל שינוי סביבת הפרט (Girasek and Gielen, 2003). מניעת היפגעויות עשויה להתבצע בשני דרכים: מניעה פסיבית (למשל, כריות אוויר במכונית, שינוי תשתיות), ומניעה אקטיבית (חגורות בטיחות- מחייבות את הנוסעים לחגורן). המניעה הפסיבית היא היעילה ביותר, כיוון שאינה מסתמכת על שיתוף פעולה והתמדה מצד הציבור. עם זאת, ישנן היפגעויות אותן לא ניתן למנוע ללא שיתוף פעולה מהציבור. למשל, לא ניתן למנוע חנק בילדים באמצעים פסיביים. בנוסף, אפילו בשימוש באמצעי פסיבי, יש לעיתים צורך בשיתוף פעולה מצד המשתמש, לדוגמה: בדיקת גלאי העשן כנדרש. (Girasek and Gielen, 2003)

סקר שנערך העלה כי מרבית הציבור האמריקני מאמין כי תאונות ניתנות למניעה (Girasek, 2001). ממצאים דומים נמצאו כאשר נבדקה האסוסיאציה של הציבור האמריקני עם המילה תאונה. 80% מהציבור סברו כי תאונות הן ברורות מניעה (Girasek, 1999).

מניעת היפגעויות עשויה להתבצע גם דרך הפרט, באמצעות שינוי התנהגות וסביבה, וגם דרך שינוי על ידי רשויות מקומיות. תפיסות הציבור, לגבי אמצעי בטיחות בהם יש לנקוט, בכדי למנוע היפגעויות, משקפת את החשיבות הנתפסת בעיני הציבור לחלק של הרשויות המקומיות והשלטונות במניעת תאונות.

במחקר נשאלו 410 נהגי משאיות, כיצד כדאי למנוע תאונות דרכים, כנוסעים ברכב. פירוט התשובות לפי סדר חזרתן: לתפוס ולהעניש נהגי משאיות, נהיגה טובה יותר, חגירת חגורות בטיחות, הנדסת מכוניות טובה יותר, הנדסה טובה יותר של הכביש, שירותי חירום (אמבולנס) טובים יותר (Schenck et al 1985, Schenck 2001). הנהגים הביעו רצון רב יותר לחקיקת חוקים שיחייבו נקיטה באמצעי בטיחות, ככל שנחשפו ליותר מידע על חשיבות האמצעים. בנוסף, עלה כי עמדות ותפיסות הציבור לגבי חוקים בנושאים אחרים שחוקקו על ידי הרשויות, משפיעות על הרצון לחקיקת חוקים הקשורים לבטיחות (Schenck et al 1985).

במחקר שנערך ב-1997, נשאלו תושבי **Rhode Island** אלו אמצעים יעילים יותר "להורדת הבעיות הנובעות משתית אלכוהול". חינוך והדרכה הועדפו על פני מחסומים בכביש, הורדת רמת האלכוהול המותרת בדם, העלאת מיסים וכו'. (Goldstein and Buka, 1997). תמיכת הציבור באמצעים למניעת תאונות הטביעה בבריכה הביתית, ובחוקים המחייבים שימוש בחגורת בטיחות ובקסדות, נמצאה כתלויה ביעילות שהציבור מייחס לאותו אמצעי, וכן קשורה לדעות הציבור בנוגע לאחריות הממשלה מול האחריות האישית של התושב.

#### **(5) שונות דמוגרפית בתפיסות ידע ועמדות בין התושבים**

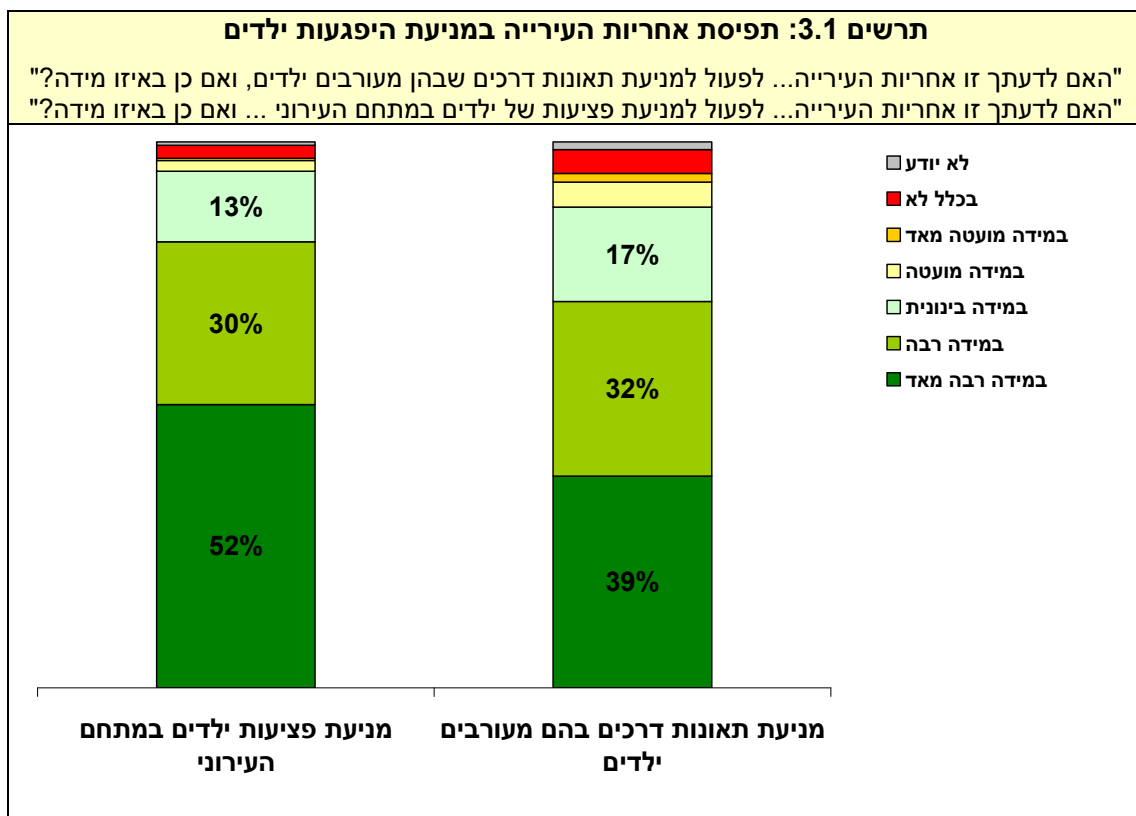
במחקרים רבים דווח כי בקרב שכבות סוציו אקונומיות נמוכות רמת הידע נמוכה יותר. Girasek and Gielen הציעו שאנשים מרקע סוציו אקונומי גבוה יותר הם בעלי נגישות גבוהה יותר למקורות מידע בנושאי בטיחות, אביזרי בטיחות, וסביבה בטוחה. Eichelberger וחבריו, דיווחו כי בקרב הורים משכבה סוציו אקונומית נמוכה קיימת סבירות נמוכה יותר לשימוש באביזר בטיחות כלשהו במהלך השנה האחרונה, וכן עולה אחוז ההורים המביעים רצון לקבל הדרכה בבטיחות ילדים. Girasek (2001) מצא כי התפיסה כי ניתן למנוע תאונות קטלניות שכיחה יותר בקרב שכבות סוציו אקונומיות גבוהות. ההבדל בין השכבות הסוציו אקונומיות מצטמצם כאשר נושא השאלה הוא בעניין שהיה בקמפיין תקשורתי גדול, למשל, גלאי עשן. מעניין לציין כי נתגלו הבדלים בין תושבים התומכים בזרמים פוליטיים שונים. בתשובה לשאלה: "מה יכולה ארה"ב לעשות בכדי למנוע תאונות שריפה קטלניות" נמצאה שכיחות נמוכה יותר של חיוב גלאי עשן בבתי הפרטים. יש לציין כי לא נמצאו הבדלים בידע בשאלות אחרות שלא כללה חדירה לרשות הפרט על ידי המדינה. המחברים מציעים כי יתכן והזרם הקונסרבטיבי אינו מעוניין שהממשלה תשחק תפקיד בכל הנוגע ל"מה שמתרחש בבתיים של אזרחים".

## עיקרי הממצאים

### 1. תפיסת אחריות העירייה במניעת היפגעות ילדים

המרואיינים התבקשו לציין האם ובאיזו מידה חשוב שהעירייה תפעל למניעת תאונות דרכים שבהן מעורבים ילדים, ולמניעת פציעות של ילדים במתחם העירוני.

71% מהמרואיינים סבורים כי העירייה אחראית למניעת תאונות בהם מעורבים ילדים, ו-82% סבורים כי באחריותה למנוע פציעות ילדים במתחם העירוני (צינו: "במידה רבה" או "במידה רבה מאד").

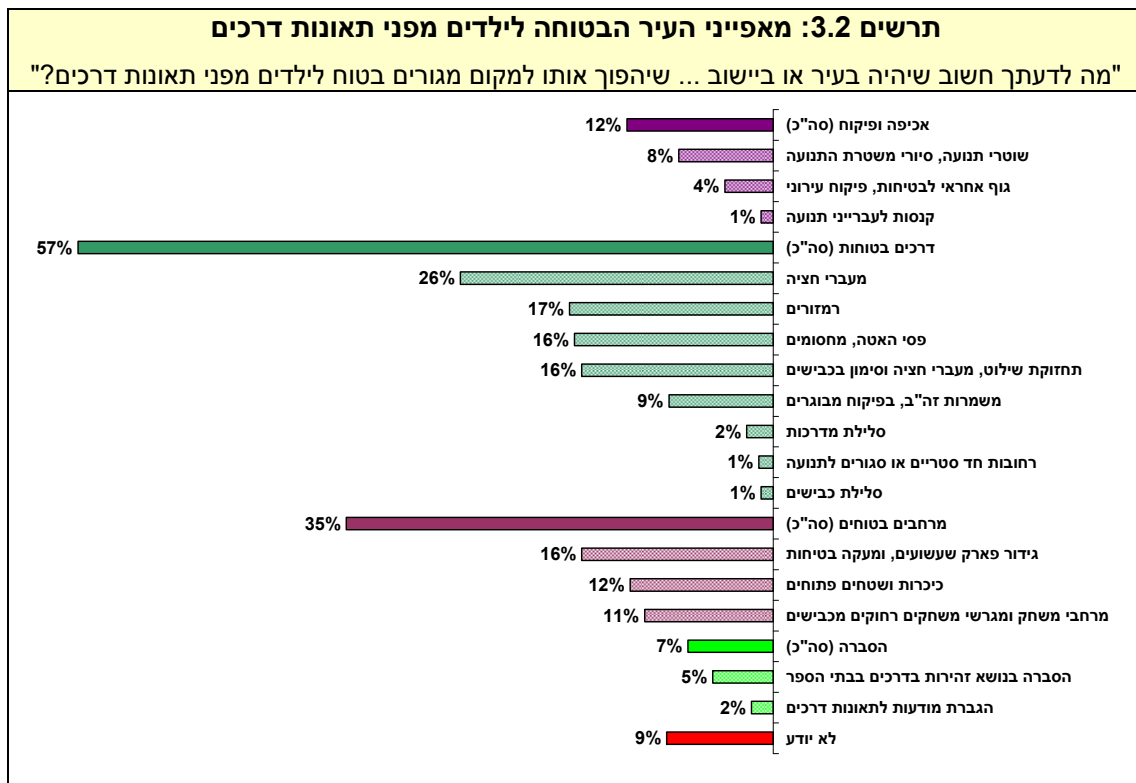




## 2. מאפייני העיר הבטוחה לילדים מפני תאונות דרכים

המרואיינים התבקשו לציין, באופן בלתי נעזר, מה חשוב שיהיה בעיר או ביישוב המגורים שיהפוך אותו למקום מגורים בטוח לילדים מפני תאונות דרכים.

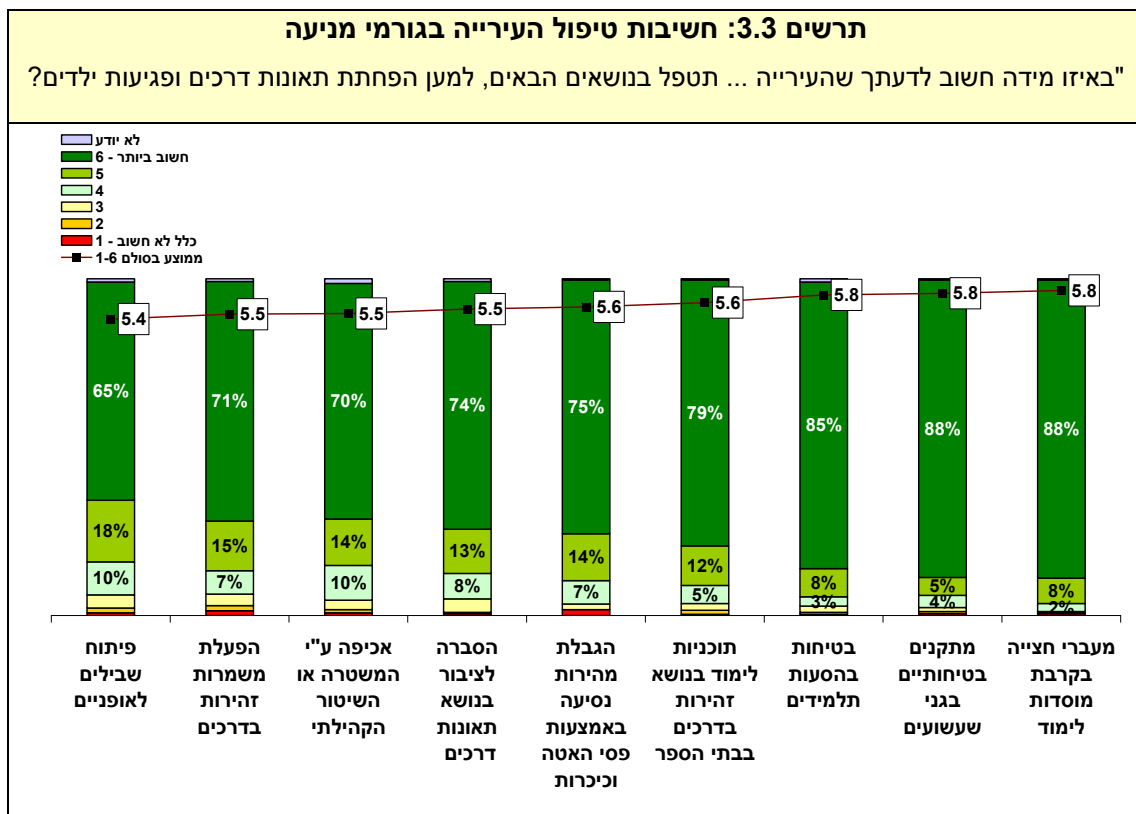
57% מהמרואיינים התייחסו בתשובותיהם לדרכים בטוחות, ובין התשובות הבולטות: מעברי חציה (26%), רמזורים (17%) פסי האטה (16%) ושילוט מתוחזק (16%).  
 35% מהמרואיינים תיארו מרחבים בטוחים: פארקים מגודרים (16%), כיכרות ושטחים פתוחים (12%) ומרחבי משחק מרוחקים מכבישים (11%). שיעור גבוה יחסית של הורים לילדים עד גיל 3 התייחסו לנושא המרחבים הבטוחים (42%).  
 12% מהמרואיינים התייחסו בתשובותיהם לאכיפה ופיקוח ו- 7% התייחסו להסברה.



### 3. חשיבות טיפול העירייה בגורמי מניעה

בפני המרואיינים הוצגה רשימת נושאים שבהם ניתן לטפל, למען הפחתת תאונות דרכים ופגיעות ילדים. המרואיינים התבקשו לציין באיזו מידה חשוב שהעירייה תטפל בכל נושא.

הנושאים הנתפסים כחשובים ביותר: מעברי חציה בקרבת מוסדות לימוד, מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים ובטיחות בהסעות תלמידים (ממוצע 5.8 בסולם 1-6).



כל שרמת ההכנסה גבוהה יותר, פוחתת החשיבות המיוחסת להסברה. בקרב בעלי הכנסה נמוכה מאד ביחס לממוצע ציון החשיבות הנו 5.9 בסולם 1-6.

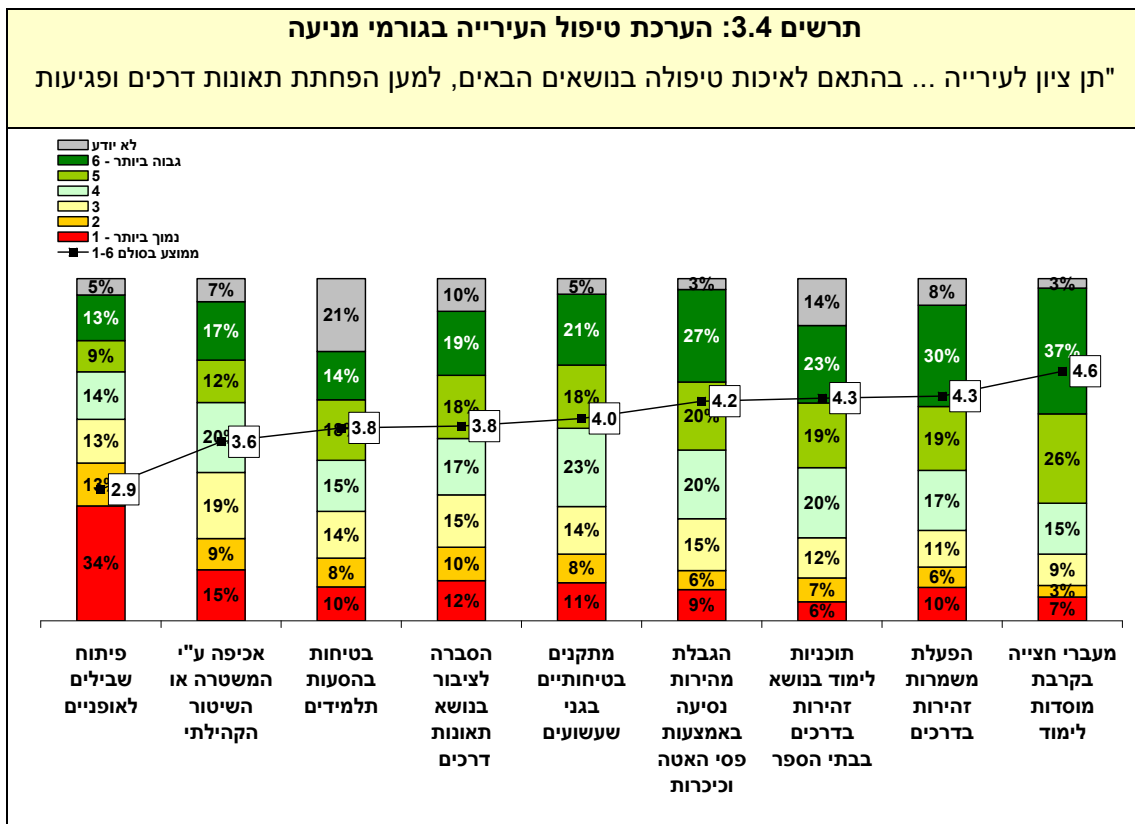
דתיים וחרדים מייחסים חשיבות נמוכה יחסית לנושא פיתוח שבילים לאופניים (5.1).

חרדים מייחסים חשיבות נמוכה יחסית לתוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר (5.4).

#### 4. הערכת טיפול העירייה בגורמי מניעה

המרוויינים התבקשו לתת ציון לעירייה על איכות טיפולה בהפחתת תאונות דרכים ופגיעות ילדים, על פי מספר מדדים שהוצגו בפניהם.

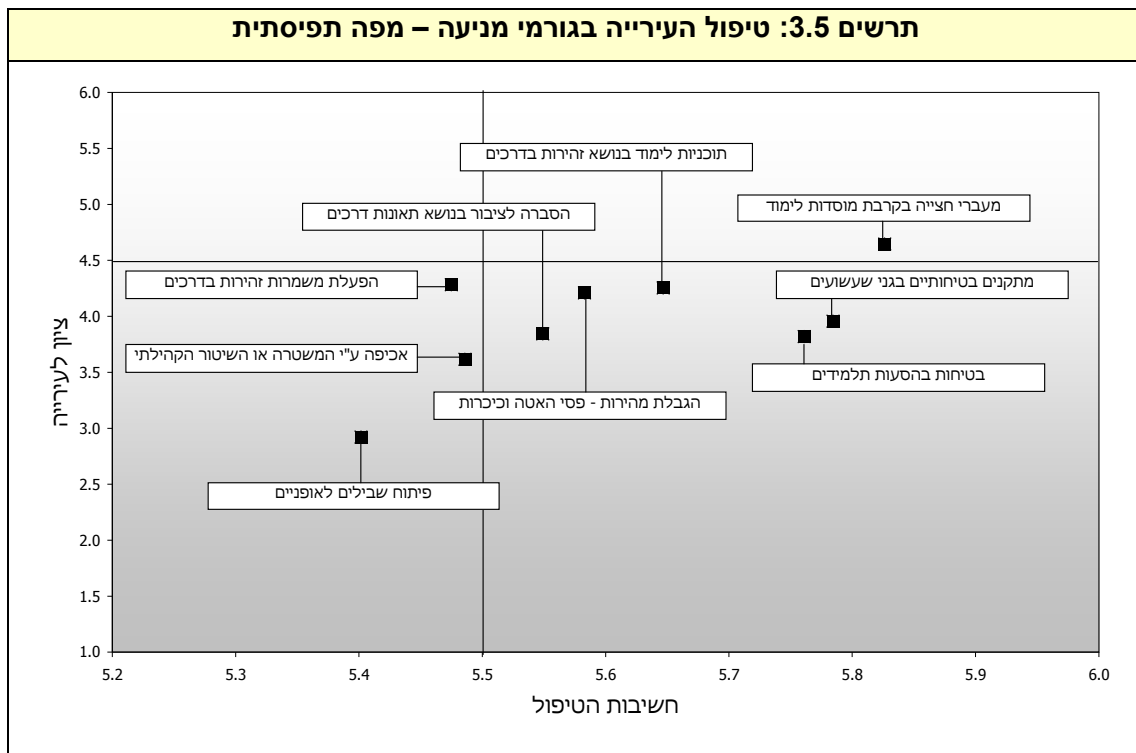
העירייה זוכה לציון בינוני בהערכת כל גורמי המניעה שנבחנו.  
 הציון הגבוה ביותר ניתן לנושא מעברי חציה בקרבת מוסדות לימוד (4.6).  
 הציון הנמוך ביותר ניתן לנושא פיתוח שבילים לאופניים (2.9).



## 5. טיפול העירייה בגורמי מניעה – מפה תפיסתית

ניתן לדרג את ציוני ההערכה לעירייה, על איכות טיפולה במניעת תאונות דרכים, על פי סדר חשיבותם של מימדי ההערכה השונים בעיני המשיבים. כל נקודה שעל גבי המפה מייצגת אחד ממימדי ההערכה שנבדקו. מיקומה של הנקודה על גבי הציר האופקי ("ציר X") מייצג את מידת החשיבות המיוחסת לנושא, ומיקומה של הנקודה על גבי הציר האנכי ("ציר Y") מייצג את הערכת העירייה בנושא.

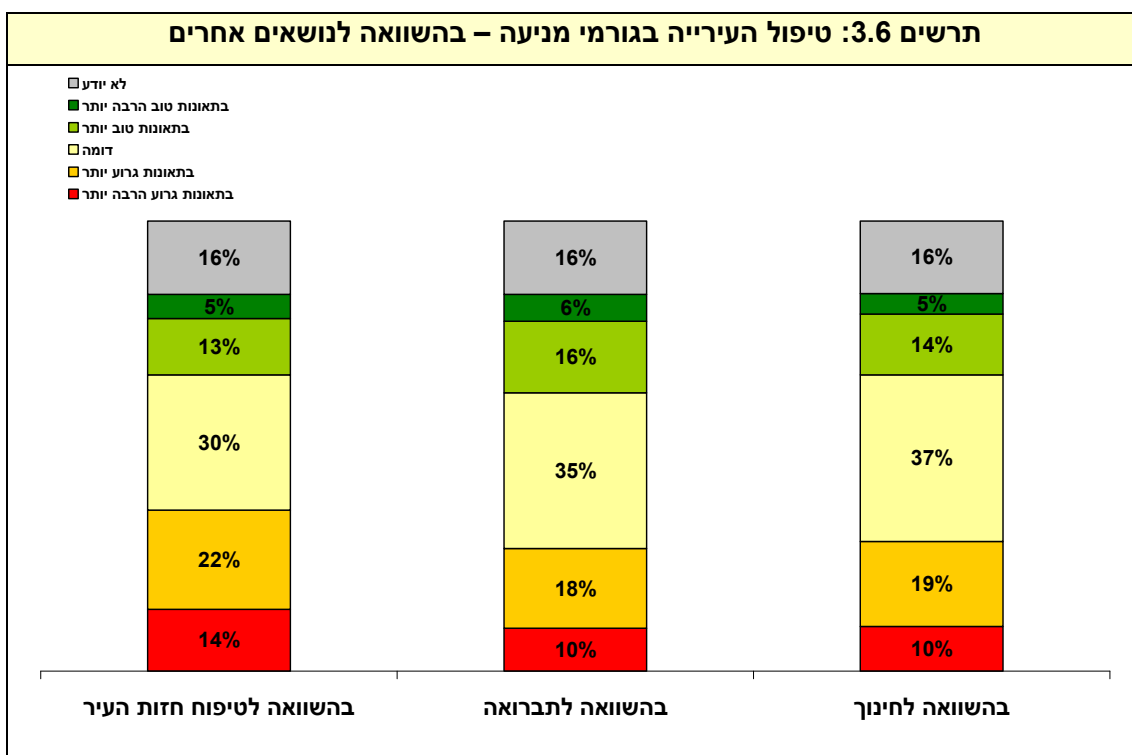
כפי שעולה מהמפה, העירייה זוכה להערכה בינונית בכל הנושאים, כולל אלו שחשיבותם גבוהה במיוחד: מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד, מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים, בטיחות בהסעות תלמידים.



### 6. טיפול העירייה בגורמי מניעה - בהשוואה לנושאים אחרים

המרוויינים התבקשו לתת ציון לעירייה על טיפולה בנושא פגיעות ילדים בתאונות הדרכים, בהשוואה לטיפול בנושאים אחרים: חינוך, תברואה וטיפול חזות העיר.

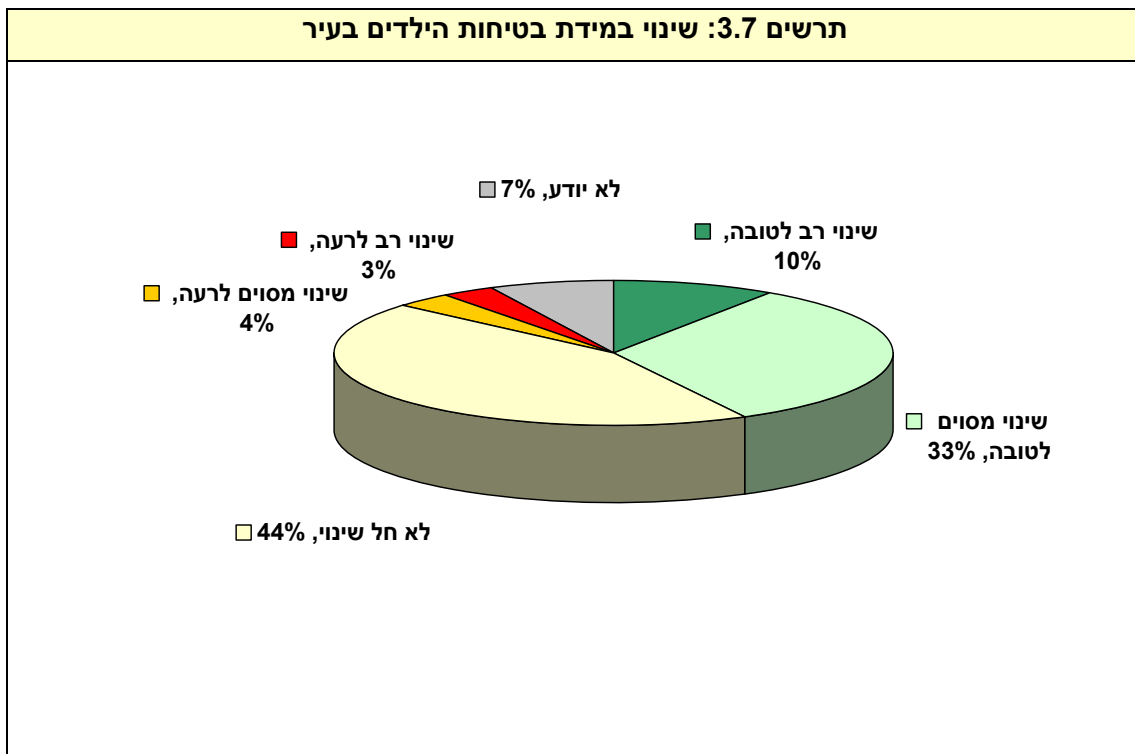
כשליש מההורים סבורים שהטיפול בתאונות דומה לטיפול בנושאים האחרים שנבחנו. קרוב לשליש סבורים כי הטיפול בתאונות גרוע יותר.



## 7. שינוי במידת בטיחות הילדים בעיר

המרוויינים התבקשו לציין האם חל בשנים האחרונות שינוי לטובה או לרעה ברמת בטיחות הילדים בדרכים בעיר, ובמידה וחל לדעתם שינוי לפרט מהו.

44% מההורים מדווחים כי לא חל שינוי במידת בטיחות הילדים בעיר. 43% מדווחים על שיפור ו-7% על הרעה.



בקרב המרוויינים שדווחו על שינוי לטובה, בלטו השיפורים הבאים:

- פסי האטה (18%)
- מעברי חציה (14%)
- מגרשי שעשועים (31%).

## מסקנות

מקום מגורים הנתפס כבטוח לילדים מפני תאונות דרכים, הנו במידה רבה מקום שבו הדרכים הנן בטוחות, כלומר, כוללות מעברי חציה, רמזורים, פסי האטה, ושילוט מתוחזק. כמו כן, מקום המגורים בנתפס כבטוח הנו מקום שיש בו מרחבים בטוחים, כגון פארקים מגודרים, ומרחבי משחק מרוחקים מכבישים.

תכנון ופיתוח תשתיות דרכים ושטחי ציבור פתוחים, הנתפסים כתורמים לבטיחות בדרכים, הנם פעילויות בסמכות העירייה או הרשות המקומית. חלק ניכר מהציבור אכן סבור כי באחריותה של העירייה לפעול למניעת תאונות דרכים בהם מעורבים ילדים. אולם, אחריותה הנתפסת של העירייה למניעת תאונות בהן מעורבים ילדים נמוכה מעט, יחסית לאחריותה הנתפסת למניעת פציעות ילדים במתחם העירוני.

מתוך מגוון רחב של גורמי מניעת תאונות ופציעות של ילדים, הנושאים הנתפסים כחשובים ביותר לטיפול על ידי העירייה הנם: מעברי חציה בקרבת מוסדות לימוד, מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים ובטיחות בהסעות תלמידיים. אולם, בהתייחס לכל הנושאים החשובים הללו, העירייה זוכה לציון בינוני על טיפולה בהם, ואף על טיפולה בגורמי מניעה אחרים, כגון: אכיפה, הסברה, תוכניות לימוד, משמרות בטיחות, הגבלת מהירות, שבילים לאופניים. למעשה, ציבור לא מבוטל, קרוב לשליש מהתושבים, סבורים כי הטיפול בתאונות דרכים בהם מעורבים ילדים גרוע יותר בהשוואה לנושאים אחרים מתחומי פעילותה של העירייה: החינוך, התברואה וטיפול חזות העיר.

## מקורות ספרות

קידום ושיווק ערים בישראל אסטרטגיות ומסעות פרסום למשיכת תיירים, משקיעים, יזמים ותושבים. אלי אברהם. מכון פלורסהיימר למחקרי מדיניות. ירושלים, ספטמבר 2003.

בירנבוים-כרמלי, ד'. 1994. מקום טוב באמצע: אזור מגורים כאמצעי לעיצובה של זהות ריבודית. ירושלים: האוניברסיטה העברית. חיבור לשם קבלת תואר דוקטור.

בורנשטיין, ע'. 1995. מודיעין: החלום הישראלי בתשדירי 30 שניות. אותות, 180, יוני, עמ' 8-12.

יצוב, ג'. 1994. לכסיקון חברתי. תל אביב: המכללה למינהל.

פטרסבורג, ע'. 2002. שכנים, שכנים. ידיעות אחרונות/ נדל"ן-מגזין ממון, 26 בנובמבר.

פנסטר, ט', הרמן, ד' וא' לוינסון. 1994. תכנית שיווק באר שבע: היבטים פסיים, חברתיים, כלכליים ומנהליים. באר שבע: מרכז הנגב לפיתוח אזורי, אוניברסיטת בן-גוריון.

דעות ועמדות של תושבי תל אביב- יפו, ממצאים עיקריים מסקר דעת קהל והשוואה לסקרים קודמים. המרכז למחקר כלכלי וחברתי. מאי 1993. עירית תל אביב - יפו. המרכז למחקר כלכלי וחברתי.

Butchart A, Kruger J, Lekoba R. Perceptions of injury causes and solutions in Johannesburg township: Implications for prevention. Soc Sci Med 50:331-344, 2000.

Eichelberger M. R., Gotschall C. S., Feely H. B., Harstad P. and Bowman L. M. Parental attitudes and knowledge of child safety. A national survey. Archives of pediatrics and adolescence medicine Vol. 144 No. 6, June 1990.

Girasek D C. How members of the public interpret the word *accident*. Injury Prevention 5:19-25, 1999.

Girasek D C. Public belief about the preventability of unintentional injury deaths. Accid Anal Prev 33:27-37, 2001.

Girasek D C, Gielen A C. The effectiveness of Injury Prevention Strategies: What does the public believe. Health Education and Behaviour Vol. 30 (3):287-304, 2003.

Goldstein RB, Buka SL: Perceived effectiveness of community-based measures against alcohol misuse among "problem" and "non problem" drinkers. *Subst Use Misuse* 32: 507-554, 1997.

Kemp A, Gibbs N, Vafidis G and Sibert J. Safe Child Penarth: experience with a Safe Community strategy for preventing injuries to children. *Injury Prevention* 4:63-68, 1998.





Lam Lawrence T. Factors associated with parental safe road behaviour as a pedestrian with young children in metropolitan New South Wales, Australia. [Accident Analysis & Prevention Volume 33, Issue 2](#) , Pages 203-210, March 2001.

[Lam](#) Lawrence T. Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety. [Journal of Safety Research Volume 32, Issue 4](#), Pages 465-478, 2001.

Schenck A P., Runyan CW, Earp JA. Health Educ Q. Seat belt use laws: the influence of data on public opinion. Health Educ Q 12(4):365-77, 1985.

Schenck A P. Department of Epidemiology, University of North Carolina School of Public health, unpublished data. Personal Communications, February 23, 1996. In: Girasek D C, Andrea C G. The effectiveness of Injury Prevention Strategies: What does the public believe. Health Education and Behaviour Vol. 30 (3):287-304, 2003.

[www.safecommunity.net](http://www.safecommunity.net)

[ntl.bts.gov](http://ntl.bts.gov)

<http://ntl.bts.gov/tris>

<http://ntl.bts.gov/>

[www.fips.org.il](http://www.fips.org.il)

<http://www.pcc.govt.nz>

### נספח: לוחות סטטיסטיים

האם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית לפעול למניעת תאונות בדרכים שבהם מעורבים ילדים, ואם כן באיזו מידה?  
 והאם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית לפעול למניעת פציעות של ילדים במתחם העירוני, כלומר בכל מקום בו ילדים נמצאים,  
 לומדים, מבליים, ומשחקים בעיר, ואם כן באיזו מידה?

האם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית לפעול למניעת תאונות בדרכים שבהם מעורבים  
 ילדים, ואם כן באיזו מידה?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	במידה רבה מאד	195	38.8	39.3	39.3
	במידה רבה	161	32.0	32.5	71.8
	במידה בינונית	87	17.3	17.5	89.3
	במידה מועטה	23	4.6	4.6	94.0
	במידה מועטה מאד	8	1.6	1.6	95.6
	בכלל לא	22	4.4	4.4	100.0
	Total	496	98.6	100.0	
Missing	לא יודע	7	1.4		
Total		503	100.0		

האם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית לפעול למניעת פציעות של ילדים במתחם העיר  
 ? כלומר בכל מקום בו ילדים נמצאים, לומדים, מבלים, ומשחקים בעיר ואם כן באיזו מידה

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	במידה רבה מאד	261	51.9	52.2	52.2
	במידה רבה	150	29.8	30.0	82.2
	במידה בינונית	65	12.9	13.0	95.2
	במידה מועטה	10	2.0	2.0	97.2
	במידה מועטה מאד	2	.4	.4	97.6
	בכלל לא	12	2.4	2.4	100.0
	Total	500	99.4	100.0	
Missing	לא יודע	3	.6		
Total		503	100.0		

## Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound			
האם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית לפעול למניעת תאונות בדרכים שבהם מעורבים ילדים, ואם כן באיזו מידה	גבר אישה Total	240 256 496	2.07 2.13 2.10	1.282 1.252 1.266	.083 .078 .057	1.90 1.98 1.99	2.23 2.29 2.21	1 1 1	6 6 6
האם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית לפעול למניעת פציעות של ילדים במתחם העירוני, כלומר בכל מקום בו ילדים נמצאים לומדים, מבלים, ומשחקים ? בעיר ואם כן באיזו מידה	גבר אישה Total	242 258 500	1.69 1.82 1.76	1.010 1.078 1.046	.065 .067 .047	1.56 1.69 1.66	1.82 1.95 1.85	1 1 1	6 6 6

## Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
לא שמע האם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית	301	2.15	1.303	.075	2.00	2.29	1	6
שמע לפעול למניעת תאונות בדרכים שבהם מעורבים	195	2.03	1.205	.086	1.86	2.20	1	6
Total ילדים, ואם כן באיזו מידה	496	2.10	1.266	.057	1.99	2.21	1	6
לא שמע האם לדעתך זו אחריות העירייה או הרשות המקומית	303	1.78	1.026	.059	1.66	1.89	1	6
שמע לפעול למניעת פציעות של ילדים במתחם העירוני, כלומר	197	1.72	1.078	.077	1.57	1.87	1	6
Total בכל מקום בו ילדים נמצאים, לומדים, מבלי, ומשחקים ?בעיר ואם כן באיזו מידה	500	1.76	1.046	.047	1.66	1.85	1	6



## Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
האם לדעתך זו אחריות יסודית	8	2.13	1.808	.639	.61	3.64	1	6
העירייה או הרשות המקומית על יסודית	27	2.26	1.059	.204	1.84	2.68	1	5
לפעול למניעת תאונות תיכונית	165	2.27	1.411	.110	2.06	2.49	1	6
בדרכים שבהם מעורבים על תיכונית	135	1.87	1.084	.093	1.68	2.05	1	6
?ילדים, ואם כן באיזו מידה אקדמאית	158	2.08	1.203	.096	1.89	2.26	1	6
Total	493	2.10	1.256	.057	1.98	2.21	1	6
האם לדעתך זו אחריות יסודית	8	1.38	.744	.263	.75	2.00	1	3
העירייה או הרשות המקומית על יסודית	27	1.96	1.480	.285	1.38	2.55	1	6
לפעול למניעת פציעות של ילדים במתחם העירוני, כלומר תיכונית	165	1.77	1.010	.079	1.61	1.92	1	6
בכל מקום בו ילדים נמצאים על תיכונית, לומדים, מבליים, ומשחקים	136	1.74	.991	.085	1.57	1.90	1	6
?בעיר ואם כן באיזו מידה אקדמאית	161	1.71	1.015	.080	1.56	1.87	1	6
Total	497	1.75	1.032	.046	1.66	1.84	1	6

## Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
האם לדעתך זו אחריות הרבה מעל הממוצע	86	2.17	1.348	.145	1.89	2.46	1	6
העירייה או הרשות המקומית מעט מעל הממוצע	102	2.16	1.208	.120	1.92	2.39	1	6
לפעול למניעת תאונות כמו הממוצע	117	2.15	1.330	.123	1.91	2.40	1	6
בדרכים שבהם מעורבים מעט מתחת לממוצע	68	2.09	1.231	.149	1.79	2.39	1	6
?ילדים, ואם כן באיזו מידה הרבה מתחת לממוצע	48	2.10	1.403	.202	1.70	2.51	1	6
Total	421	2.14	1.292	.063	2.02	2.27	1	6
האם לדעתך זו אחריות הרבה מעל הממוצע	85	1.74	1.093	.119	1.51	1.98	1	6
העירייה או הרשות המקומית מעט מעל הממוצע	103	1.80	.974	.096	1.61	1.99	1	6
לפעול למניעת פציעות של כמו הממוצע	118	1.69	.901	.083	1.53	1.86	1	6
ילדים במתחם העירוני, כלומר מעט מתחת לממוצע	70	1.84	.942	.113	1.62	2.07	1	6
בכל מקום בו ילדים נמצאים לומדים, מבליים, ומשחקים הרבה מתחת לממוצע	48	1.88	1.409	.203	1.47	2.28	1	6
?בעיר ואם כן באיזו מידה Total	424	1.77	1.029	.050	1.68	1.87	1	6



## Descriptives

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum	
					Lower Bound	Upper Bound			
האם לדעתך זו אחריות חילונית	218	2.13	1.250	.085	1.97	2.30	1	6	
העירייה או הרשות המקומית מסורתית	169	2.10	1.344	.103	1.90	2.30	1	6	
לפעול למניעת תאונות בדרכים שבהם מעורבים ילדים, ואם כן באיזו מידה?	57	2.07	1.067	.141	1.79	2.35	1	6	
חרדי	46	1.98	1.220	.180	1.62	2.34	1	6	
Total	490	2.10	1.258	.057	1.99	2.21	1	6	
האם לדעתך זו אחריות חילונית	219	1.73	.998	.067	1.60	1.86	1	6	
העירייה או הרשות המקומית מסורתית	170	1.85	1.141	.088	1.67	2.02	1	6	
לפעול למניעת פציעות של ילדים במתחם העירוני, כלומר בכל מקום בו ילדים נמצאים, לומדים, מבלים, ומשחקים?	57	1.60	.821	.109	1.38	1.81	1	4	
חרדי	47	1.77	1.183	.173	1.42	2.11	1	6	
בעיר ואם כן באיזו מידה?	Total	493	1.76	1.050	.047	1.67	1.85	1	6

באיזו מידה חשוב לדעתך שהעירייה או הרשות המקומית במקום מגוריך תטפל בנושאים הבאים, למען הפחתת תאונות דרכים ופגיעות ילדים?  
 ציין בסולם 1-6 שבו 1 מציין "כלל לא חשוב" ו-6 מציין "חשוב ביותר":

#### Statistics

	N		Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
	Valid	Missing				
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	501	2	5.83	.600	1	6
הפעלת משמרות זהירות בדרכים	499	4	5.47	1.034	1	6
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	501	2	5.58	.916	1	6
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	501	2	5.65	.825	1	6
פיתוח שבילים לאופניים	498	5	5.40	1.005	1	6
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	501	2	5.78	.711	1	6
בטיחות בהסעות תלמידים	498	5	5.76	.707	1	6
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	496	7	5.49	.955	1	6
הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים	499	4	5.55	.900	1	6

#### מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid כלל לא חשוב-1	3	.6	.6	.6
2	1	.2	.2	.8
3	2	.4	.4	1.2
4	12	2.4	2.4	3.6
5	38	7.6	7.6	11.2
חשוב ביותר-6	445	88.5	88.8	100.0
Total	501	99.6	100.0	
Missing לא יודע	2	.4		
Total	503	100.0		

**הפעלת משמרות זהירות בדרכים**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	7	1.4	1.4	1.4
2	8	1.6	1.6	3.0
3	17	3.4	3.4	6.4
4	35	7.0	7.0	13.4
5	74	14.7	14.8	28.3
6- חשוב ביותר	358	71.2	71.7	100.0
Total	499	99.2	100.0	
Missing לא יודע	4	.8		
Total	503	100.0		

**הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	9	1.8	1.8	1.8
3	8	1.6	1.6	3.4
4	35	7.0	7.0	10.4
5	70	13.9	14.0	24.4
6- חשוב ביותר	379	75.3	75.6	100.0
Total	501	99.6	100.0	
Missing לא יודע	2	.4		
Total	503	100.0		

## תוכניות לימוד במשא זהירות בדרכים בבתי הספר

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	2	.4	.4	.4
2	6	1.2	1.2	1.6
3	10	2.0	2.0	3.6
4	27	5.4	5.4	9.0
5	59	11.7	11.8	20.8
6- חשוב ביותר	397	78.9	79.2	100.0
Total	501	99.6	100.0	
Missing לא יודע	2	.4		
Total	503	100.0		

## פיתוח שבילים לאופניים

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	4	.8	.8	.8
2	7	1.4	1.4	2.2
3	20	4.0	4.0	6.2
4	49	9.7	9.8	16.1
5	92	18.3	18.5	34.5
6- חשוב ביותר	326	64.8	65.5	100.0
Total	498	99.0	100.0	
Missing לא יודע	5	1.0		
Total	503	100.0		

## מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	3	.6	.6	.6
2	3	.6	.6	1.2
3	6	1.2	1.2	2.4
4	18	3.6	3.6	6.0
5	27	5.4	5.4	11.4
6- חשוב ביותר	444	88.3	88.6	100.0
Total	501	99.6	100.0	
Missing לא יודע	2	.4		
Total	503	100.0		

## בטיחות בהסעות תלמידים

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	2	.4	.4	.4
2	3	.6	.6	1.0
3	9	1.8	1.8	2.8
4	14	2.8	2.8	5.6
5	42	8.3	8.4	14.1
6- חשוב ביותר	428	85.1	85.9	100.0
Total	498	99.0	100.0	
Missing לא יודע	5	1.0		
Total	503	100.0		

אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	4	.8	.8	.8
2	5	1.0	1.0	1.8
3	14	2.8	2.8	4.6
4	52	10.3	10.5	15.1
5	69	13.7	13.9	29.0
6- חשוב ביותר	352	70.0	71.0	100.0
Total	496	98.6	100.0	
Missing לא יודע	7	1.4		
Total	503	100.0		

הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- כלל לא חשוב	3	.6	.6	.6
2	2	.4	.4	1.0
3	20	4.0	4.0	5.0
4	38	7.6	7.6	12.6
5	66	13.1	13.2	25.9
6- חשוב ביותר	370	73.6	74.1	100.0
Total	499	99.2	100.0	
Missing לא יודע	4	.8		
Total	503	100.0		

Mean

	גבר	אישה	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	5.82	5.83	5.83
הפעלת משמרות זהירות בדרכים	5.47	5.48	5.47
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	5.47	5.69	5.58
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	5.57	5.72	5.65
פיתוח שבילים לאופניים	5.30	5.50	5.40
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	5.79	5.78	5.78
בטיחות בהסעות תלמידים	5.71	5.80	5.76
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	5.44	5.53	5.49
הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים	5.51	5.58	5.55

Mean

	לא שמע	שמע	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	5.84	5.80	5.83
הפעלת משמרות זהירות בדרכים	5.49	5.45	5.47
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	5.59	5.57	5.58
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	5.67	5.62	5.65
פיתוח שבילים לאופניים	5.41	5.39	5.40
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	5.79	5.78	5.78
בטיחות בהסעות תלמידים	5.79	5.71	5.76
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	5.48	5.49	5.49
הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים	5.54	5.57	5.55

Mean

	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	5.53	5.84	5.80	5.88	5.94	5.83
הפעלת משמרות זהירות בדרכים	5.13	5.40	5.44	5.67	5.41	5.48
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	5.33	5.62	5.53	5.71	5.41	5.58
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	5.13	5.62	5.70	5.61	5.81	5.65
פיתוח שבילים לאופניים	5.27	5.23	5.43	5.49	5.65	5.40
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	5.47	5.76	5.76	5.87	6.00	5.78
בטיחות בהסעות תלמידים	5.60	5.79	5.80	5.71	5.71	5.77
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	4.73	5.46	5.48	5.66	5.06	5.48
הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים	5.53	5.50	5.57	5.59	5.47	5.55

Mean

	יסודית	על יסודית	תיכנית	על תיכנית	אקדמאית	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	6.00	5.96	5.78	5.85	5.82	5.83
הפעלת משמרות זהירות בדרכים	5.13	5.48	5.43	5.59	5.44	5.47
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	5.75	5.78	5.56	5.60	5.58	5.59
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	5.88	5.74	5.65	5.67	5.59	5.64
פיתוח שבילים לאופניים	5.00	5.42	5.39	5.36	5.46	5.40
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	5.63	5.85	5.73	5.81	5.81	5.78
בטיחות בהסעות תלמידים	5.88	5.74	5.68	5.81	5.80	5.76
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	5.63	5.70	5.40	5.49	5.53	5.49
הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים	6.00	5.77	5.60	5.55	5.43	5.55



Mean

	הרבה מעל הממוצע	מעט מעל הממוצע	כמו הממוצע	מעט מתחת לממוצע	הרבה מתחת לממוצע	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	5.74	5.86	5.81	5.77	5.96	5.82
הפעלת משמרות זהירות בדרכים	5.48	5.49	5.47	5.50	5.69	5.51
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	5.38	5.62	5.66	5.66	5.71	5.60
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	5.53	5.63	5.63	5.70	5.83	5.65
פיתוח שבילים לאופניים	5.21	5.44	5.29	5.55	5.60	5.39
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	5.71	5.77	5.81	5.76	5.85	5.78
בטיחות בהסעות תלמידים	5.68	5.79	5.74	5.75	5.90	5.76
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	5.46	5.47	5.55	5.31	5.53	5.47
הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים	5.36	5.52	5.61	5.52	5.88	5.55

Mean

	חילוני	מסורתי	דתי	חרדי	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	5.83	5.81	5.86	5.83	5.82
הפעלת משמרות זהירות בדרכים	5.50	5.52	5.30	5.34	5.47
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	5.51	5.61	5.54	5.80	5.58
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	5.65	5.71	5.63	5.36	5.64
פיתוח שבילים לאופניים	5.39	5.55	5.16	5.11	5.39
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	5.78	5.84	5.72	5.72	5.79
בטיחות בהסעות תלמידים	5.80	5.72	5.67	5.80	5.76
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	5.48	5.58	5.40	5.24	5.48
הסברה לציבור בנושא תאונות דרכים	5.47	5.66	5.43	5.57	5.54

תן ציון לעירייה או לרשות המקומית במקום מגוריך, בהתאם לאיכות טיפולה בנושאים הבאים, למען הפחתת תאונות דרכים ופגיעות ילדים, בסולם 1-6 שבו 1 הנו הציון הנמוך ביותר ו-6 הנו הציון הגבוה ביותר:

#### Statistics

	N		Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
	Valid	Missing				
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	489	14	4.65	1.498	1	6
הפעלת משמרות זהב	464	39	4.28	1.655	1	6
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	487	16	4.21	1.587	1	6
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	434	69	4.25	1.500	1	6
פיתוח שבילים לאופניים	479	24	2.92	1.826	1	6
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	480	23	3.96	1.615	1	6
בטיחות בהסעות תלמידים	396	107	3.82	1.628	1	6
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	469	34	3.62	1.662	1	6
הסברה בנושא תאונות דרכים	455	48	3.84	1.667	1	6

#### מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ציון נמוך ביותר-1	35	7.0	7.2	7.2
2	17	3.4	3.5	10.6
3	46	9.1	9.4	20.0
4	75	14.9	15.3	35.4
5	131	26.0	26.8	62.2
ציון גבוה ביותר-6	185	36.8	37.8	100.0
Total	489	97.2	100.0	
Missing לא יודע	14	2.8		
Total	503	100.0		

**הפעלת משמרות זהב**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ציון נמוך ביותר -1	49	9.7	10.6	10.6
	2	30	6.0	6.5	17.0
	3	54	10.7	11.6	28.7
	4	88	17.5	19.0	47.6
	5	94	18.7	20.3	67.9
	ציון גבוה ביותר -6	149	29.6	32.1	100.0
	Total	464	92.2	100.0	
Missing	לא יודע	39	7.8		
Total		503	100.0		

**הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ציון נמוך ביותר -1	46	9.1	9.4	9.4
	2	28	5.6	5.7	15.2
	3	76	15.1	15.6	30.8
	4	101	20.1	20.7	51.5
	5	100	19.9	20.5	72.1
	ציון גבוה ביותר -6	136	27.0	27.9	100.0
	Total	487	96.8	100.0	
Missing	לא יודע	16	3.2		
Total		503	100.0		

**תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- ציון נמוך ביותר	28	5.6	6.5	6.5
2	35	7.0	8.1	14.5
3	59	11.7	13.6	28.1
4	103	20.5	23.7	51.8
5	95	18.9	21.9	73.7
6- ציון גבוה ביותר	114	22.7	26.3	100.0
Total	434	86.3	100.0	
Missing לא יודע	69	13.7		
Total	503	100.0		

**פיתוח שבילים לאופניים**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- ציון נמוך ביותר	169	33.6	35.3	35.3
2	63	12.5	13.2	48.4
3	64	12.7	13.4	61.8
4	70	13.9	14.6	76.4
5	46	9.1	9.6	86.0
6- ציון גבוה ביותר	67	13.3	14.0	100.0
Total	479	95.2	100.0	
Missing לא יודע	24	4.8		
Total	503	100.0		

## מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- ציון נמוך ביותר	56	11.1	11.7	11.7
2	42	8.3	8.8	20.4
3	70	13.9	14.6	35.0
4	115	22.9	24.0	59.0
5	93	18.5	19.4	78.3
6- ציון גבוה ביותר	104	20.7	21.7	100.0
Total	480	95.4	100.0	
Missing לא יודע	23	4.6		
Total	503	100.0		

## בטיחות בהסעות תלמידים

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- ציון נמוך ביותר	50	9.9	12.6	12.6
2	42	8.3	10.6	23.2
3	69	13.7	17.4	40.7
4	75	14.9	18.9	59.6
5	89	17.7	22.5	82.1
6- ציון גבוה ביותר	71	14.1	17.9	100.0
Total	396	78.7	100.0	
Missing לא יודע	107	21.3		
Total	503	100.0		

**אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- ציון נמוך ביותר	75	14.9	16.0	16.0
2	46	9.1	9.8	25.8
3	97	19.3	20.7	46.5
4	103	20.5	22.0	68.4
5	62	12.3	13.2	81.7
6- ציון גבוה ביותר	86	17.1	18.3	100.0
Total	469	93.2	100.0	
Missing לא יודע	34	6.8		
Total	503	100.0		

**הסברה בנושא תאונות דרכים**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1- ציון נמוך ביותר	59	11.7	13.0	13.0
2	49	9.7	10.8	23.7
3	77	15.3	16.9	40.7
4	83	16.5	18.2	58.9
5	93	18.5	20.4	79.3
6- ציון גבוה ביותר	94	18.7	20.7	100.0
Total	455	90.5	100.0	
Missing לא יודע	48	9.5		
Total	503	100.0		

Mean

	גבר	אישה	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	4.54	4.74	4.65
הפעלת משמרות זהב	4.17	4.39	4.28
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	4.11	4.31	4.21
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	4.16	4.34	4.25
פיתוח שבילים לאופניים	3.02	2.83	2.92
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	4.02	3.90	3.96
בטיחות בהסעות תלמידים	3.76	3.88	3.82
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	3.60	3.63	3.62
הסברה בנושא תאונות דרכים	3.76	3.92	3.84

Mean

	לא שמע	שמע	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	4.64	4.66	4.65
הפעלת משמרות זהב	4.33	4.21	4.28
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	4.23	4.18	4.21
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	4.31	4.17	4.25
פיתוח שבילים לאופניים	2.90	2.95	2.92
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	3.98	3.92	3.96
בטיחות בהסעות תלמידים	3.90	3.68	3.82
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	3.76	3.39	3.62
הסברה בנושא תאונות דרכים	3.88	3.78	3.84

Mean

	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	3.87	4.68	4.62	4.72	5.00	4.65
הפעלת משמרות זהב	3.36	4.27	4.22	4.47	4.65	4.28
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	4.71	4.36	4.17	4.12	3.94	4.21
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	4.07	4.23	4.17	4.37	4.82	4.26
פיתוח שבילים לאופניים	2.00	3.16	2.88	2.93	2.89	2.93
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	3.80	4.21	3.90	3.88	3.35	3.95
בטיחות בהסעות תלמידים	4.07	4.02	3.78	3.69	3.80	3.82
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	3.14	3.69	3.64	3.62	3.28	3.62
הסברה בנושא תאונות דרכים	3.36	3.93	3.84	3.81	4.12	3.85

Mean

	יסודית	על יסודית	תיכונת	על תיכונת	אקדמאית	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	3.63	4.35	4.82	4.65	4.56	4.64
הפעלת משמרות זהב	3.50	3.76	4.30	4.36	4.36	4.29
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	4.25	3.54	4.36	4.08	4.26	4.21
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	3.50	4.27	4.25	4.33	4.23	4.25
פיתוח שבילים לאופניים	2.57	2.46	3.01	3.13	2.72	2.91
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	2.88	3.35	3.94	4.14	3.97	3.95
בטיחות בהסעות תלמידים	3.88	3.95	3.79	3.92	3.72	3.82
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	3.50	3.42	3.84	3.75	3.28	3.61
הסברה בנושא תאונות דרכים	3.50	3.52	4.03	3.87	3.68	3.84



Mean

	הרבה מעל הממוצע	מעט מעל הממוצע	כמו הממוצע	מעט מתחת לממוצע	הרבה מתחת לממוצע	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	4.83	4.70	4.52	4.79	4.51	4.67
הפעלת משמרות זהב	4.54	4.06	4.59	4.16	3.76	4.29
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	4.20	4.17	4.34	4.37	4.16	4.26
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	4.45	4.29	4.31	4.33	3.98	4.30
פיתוח שבילים לאופניים	3.01	3.09	2.98	2.68	2.70	2.94
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	4.02	3.96	3.90	4.05	4.17	3.99
בטיחות בהסעות תלמידים	3.91	3.89	3.99	3.68	3.87	3.89
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	3.43	3.67	3.82	3.75	3.72	3.68
הסברה בנושא תאונות דרכים	4.01	3.84	4.12	3.73	3.73	3.92

Mean

	חילוני	מסורתי	דתי	חרדי	Total
מעברי חצייה בקרבת מוסדות לימוד	4.71	4.56	4.58	4.89	4.66
הפעלת משמרות זהב	4.36	4.36	4.25	3.74	4.29
הגבלת מהירות נסיעה באמצעות פסי האטה וכיכרות	4.22	4.16	4.26	4.48	4.23
תוכניות לימוד בנושא זהירות בדרכים בבתי הספר	4.36	4.22	4.28	4.08	4.27
פיתוח שבילים לאופניים	3.07	2.85	3.00	2.43	2.92
מתקנים בטיחותיים בגני שעשועים	4.02	3.90	3.93	3.96	3.96
בטיחות בהסעות תלמידים	3.88	3.73	3.67	4.30	3.84
אכיפה עי המשטרה או השיטור הקהילתי	3.60	3.66	3.74	3.50	3.63
הסברה בנושא תאונות דרכים	3.86	3.91	3.65	3.80	3.85

תן ציון לעירייה או לרשות המקומית במקום מגוריך, על טיפולה בנושא פגיעות ילדים בתאונות הדרכים, בהשוואה לטיפולה בנושאים אחרים שאקריא לך.

אם לדעתך הטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות דרכים הוא טוב הרבה יותר, טוב יותר, דומה, גרוע יו?  
או גרוע הרבה יותר מהטיפול בחינוך?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
בתאונות גרוע הרבה יותר	50	9.9	11.8	11.8
בתאונות גרוע יותר	95	18.9	22.5	34.4
דומה	186	37.0	44.1	78.4
בתאונות טוב יותר	68	13.5	16.1	94.5
בתאונות טוב הרבה יותר	23	4.6	5.5	100.0
Total	422	83.9	100.0	
Missing				
לא יודע	81	16.1		
Total	503	100.0		

והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בתברואה הוא

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
בתאונות גרוע הרבה יותר	48	9.5	11.4	11.4
בתאונות גרוע יותר	89	17.7	21.1	32.5
דומה	174	34.6	41.3	73.9
בתאונות טוב יותר	80	15.9	19.0	92.9
בתאונות טוב הרבה יותר	30	6.0	7.1	100.0
Total	421	83.7	100.0	
Missing				
לא יודע	82	16.3		
Total	503	100.0		

והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בטיפול חזות העיר הוא

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
בתאונות גרוע הרבה יותר	69	13.7	16.4	16.4
בתאונות גרוע יותר	111	22.1	26.4	42.8
דומה	151	30.0	35.9	78.6
בתאונות טוב יותר	63	12.5	15.0	93.6
בתאונות טוב הרבה יותר	27	5.4	6.4	100.0
Total	421	83.7	100.0	
Missing				
לא יודע	82	16.3		
Total	503	100.0		

		מין		Total	
		גבר	אישה		
האם לדעתך הטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות דרכים הוא טוב הרבה יותר, טוב יותר, דומה, גרוע יותר או גרוע הרבה יותר? יותר מהטיפול בחינוך	בתאונות גרוע הרבה יותר	Count	19	31	50
	%	8.8%	15.0%	11.8%	
דומה	בתאונות גרוע יותר	Count	52	43	95
	%	24.1%	20.9%	22.5%	
בתאונות טוב יותר	דומה	Count	99	87	186
	%	45.8%	42.2%	44.1%	
בתאונות טוב הרבה יותר	בתאונות טוב יותר	Count	37	31	68
	%	17.1%	15.0%	16.1%	
Total	בתאונות טוב הרבה יותר	Count	9	14	23
	%	4.2%	6.8%	5.5%	
Total	Count	216	206	422	
	%	100.0%	100.0%	100.0%	

			מין		Total
			גבר	אישה	
והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בתברואה הוא	בתאונות גרועה הרבה יותר	Count 24	24	48	
	%	11.0%	11.9%	11.4%	
	בתאונות גרועה יותר	Count 47	42	89	
	%	21.5%	20.8%	21.1%	
דומה	Count 86	88	174		
	%	39.3%	43.6%	41.3%	
בתאונות טוב יותר	Count 45	35	80		
	%	20.5%	17.3%	19.0%	
בתאונות טוב הרבה יותר	Count 17	13	30		
	%	7.8%	6.4%	7.1%	
Total	Count 219	202	421		
	%	100.0%	100.0%	100.0%	

			מין		Total
			גבר	אישה	
והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בטיפוח חזות העיר הוא	בתאונות גרועה הרבה יותר	Count 28	41	69	
	%	12.8%	20.2%	16.4%	
	בתאונות גרועה יותר	Count 54	57	111	
	%	24.8%	28.1%	26.4%	
דומה	Count 87	64	151		
	%	39.9%	31.5%	35.9%	
בתאונות טוב יותר	Count 38	25	63		
	%	17.4%	12.3%	15.0%	
בתאונות טוב הרבה יותר	Count 11	16	27		
	%	5.0%	7.9%	6.4%	
Total	Count 218	203	421		
	%	100.0%	100.0%	100.0%	

		מודעות נעזרת		Total	
		לא שמע	שמע		
האם לדעתך הטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות דרכים הוא טוב הרבה יותר, טוב יותר דומה, גרוע יותר או גרוע הרבה יותר? יותר מהטיפול בחינוך	באונות גרוע הרבה יותר	Count	33	17	50
		%	12.8%	10.4%	11.8%
	באונות גרוע יותר	Count	58	37	95
		%	22.5%	22.6%	22.5%
דומה		Count	108	78	186
		%	41.9%	47.6%	44.1%
באונות טוב יותר		Count	42	26	68
		%	16.3%	15.9%	16.1%
באונות טוב הרבה יותר		Count	17	6	23
		%	6.6%	3.7%	5.5%
Total		Count	258	164	422
		%	100.0%	100.0%	100.0%

		מודעות נעזרת		Total
		לא שמע	שמע	
והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בתברואה הוא	בתאונות גרועה הרבה יותר	Count 27	21	48
	%	10.5%	12.7%	11.4%
	בתאונות גרועה יותר	Count 55	34	89
	%	21.5%	20.6%	21.1%
	דומה	Count 102	72	174
	%	39.8%	43.6%	41.3%
בתאונות טוב יותר	Count 55	25	80	
%	21.5%	15.2%	19.0%	
בתאונות טוב הרבה יותר	Count 17	13	30	
%	6.6%	7.9%	7.1%	
Total	Count 256	165	421	
%	100.0%	100.0%	100.0%	

		מודעות נעזרת		Total
		לא שמע	שמע	
והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בטיפוח חזות העיר הוא	בתאונות גרועה הרבה יותר	Count 38	31	69
	%	14.7%	19.1%	16.4%
	בתאונות גרועה יותר	Count 68	43	111
	%	26.3%	26.5%	26.4%
	דומה	Count 85	66	151
	%	32.8%	40.7%	35.9%
בתאונות טוב יותר	Count 48	15	63	
%	18.5%	9.3%	15.0%	
בתאונות טוב הרבה יותר	Count 20	7	27	
%	7.7%	4.3%	6.4%	
Total	Count 259	162	421	
%	100.0%	100.0%	100.0%	

















		הגדרה דתית				Total	
		חילוני	מסורתי	דתי	חרדי		
האם לדעתך הטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות דרכים	בתאונות גרועה הרבה יותר	Count	16	23	5	4	48
	%	8.6%	15.6%	10.6%	11.4%	11.5%	
הוא טוב הרבה יותר, טוב יותר דומה, גרוע יותר או גרוע הרבה יותר? יותר מהטיפול בחינוך?	בתאונות גרועה יותר	Count	50	26	6	11	93
	%	26.7%	17.7%	12.8%	31.4%	22.4%	
דומה	Count	78	69	22	16	185	
	%	41.7%	46.9%	46.8%	45.7%	44.5%	
בתאונות טוב יותר	Count	36	20	9	2	67	
	%	19.3%	13.6%	19.1%	5.7%	16.1%	
בתאונות טוב הרבה יותר	Count	7	9	5	2	23	
	%	3.7%	6.1%	10.6%	5.7%	5.5%	
Total	Count	187	147	47	35	416	
	%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

		הגדרה דתית				Total	
		חילוני	מסורתי	דתי	חרדי		
והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בתברואה הוא	בתאונות גרועה הרבה יותר	Count	16	21	5	5	47
	%	8.9%	14.0%	10.4%	13.2%	11.3%	
דומה	בתאונות גרועה יותר	Count	42	27	10	9	88
	%	23.5%	18.0%	20.8%	23.7%	21.2%	
בתאונות טוב יותר	Count	75	60	20	15	170	
	%	41.9%	40.0%	41.7%	39.5%	41.0%	
בתאונות טוב יותר	Count	34	30	8	8	80	
	%	19.0%	20.0%	16.7%	21.1%	19.3%	
בתאונות טוב הרבה יותר	Count	12	12	5	1	30	
	%	6.7%	8.0%	10.4%	2.6%	7.2%	
Total	Count	179	150	48	38	415	
	%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

			הגדרה דתית				Total
			חילוני	מסורתי	דתי	חרדי	
והטיפול בהפחתת פגיעות ילדים בתאונות הדרכים בהשוואה לטיפול בטיפוח חזות העיר הוא	בתאונות גרוע הרבה יותר	Count	29	27	9	3	68
		%	15.3%	18.4%	20.5%	8.6%	16.4%
	בתאונות גרוע יותר	Count	50	33	13	12	108
		%	26.5%	22.4%	29.5%	34.3%	26.0%
דומה		Count	71	53	14	12	150
		%	37.6%	36.1%	31.8%	34.3%	36.1%
בתאונות טוב יותר		Count	31	24	2	5	62
		%	16.4%	16.3%	4.5%	14.3%	14.9%
בתאונות טוב הרבה יותר		Count	8	10	6	3	27
		%	4.2%	6.8%	13.6%	8.6%	6.5%
Total		Count	189	147	44	35	415
		%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

האם לדעתך חלה בשנים האחרונות שינוי לטובה או לרעה ברמת בטיחות הילדים בדרכים בעיר מגוריך? מהו השינוי שחל?

אם לדעתך חלה בשנים האחרונות שינוי לטובה או לרעה ברמת בטיחות הילדים בדרכים בעיר מגו:

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid שינוי רב לטובה	48	9.5	9.5	9.5
שינוי מסוים לטובה	165	32.8	32.8	42.3
לא חל שינוי	221	43.9	43.9	86.3
שינוי מסוים לרעה	18	3.6	3.6	89.9
שינוי רב לרעה	15	3.0	3.0	92.8
לא יודע	36	7.2	7.2	100.0
Total	503	100.0	100.0	



% within q16n

	שינוי	
	שינוי לטובה	שינוי לרעה
השינוי שחל <sup>a</sup>	17.8%	.0%
שמו יותר פסי האטה	23.5%	.0%
יש יותר מעברי חצייה	31.0%	.0%
מגרשי שעשועים פארקים	3.3%	.0%
נוכחות שוטרים	.5%	3.0%
הפחתת מהירות	3.8%	.0%
יותר רמזורים	3.8%	.0%
בטיחות ילדים באיזורי בית הספר	.9%	.0%
ענייני הסעות	12.7%	.0%
מודעות	11.3%	.0%
יותר משמרות זהב	1.4%	.0%
יותר גישה נוחה לכל דבר	.9%	.0%
שמים חגורות בהסעות	7.0%	3.0%
שלטים תמרורים	9.4%	.0%
בהסברה	1.9%	.0%
מסלולי אופניים	6.1%	.0%
כבישים בטוחים  פחות נפגעים	3.8%	.0%
מתקנים בטוחים	1.9%	.0%
חזות העיר  פיתוח העיר	.0%	3.0%
אין משמרות זהב	.0%	24.2%
לא משקיעים בנושא לא מטפלים כראוי	.5%	.0%
משקיעים יותר בספורט	.0%	12.1%
אין שוטרים כל הזמן נוסעים כמו מטורפים ולא עושים כלום	.0%	9.1%
יותר מדי מכוניות וזה המחיר	.0%	15.2%
יותר תאונות	3.3%	6.1%
אחר	4.2%	9.1%
לא יודע		

Percentages and totals are based on respondents.

a. Group