

# הנהג הצעיר נהיגה ואלכוהול



## תוכן עניינים

1. כיווני פעולה בתחום אלוהול סמים ונהיגה שיש לקדם 3
2. מאפייני הנהג הצעיר שיש להם נגיעה למעורבות בתאונות 8
3. מעורבות של נהגים צעירים בתאונות דרכים 15
4. פעולות בתחום הסברה לצעירים ברשות הלאומית 17

## 1. כוונת פעולה בתחום אלכוהול סמים ונהיגה שיש לקדם

הגישה של הרשות לנושא הנה גישה מערכתית, כלומר יש לשלב כוחות של כל הגופים העוסקים בעבריינות נוער בהקשר של נהיגה ואלכוהול

א. בתחום החינוך הקדם נהיגה - בחינוך התעבורתי בבתי הספר התיכוניים, להגביר פעילות להגדלת הידע וההבנה לגבי ההשלכות של אלכוהול על הנהג והכמויות שכל פרט יכול לשתות לפני שהוא נוהג, בהתייחס לכמות הכוסות, אחוז האלכוהול במשקה, משקל גופו, והאם השתיה מלווה באכילה או לא. כן יש להגביר את המודעות של הצעירים על ההשפעות של שימוש בסמים על הנהיגה יש להרחיב תכניות שבהן יש מעורבות הורים.

ב. בתחום ההסברה לתת חשיפה לפעילות האכיפה של המשטרה, להעלות את רמת הידע על השפעות השתיה, להתחבר לחוש האחריות, הבגרות, והחברות ולהוסיף ולנתק את הנהג השותה מנהיגה באמצעות סוכני השפעה ושינוי שאינם מעוררים בו התנגדות.

ג. למקד את פעולות אכיפה של המשטרה כלפי נהגים ששותים באזורי מזיגה וכלפי נהגים הנוהגים תחת השפעת סמים.

במקרים חריגים (קטינים, צרכני סמים כבדים או אלכוהוליסטים) ניתן לעצור צעירים, לפי סעיף 3 לפקודת המשטרה-מניעת עבירות, ולהזמין הורים לקחת את ילדם מתא המעצר.

ד. להגביר פעילות מתנדבים אזרחיים ומשטרתיים בקרב הקהילה לשכנוע צעירים ששתו לא לנהוג ולהניח לחברים לקחת אותם הביתה או לחזור הביתה במונית, לשכנע נהגים שיוצאים מפאבים לתת לנהג התורן ששתה פחות או לא שתה כלל לקחת אותם הביתה ולהקפיד על חגירת החגורות בקרב הנהג והנוסעים.

ה. להגביר את הדיווח של רופאים למכון הרפואי לבטיחות בדרכים על נהגים, שעל פי ידיעתם הנם אלכוהוליסטים או מסוממים או לוקחים תרופות כרוניות שפוגעות בכושרם של המטופלים שלהם לנהוג.

ו. להגביר את שיתוף הפעולה עם רשויות ועמותות הפועלות בנושא סמים ואלכוהול (הרשות למלחמה בסמים, אל-סם, אפש"ר), עם משרד הבריאות וכד'.

ז. להרחיב את החקיקה :

- **תיקוף כלי מדידה ( אלכוהולמטר ) של מידת השכרות של הנהגים בבתי המשפט**
- **להקל על המשטרה לאכוף את החוק על ידי מתן גישה חופשית למדידת רמת אלכוהול בדם בקרב נהגים, לרבות בדיקות אקראיות.**
- **החמרת הענישה כלפי נהגים ששתו, שלילת רשיונות במקום לנהגים שנתפסו נוהגים ברמת אלכוהול גבוהה מהמותר .**  
יש להגיע לכך ששוטר יוכל בכל אימת שיחפוץ (וללא "חשד סביר" ) לערוך בדיקת נשיפה במכשיר מאושר כחוק ואם החשוד נמצא שיכור זה יספק את התביעה, הנבדק יהיה רשאי בכל מקרה לדרוש ולקבל בדיקת דם .
- ח. **שיתוף פעולה עם מערכת הבריאות בביצוע בדיקות דם לנהגים- הבדיקות, אם יעשו בהוראת השוטר או ביוזמת הנהג, יבוצעו תוך שיתוף פעולה מלא עם בתי החולים, בפרקי זמן סבירים מזמן ביצוע פעולת האכיפה, בטרם התאדו ההוכחות לשכרות הנהג.**  
ידוע היום על סירובים ללקיחת דמים בחדרי מיון של בתי חולים שחלקם נובעים מכך שחוק חופש האדם וחרותו אינו מאפשר לקיחה אוטומטית של דמים ללא אישור הפרט וללא " חשד סביר" של השוטר או מעורבות בתאונה.
- ט. **בנוגע לפאבים**
  1. חיוב פאבים לתת למבלים בין כותליהם אפשרות לשתות משקאות לא אלכוהוליים.
  2. חיוב פאבים להציג את "כרטיס הנהג" המפרט ריכוז אלכוהול בדם באחוזים בתלות במשקל הגוף ומספר מנות המשקה .
  3. הגברת האכיפה כלפי פאבים המוכרים אלכוהול לצעירים בניגוד לחוק.
  4. הגבלת שעות פתיחת הפאבים לנהגים צעירים.
- י. **שדרוג מערכת רישום נתוני התאונות והנפגעים המגיעים לחדרי הטראומה, בבתי החולים, לרבות נהגים שנפצעו ונמצאו שיכורים או תחת השפעת סמים והעשרת קובץ נתוני התאונות בנתונים אלה.**
- יא. **קידום חוק משותף של שר התחבורה עם ח"כ לנגנטל של רשיון נהיגה בשלבים שכולל :**
  1. נהג מלווה ל- 6 חודשים.
  2. הגבלת מספר וגיל הנוסעים ברכב עם הנהג הצעיר (נוסע אחד למשך שנה).

3. לאפשר לקצין משטרתני לשלול רשיון נהיגה בשלילה מנהלתית לנהגים חדשים שבצעו עבירות קשות מסוג: נסיעה במהירות מופרזת, אי ציות לשלט עצור, מעבר על קו לבן ומעבר ברמזור אדום.
4. **חיוב נהגים שאותרו כ"אלכוהוליסטים" או הורשעו בנהיגה בשכרות,** בהתקנת מערכת ברכבם לנעילת הצתה. המערכת מחייבת את הנהג לנשוף אויר לתוכה. שיעור מסויים של אלכוהול באויר הנשוף לא מאפשר את התנעת הרכב.
5. **ביצוע מחקר מקיף על חשיפת נהגים לסמים ונהיגה תחת השפעת סם** בשיתוף עם אגף התנועה במשטרה ועם ארגונים המטפלים בנושא. זאת לאור בדיקה ראשונית שנעשתה בנושא המצביעה על קשר בין צריכת סמים ומעורבות בתאונות.

### **וועדת משפטנים שבראשה עמדה עו"ד ארטמן שישיבה על המדוכה בשנת 2000 המליצה כלהלן:**

1. לאסור על מכירת אלכוהול לקטינים ( מוצע תיקון לסעיף 193 לחוק העונשין)
2. לאפשר למשטרה לערוך לנהגים בדיקות נשיפה אקראיות ( היום צריך שיהיה "חשד סביר" שהנוהג הוא אכן שיכור או שהנוהג ברכב היה מעורב בתאונת דרכים) מוצע תיקון סעיף 64 ב לפקודת התעבורה וכן תקנות התעבורה.
3. לאפשר צוו מבחן לעבריינים נפגעי אלכוהול כתחליף לענישה ( מוצע תיקון סעיפים 82 ו-85 לחוק העונשין).
4. לפקח על מוסדות לטיפול בנפגעי אלכוהול וחומרים ממכרים.

ההמלצה השניה עוררה התנגדות של נציגת משרד התחבורה בוועדה שטענה כי בדיקות נשיפה אקראיות עומדות בניגוד לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו שכן יש בה חדירה לפרטיות האדם במידה העולה על הנדרש למטרת שמירה על שלום הציבור. וכי הסמכויות הקיימות היום די בהן.

## המלצותיו של פרופ' דוד שנער שחקר את הנושא לאורך שנים

במימון הרשות הלאומית לבטיחות הן כלהלן :

1. יש לשפר את התיעוד של מעורבות אלכוהול בתאונות ע"י שינוי טופסי הדיווח, נוהלי הדיווח ושיטות המעקב של המשטרה. לשם כך יש להכין מערך הדרכה לשוטרים. ניתן לעשות זאת בדרכים שונות כמקובל למשל בארה"ב.
2. יש להחמיר את הפיקוח על הגשת משקאות חריפים לקטינים בפאבים. בסקר הנוכחי ובסקרים הקודמים, רבים מאלה שסירבו להתראיין נראו צעירים מהמותר, וחלק מאלו שהסכימו להתראיין היו מתחת לגיל 18.
3. יש לאפשר לשוטרים לקבוע את מעורבות האלכוהול בעבירות תנועה או תאונות דרכים בצורה נוחה וקלה יותר מהמקובל היום, על מנת שלא יימנעו במודע מלציין את מעורבות האלכוהול.
4. יש לשפר את ההדרכה לגילוי סימנים של שיכרות בנהיגה, בראיון הנהג, במבחן פיקוח מתוקן (STANDARD FIELD SOBRIETY TEST).
5. יש להרחיב את השימוש במבחני נשיפה ניידים ולהתאמץ לעשות את תוצאותיהם קבילות על-פי החוק (כפי שהמצב מקובל היום במקומות שונים בעולם). דיוק המכשירים בהחלט מאפשר זאת.
6. יש להתמקד בהסברה על מספר נושאי ידע הכוללים :
  - א. השפעת האלכוהול על הנהג.
  - ב. ה"מידה הקבועה בחוק" לגבי הישכרות ומשמעותה ביחס למספר מנות המשקה המותרות לכל אדם לפי משקלו.
  - ג. העונשים הצפויים לנהג שנתפס כשהוא שיכור על-פי החוק, וזכות השוטר לדרוש בדיקת אלכוהול.
  - ד. אסטרטגיות להימנעות מלנהוג תחת השפעת אלכוהול (כגון "נהג מיועד" בחבורה).
7. יש לשלב את מבצע ההסברה עם אכיפה הולמת מחד גיסא ולא לבזבז משאבים על הסברה שאינה מלווה באכיפה גלויה ומסיבית מאידך גיסא. מימוש האחד ללא השני הוכח כבלתי יעיל (Shinar and Menight, 1986).
8. יש להרחיב את ההסברה והחינוך ולהפנותם לגורמים שמעבר לנהג השתוי, כגון-הורים, ידים, ומנהלי פאבים (Mcknight, 1990, 1991).

9. יש לדרוש, לצורך המבחן התיאורטי לקבלת רשיון, שכל נהג ידע את כמות האלכוהול המרבית שהוא אישית יכול לשתות לפני שיגיע לרמת 0.05% (על פי המשקל שלו).

10. יש להגביר את שיתוף הפעולה והפעולות המשולבות של משרדים שונים כגון משרד החינוך, משרד התחבורה, משטרת התנועה הארצית, משרד הבריאות ומשרד המשפטים. דרך אחת לעודד שיתוף פעולה כזה, הוא לתת העדפות במימון פעילויות בין משרדיות. דרך אחרת היא להקים ועדות היגוי בין-משרדיות מטעם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

11. יש לבדוק המלצות לטיפול בבעיות הנהיגה תחת השפעת אלכוהול שהתקבלו על ידי מדינות אחרות עם רמת שתייה ורמת מינוע גבוהות משל ישראל. נקודת מוצא טובה היא מסקנות הסדנא של "הרופא האישי" (Surgeon General, 1990).

## 2. מאפייני הנהג הצעיר שיש להם נגיעה למעורבות בתאונות

### 1. גיל הנהג

גיל הנהג משפיע על המעורבות ביחס הפוך וקבוע. ככל שהגיל גבוה יותר, יורדת המעורבות היחסית של קבוצת מחזיקי הרשיון באותו הגיל.

### 2. וותק בנהיגה

הוותק בנהיגה משחק תפקיד מרכזי במעורבות אך כוון השפעתו איננו קבוע לאורך זמן

א. בשנה הראשונה, דווקא, ובאופן בלתי תלוי בגיל, מעורבות הנהג המתחיל נשארת נמוכה בהשוואה למעורבות נהג וותיק יותר, באותו גיל.

ב. בשנת הנהיגה השנייה המעורבות עולה באופן חד, תוך הכפלת אחוז המעורבים פי שניים עד פי שלושה, וזאת בכל קבוצות הגיל. אבל, אדם שמתחיל לנהוג בגיל מבוגר יחסית, מציג מעורבות התחלית נמוכה יותר ממעורבות הנהג הצעיר.

ג. מעבר לשלוש שנות ותק, משפיע גורם הגיל בצורה מתונה, כאשר צעירים בני 19-24 מעורבים יותר מאשר המבוגרים ששיעור מעורבותם ממשיך לרדת.

ד. המעורבות הגבוהה ביותר מאפיינת את קבוצת הצעירים מתחת לגיל 19 בעלי ותק בנהיגה של יותר משנה – זו קבוצת הסיכון העיקרית. קבוצה זו מורכבת ברובה מחיילים שהוציאו רשיון לפני גיוסם לצה"ל ובמהלך השירות מלאה שנה לרשיון הנהיגה שבידם.

### 3. רמת נסועה שנתית נמוכה של המתחילים לנהוג מתחת לגיל 18 .

אין בידנו נתונים זמינים על מידת החשיפה של המתחילים לנהוג מתחת לגיל 18 בישראל (וגם לא של קבוצות הגיל האחרות). בהנחה ששיעור הנסיעה שלהם הנו לכל היותר כ- 50% מהנסועה הממוצעת של הרכב הפרטי שהיא היום כ- 19 אלף לשנה (כלומר, בהנחה שהם נוהגים כ- 9.5 אלף ק"מ בשנה, כ- 175 ק"מ בשבוע), הרי שיחסית למידת החשיפה שלהם, גם קבוצת בני ה- 18 מעורבים במידה העולה פי ארבע על כלל האוכלוסייה ואף במידה העולה על הצעירים בני 19-24.

מנתוני מחקרים בעולם נמצא כי קיים מתאם חיובי בין הקילומטראג' השנתי (מידת החשיפה) וההסתברות לתאונה, אך מגמה זו אינה מתפתחת באותו הקצב בקבוצות הגיל השונות. **בקרב צעירים השפעת החשיפה על המעורבות חדה במיוחד לגבי צעירים בעלי וותק של שנה אחת.** לעומת זאת בני הגילאים הגבוהים יותר, בעלי ותק דומה מציגים קצב מעורבות מוחלט ויחסי נמוך יותר. ככל שהוותק גבוה יותר, ההבדלים בין הקבוצות נוטים להצטמצם.

#### 4. זמינות רכב

נתוני מחקרים על זמינות רכב של צעירים (אלגרישי מוקואס 1994) מעלה כי לכ- 42% מהצעירים יש רכב העומד לרשותם באופן קבוע ועוד לכ-51% הרכב זמין לפעמים, ורק 7% מהצעירים ענו כי כמעט אף פעם עומד לרשותם רכב.

#### 5. נהיגת לילה ועייפות

כשלושה רבעים מבין ההרוגים בתאונות דרכים בגילאים 17-19 נהרגו בלילה וכשני שלישים מבין הצעירים בגילאי 20-24. (ראה התפלגות לפי שעות בלוח מספר 1 בנספח הלוחות) ממחקרים שנערכו בארץ, על פי דוחי הצעירים עצמם על דפוסי הנהיגה שלהם **נמצא כי המאפיין העיקרי של הצעירים הוא שכיחות הנהיגה בלילה לעומת הקבוצות האחרות.** כידוע, תאונות הלילה, גם אלה של הצעירים בשנת 2001, חמורות יחסית לתאונות היום. מרבית ההרוגים הנם נהגים ונוסעים שהיו עמם ברכב.

מבין הנהגים הצעירים בגילאי 18-24 שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשנת 2001, רק 48% היו מעורבים בתאונת שאירעו בין השעות 7 בערב ל- 7 בבוקר. (ראה לוחות מספר 2 ו-3 בנספח הלוחות) העייפות הנה גורם סיכון המאפיין צעירים המשרתים בצה"ל ומגיעים לחופשות לאחר ימי אימונים מפרכים ומעט שינה ומנסים לחסוך בשעות שינה לטובת שעות בילוי עם בנות זוג וחברים.

#### 6. נהיגת סוף שבוע

מנתוני מחקרים עולה שכיחות הגבוהה של נסיעות בסוף שבוע בקרב נהגים צעירים. גברים צעירים נוהגים בסופי שבוע הרבה יותר מנשים, וכאשר בני זוג נוסעים ביחד בדרך כלל הגבר הוא הנוהג.

## 7. עירוני/ בין עירוני

בעוד שבקרב כלל אוכלוסיית הנהגים מתחלקות התאונות בין עירוני לבין עירוני ביחס של 72% עירוניות (33% מהקטלניות בעיר) ו-28% בינעירוניות (67% מהקטלניות) הרי שבקרב הצעירים שיעור התאונות העירוניות מעט גבוה יותר, בשנת 2001, 74% מתאונות הנהגים הצעירים מתרחשות בעיר שיעור הקטלניות בעיר מגיע ל- 43% מכלל הקטלניות.

## 8. נהיגת צעירים וצריכת משקאות חריפים

אין בידנו נתונים על הרגלי צריכת אלכוהול בקרב הנהגים בישראל ועל רמת אלכוהול בדם בקרב נהגים הנוהגים בדרכים. במחקר שנערך בקרב תלמידי תיכון (ד"ר בת שבע רונן, אוני' תל-אביב, 1996) נמצא כי באופן כללי קיימת מגמה של עליה בצריכת אלכוהול מכיתה י"א לי"ב כפי שניתן לראות בטבלה שלהלן.

סוג משקה	כיתה י"א	כיתה י"ב
בירה	45.6	55.8
יין	40.3	41.5
משקה חריף	33.5	40.3

שיעורי צריכה דומים נמצאו בעבודה של ע. הוכרמן וד. מוקואס אוגוסט 1994. במחקר זה נמצא כי השתייה בקרב צעירים נפוצה יותר מאשר בקרב מבוגרים. בעיקר שתיית בירה ומשקאות חריפים בפאבים ובמסיבות. כ-50% מהצעירים שותים בירה, מתוכם כ- 16% באופן "די קבוע", כשליש שותים משקאות חריפים, 10% באופן "די קבוע". נשים שותות פחות מגברים. המשטרה אוכפת לפי סעיף 193 לחוק "משקאות משכרים" וסוגרת מקומות שמוכרים בו משקאות משכרים לקטינים למטה מגיל 18.

## 9. נהיגה לאחר שתייה

כרבע מהנחקרים במחקר הוכרמן ומוקואס ב- 1994 הודו כי הם נוהגים לאחר שתייה. בקרב הצעירים הגיע אחוז הנוהגים לאחר שתייה ל- 30%.

בסקר שערכו פלג ושוורצמן 19 ב-1995 באזור באר שבע נמצא כי 39% מבעלי רשיון נהיגה נוהגים ברכב לאחר שתיית משקאות אלכוהוליים ומתוכם 23% עושים זאת "תמיד" או "לעיתים תכופות".

במחקרו של פרופ' דוד שנער בקרב מבלים בפאבים נמצא כי קיימת תופעה של עליה משמעותית בכמות האלכוהול שאנשים שותים בפאבים. בשנת 1999 אנשים שתו בממוצע 3.1 משקאות לעומת 2.3 ב-1997 ורמת האלכוהול בדם של השותים היתה כמובן גבוהה יותר (% 0.041 לעומת % 0.026). המדאיג הנו שהמבלים בפאבים דומה שהתרגלו לכמויות שתייה גדולות יותר ואחוז השותים שהרגישו שיכורים ירד מעט ב-1999 לעומת 1997 (16% לעומת 19%).

עם זאת נראה כי להסברה הרבה שנעשתה בשנים האחרונות שהיתה מכוונת ליצירת ההפרדה בין נהיגה לשתיה יש השפעה שכן אצל הנהגים שהתכוונו לנהוג נמצאה רמה נמוכה יחסית של אלכוהול בדם מאשר בקרב המבלים שלא התכוונו לנהוג, (ממוצע של % 0.032 לעומת % 0.047).

עדיין כרבע מהאוכלוסייה אינו מפריד בין שתייה ונהיגה. אצל כ-20% מאלה שהתכוונו לנהוג היה ריכוז אלכוהול בדם גבוה מהמותר על פי חוק. מצב זה חמור ביותר, במיוחד לאור העובדה שב-1997 "רק" 7% מהמתכוונים לנהוג הייתה רמת האלכוהול בדם של % 0.05 או יותר.

68% מהמרואיינים מכירים בכך שהסיכוי להיות מעורב בתאונות עקב נהיגה בשכרות הוא "גבוה" או "גבוה מאד".

67% העריכו את הסיכויים להיתפס על ידי המשטרה בגין נהיגה בשכרות שהוא "נמוך" עד "נמוך מאד".

נראה שבשנת 1999, עדיין קיימת חוסר ידיעה והערכת חסר גבוהה אצל נהגים לגבי כמות המשקאות שמותר להם לשתות לפני שמתרחשת פגיעה ביכולתם לנהוג.

## 10. מאפייני שימוש ברכב

יחסית לנהגים הבוגרים יותר, הצעירים נוסעים יותר: בלילה, בסופי שבוע ולמטרות פנאי, בילויים וביקורים מאשר למטרות עבודה.

יש לציין את התופעה של ריבוי נסיעות צעירים גם כנוסעים ברכב. בעבודה של הוכרמן ומוקואס בשנת 1994 הם מצאו כי "מקדם המילוי" של כלי רכב בהם נוהגים צעירים גבוה משמעותית מ"מקדם המילוי" של רכב של יתר הנהגים.

הנטייה לנסוע בחברותא נגזרת כנראה הן המזמינות הנמוכה יחסית של קבוצת הצעירים לרכב והן מדפוסי השימוש: הנסיעה מהווה חלק מהבילוי וההליכה

המשותפת עם החברים לאתר הבילוי. מקומות ואזורי הנסיעה מזדמנים, לא קבועים, ומסלולי הנסיעה חדשים ובלתי מוכרים.

## **11. מאפייני תפיסת העולם וחוויית הנהיגה של צעירים**

**מאפיינים אוניברסליים של צעירים:** פזיזות וקלילות, אופטימיזם מוגזם, הערכת חסר וחוסר מודעות לסיכונים פוטנציאליים, בטחון עצמי מוגזם בשנה השניה לנהיגה ונטייה ללקיחת סיכונים, נטייה שלא לקחת אחריות, נתונים יותר מאחרים ללחץ חברתי של עמיתים בגלל הצורך החזק להיות מקובל חברתית.

התמודדות הצעירים עם הנהיגה ורכישת הרגלי הנהיגה שיתעצבו לשנים הבאות, מתרחשים במקביל לשינויים חריפים ביותר שמתרחשים אצל הצעיר בתהליך ההתבגרות שלו, הבשלתו כאדם בוגר וההליכה לשירות הצבאי.

בתפיסת העולם של הצעירים תופסת הנהיגה מקום חשוב מאד וקרוב מאד ל:

א. **האופן שבו הצעיר תופס את עצמו:** הערכה עצמית, קבלה עצמית, מסוגלות (שליטה, כוח ויכולת לכוון).

ב. **לנהיגה היבטים חברתיים ובין אישיים:** יוקרה, קבלה השתייכות, עצמאות ומרחב אישי, שליטה ותקיפה.

ג. **לנהיגה היבטים רגשיים וחווייתיים:** עוררות וריגוש (הנאה מול פחד), פורקן לדחפים, ביטוי לרגשות, הרגעה עצמית מול מתח ועצבנות.

### **התועלות בלקיחת סיכונים בנהיגה אצל צעירים:**

הפגנת שליטה, עצמאות, כוח, "גבריות", צמצום זמן נסיעה, יתר ערנות ומעוררות תחת לחץ המטלה ומילוי הצורך ברמת גירוי ורמת אדרנלין מסויימת בדם. הנהיגה מאפשרת לפרט הנוהג להביע תסכולים או להוות תהליך פיצוי על כישלון, פורקן למתח או סכסוכים בתא המשפחתי, מקצועי או חברתי, הבעת התנגדות לחוק ומשמעת, הבעת "אני" עצמאות וכד'.

## **12. שימוש בסמים בקרב צעירים**

על פי נתוני מחקר שנעשה על ידי ד"ר רחל בר המבורגר לאורך מספר שנים מצטיירת תמונה מדאיגה ביותר של מגמת עליה בעשור האחרון בשימוש בסמים פסיכואקטיביים בגילאים הרלבנטיים להתחלת הנהיגה כלהלן:  
בקרב צעירים בני 15-16 (רכב דו גלגלי) עליה מ-7.7 בשנת 1990 ל-9.4 ב-2001-

בקרב צעירים בני 18 - 17 (התחלת נהיגה) עליה מ-7.5 בשנת 1990 ל-13.7 בשנת 2001

בקרב צעירים, בשירות חובה, עליה מ-5.7 בשנת 1990 ל-11.3 ב-1998- בקרב צעירים בני 19-24 (צעירים) עליה מ-7.0 בשנת 1990 ל-13.5 ב-2001- כמו כן יש עליה לאורך השנים בשיעורי ההתנסות הרב-פעמית של תלמידים בגיל 12-18 בסמים השונים והיא נעה בין 3.7 למריחואנה, 2.8 לחשיש ל-2.2% לאקסזי 1.2% להירואין. בקרב מבוגרים בגילאי 18-40 מגיע שיעור המתנסים הרב- פעמיים ל-5.5% למריחואנה, 3.5% לחשיש, 0.6% אקטזי, ו-0.1% להירואין.

נושא הסמים ונהיגה, באופן עקרוני אינו מטופל באופן מערכתי. למשטרה אין נתונים על הקשר בין סמים ונהיגה ואין יכולת לבדוק, למעט במקרים קיצוניים.

גם במכון הרפואי לבטיחות בדרכים במשרד הבריאות נבדקים רק נהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קשות או במקרים קיצוניים של משתמשים קשים בהם נשקלת שלילת רשיונות.

בעולם המערבי ידוע על קשר בין שימוש בסמים ומעורבות בתאונות אצל צעירים (אם כי שיעורי החשיפה גבוהים בהרבה). בחלק מהמדינות קיימת ליברליות מסויימת בקשר לסמים רכים .

להערכתנו השימוש בסמים בישראל הולך והופך למכת מדינה ותחושתנו שיש לכך השלכות גם לגבי מעורבות צעירים בתאונות.

מחקר גישוש שנעשה בנושא בשנת 2000 העלה קשר בין מעורבות בתאונות לשימוש בסמים. לפיכך הוחלט ברשות לערוך מחקר מקיף יותר בנושא. המחקר יערך בשיתוף עם מחלקת התנועה במשטרה ובשיתוף עם רשויות והעמותות העוסקות בנושא הסמים. על פי תוצאות המחקר יקבע אופן הפעולה.

בנוסף לכך במסגרת תכנית " החינוך התעבורתי" הנלמדת בכיתות י"א בבתי הספר התיכוניים עוסקים בהיבטים השונים של אבדן שליטה כתוצאה משימוש באלכוהול וסמים והסכנות לנוסעים ברכב ולמשתמשי דרך נוספים.

### **13. האלכוהול והנהג**

לאלכוהול יש השפעה שלילית על כושרו של הנהג ביחס לריכוז האלכוהול בדם.

ברמות נמוכות של ריכוז האלכוהול בדם (עד לרמה המותרת בארץ 0.05%) ההשפעות על יכולת הנהיגה יכולות לבוא לידי ביטוי בירידה בכושר השיפוט של הנהג, בלקיחת סיכונים שלא היה לוקח אותם אילולא שתה, ובהתחלה של שיבוש בתיאום שרירים.

ככל שרמת האלכוהול גבוהה יותר באה לידי ביטוי ביתר שאת חוסר היכולת לבצע פעולות שדורשות כושר שיפוט, ראייה תקינה ותיאום שרירים. הקשר בין שתיה ואלומות בכלל מוכר, האלכוהול מגביר אלימות באדם, שמלכתחילה אלים באופיו, גם אנשים שקטים ייתכן שיהיו אלימים לאחר ששתו לשוכרה. רב התאונות הקשורות באלכוהול מתרחשות בשעות החשיכה, העבירות האפייניות לנהג השרוי תחת השפעת אלכוהול הן למשל: פניה ברדיוס רחב מאד תוך חדירה למסלול הנגדי, נסיעה על הפס הלבן במרכז הכביש, או נסיעה בזיג זג, נסיעה בקרבה מסוכנת ליד עצמים שונים בדרך, או ליד מכוניות אחרות, סטיות פתאומיות ממסלול הנסיעה, ירידה חוזרת ונשנית לשוליים ועוד. כשרואים תופעות אלה בכביש ההסתברות היא שהנהג ב-55%-65% שיכור (ד"ר שושנה וייס, האגודה למניעת אלכוהוליזם בישראל).

בכל רמות ריכוז אלכוהול בדם עלולים נהגים בקבוצות הגיל הצעירות 17-24 להיות מעורבים בתאונות יותר מאשר שאר הנהגים, בגלל ההצלבה של חוסר הכרה בהשפעות של האלכוהול ששתו עליהם, עם כל המשתנים שנזכרו בסעיפים 1-12 לעיל.

### 3. מעורבות של נהגים צעירים בתאונות דרכים

א. שיעור מעורבות של נהגים צעירים בתאונות דרכים ל-1000 נהגים

בקבוצת הגיל, הנו פי שניים מאשר בקרב כלל הנהגים .

0.56 בקרב בני עד 18, 0.43 בקרב 19-24, לעומת 0.27 בקרב כלל הנהגים.

(ראה לוח מספר 4 בנספח הלוחות המצו"ב)

ב. חומרת הפגיעה של צעירים גבוהה יותר.

הצעירים עד גיל 24 מהווים כ- 18% מכלל הנהגים אבל מהווים כ-26.5%

מכלל המעורבים בתאונות וקרוב ל-30% מהמעורבים בתאונות קטלניות.

ראה לוח מספר 4 בנספח הלוחות המצ"ב)

ג. הוותק בנהיגה נמצא ביחס הפוך למידת המעורבות בתאונות, עם זאת

רמת המעורבות של הנהגים בני 18 לאחר שנת הנהיגה הראשונה מגיעה

לשיא.

3.6% מעורבים בתאונות מכלל הנהגים בגיל זה במצבת הנהגים, לעומת

שיעור מעורבות של 1.24% נהגים מעורבים בתאונות מכלל הנהגים במצבת

הנהגים. כלומר, הנהג המתחיל חושף עצמו ליותר ויותר סיכונים לאחר

שנת הנהיגה הראשונה. לאחר מכן שיעור המעורבות הולך ויורד עם

העלייה בוותק.

(ראה לוחות 5 ו-6 בנספח הלוחות)

ד. נהגים צעירים מעורבים במידה רבה יחסית בתאונות קטלניות שסיבתן

שכרות.

שיעור הנהגים המעורבים בתאונות דרכים חמורות (הרוגים ופצועים קשה)

שסיבתן שיכרות מגיע לכדי 2.8% ו-3.8 בקרב בני עד 18 ו-19-24 בהתאמה

לעומת 1.7% בקרב כלל הנהגים כלומר פי שנים מאשר בקרב כלל הנהגים.

מתוך סה"כ הנהגים שנהרגו בתאונות שסיבתן שכרות, מתוכם, 50% היו

בני למטה מ-גיל 24, (4 מתוך 8), על אף שהם מהווים 18% מכלל הנהגים.

מתוך הנהגים שהיו מעורבים בתאונות שכרות חמורות, 38% היו בני 18-

24 (18 מתוך 47). (ראה לוח מספר 7 וגרף מספר 8 בנספח הלוחות).

אין לנו ספק שדיווחי המשטרה לגבי סיבות התאונות לוקים בחסר ובנושא

השכרות הם לוקים מאד בחסר החוק מאפשר לשוטרים לשלוח את הנהג

לבדיקת אלכוהול רק אם קיים "חשד סביר" שהוא בגילופין. לפיכך, קל

יותר לשוטר לרשום שסיבת התאונה הייתה סטייה מנתיב או מהירות

מופרזת מאשר לשלוח את הנהג לבדיקת אלכוהול בבתי חולים או לקחת

אותו לתחנת המשטרה לבדיקת אלכוהול בנשיפה.

ה. **נהגים (גברים) צעירים מעורבים בתאונות בשיעור גבוה בהרבה מנהגות צעירות** וחומרת הפגיעה שלהם גבוהה יותר. בקרב בני 18 ומטה המעורבים בתאונות שיעור הזכרים הנו כ- 78%. מהנהגים המעורבים בתאונות דרכים קטלניות שהם בני 18 ומטה שיעור הזכרים מגיע ל- 91%. בקרב כלל הנהגים הנפגעים שיעור הזכרים מכלל המעורבים ומכלל ההרוגים דומה.

(ראה לוח מספר 9 בנספח הלוחות)

ו. **נהגים צעירים מעורבים יותר בתאונות מסוג תאונות רכב יחיד: מסוג פגיעה בעצם דומם, התהפכות, ירידה מהכביש** (ראה לוחות מספר 10 וגרף 11 בנספח הלוחות).

ז. **עבריינות תנועה – מרבית הנהגים הצעירים בני 18 ומטה שהיו מעורבים בתאונות דרכים 65% עברו עבירת תנועה.** ו - 57% מבין גילאי 19-24 לעומת 53% מכלל הנהגים.

הצעירים (עד גיל 24) מעורבים במיוחד: **בתאונות מסוג מהירות מופרזת, קבוצה זו מהווה 47% מנהגים מעורבים בתאונות קטלניות שעבירת הנהיגה היתה נהיגה במהירות מופרזת, למרות שהיא מהווה כרבע מהנהגים המעורבים בתאונות. הצעירים מהווים 50% מנהגים מעורבים בתאונות קטלניות שסיבתן עבירת אי שמירת מרחק, ו-40% מנהגים מעורבים בתאונות קטלניות שסיבתן הייתה סטייה מנתיב.** (ראה לוחות 12 – 13 בנספח הלוחות).

ח. **צעירים עד גיל 24 מעורבים יותר בתאונות קטלניות בהן מעורבים אופנועים.** הם מהווים 57% מנהגים המעורבים בתאונות קטלניות של אופנועים עד 50 סמ"ק, וכ - 30% מהנהגים המעורבים בתאונות קטלניות של אופנועים מעל 50 סמ"ק למרות שהם מהווים רק 18% מכלל הנהגים. (ראה גרף 14 בנספח הלוחות)

## 4. פעולות בתחום ההסברה לצעירים בנושא נהיגה ואלכוהול ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים והתפיסה העומד בבסיסן

### קמפיין אלכוהול ונהיגה

בחודשים יוני-יולי 1995 נערך לראשונה בישראל קמפיין בנושא "אלכוהול ונהיגה". לפי הקמפיין נעשו שני מחקרים (ע"י חברת מרטנס-הופמן וע"י פרופ' שנער) שהיוו את חומר הרקע הישראלי העיקרי לקמפיין. כמו כן, נערכה סקירת ספרות ענפה מן העולם בנושא.

### מהמחקר של דוד שנער עולה כי:

- שתיית אלכוהול היא תופעה נפוצה המקיפה לפחות 80% ממבקרי הפאבים כמעט 50% מן המבלים עתידיים לנהוג בעצמם, וההחלטה מי ינהג אינה תלויה בכמות השתיה שצרכו אלא בדרך כלל, ההחלטה גומלת בלב המבלה עם היציאה לבילוי.
- 30% מן המרגישים עצמם שיכורים ינהגו למרות הכל.

### מהמחקר של מרטנס-הופמן עולה כי:

- 20% מהנבדקים שותים משקאות אלכוהולים בתדירות גבוהה מאוד (ובכל יום או כל יומיים). אחוז דומה צורך כמות גדולה של משקאות (3 ומטה) ומעלה.
  - צעירים עד גיל 21 שותים פחות.
  - קיימת בורות באשר לכמות האלכוהול שמותר לשתות ועדיין להיות כשיר לנהיגה. 27% מדווחים כי ניתן לשתות 4 משקאות או יותר. 25% השיבו שניתן לשתות 3 משקאות כדי להגיע להגיע לריכוז זה.
  - 60% חזרו הביתה גם לאחר 3 משקאות או יותר.
- במהלך המחקר הוקמו נקודות בדיקה ביציאה ממקומות הבילוי ושם נבדקו 722 נהגים לגבי רמת האלכוהול בדמם. הבדיקה העלתה 17% נוהגים ברמת אלכוהול המותרות עפ"י החוק. כ-5% ברמת אלכוהול האסורה.

### סקר הספרות שבצענו, הצביע על כך:

- נהגים ממעיטים בסכנה הכרוכה בנהיגה תחת אלכוהול של מעט אלכוהול.
- נהגים ממעיטים בערכה הפוטנציאלי המשכר של הבירה.
- נהגים מפריזים בכמויות שהם מציבים לעצמם כגבול.

- נהגים תומכים בהפעלת מבצעי אכיפה ע"י המשטרה ע"י המשטרה, במסגרתם תעשנה בדיקות פתע במכשיר הנשיפה ומתן עונשים כבדים יותר בגין שתייה בזמן נהיגה.
- הפתרון המקובל ביותר ע"י נהגים היא תורנות. על הנהג התורן שלא שותה, מוטלת האחריות לנסיעה הביתה. פחות מקובלים הפתרונות של הזמנת מונית, התקשרות עם אחד ההורים שיבוא לקחת, תחבורה ציבורית ועוד.

### **מטרות הקמפיין שנערך ביוני-יולי 1995:**

1. הפרדה מוחלטת בין שתיה לנהיגה.
  2. יצירת נורמה של העברת ההגה למי שלא שתה. נורמה של נהג תורן.
  3. העלאת המודעות להשפעות השליליות של האלכוהול על כושר הנהיגה כבר בכמויות קטנות.
- וזאת היות וקהל היעד שלנו אינו השכורים, אלא האנשים ששתו משקה אחד-שניים והם תחת השפעת אלכוהול.
- אוכלוסיית היעד העיקרית הינה גברים בגיל 25-40.
- אוכלוסייה נוספת הינה צעירים בגיל 18-21, שאומנם שותים פחות, אך לכך חובר חוסר נסיונם.

### **מכשולים עיקריים בדרך לשינוי עמדה והרגלי ביחס לאלכוהול ונהיגה:**

1. השותים נוטים להישען על ההתנסות שלהם בסיטואציות בעבר והם יודעים שבעבר הם נהגו תחת השפעת אלכוהול ולא קרה דבר, לפיכך הם עלולים להניח שגם הפעם זה לא יקרה. עלינו אם כן, לספק להם ולסובבים אותם מידע על ההשפעות השליליות שיש לאלכוהול על יכולת הנהיגה: ירידה בכושר הראייה היקפית. ירידה בחדות הראייה, התאוששות איטית מסינוור האטה בזמן התגובה, פגיעה בשיפוט לגבי מרחק ומהירות.
  2. במצב של שכרות סמויה (מצב שהאדם הוא תחת אלכוהול אך עדיין לא שכור). קיים גידול מלאכותי בביטחון העצמי שלו ובהרגשת השליטה שמשרה הרגשה של כשירות לנהיגה בזמן שהאדם אינו כשיר.
- לפיכך הקמפיין מעביר בצורה חד משמעית את המסר שאין מערבבים אלכוהול ונהיגה לחלוטין.

**הסיסמא שנבחרה לקמפיין היא "אם שותים לא נוהגים"**, כאשר חלקה השני **"בשביל זה יש חברים"**, האכפתיות כלפי החברים, החברה, האישה. בקיצור הנוסעים שלי ברכב הקרובים אלי. אוכלוסייה זו מהווה קבוצת לחץ "חיובי" לעידוד הנורמה של נהג תורן.

אחת הדילמות העיקריות של מפיקי הקמפיין, היתה כיצד לדבר על שתייה בלי בעצם להראות את פעולת השתייה ואת הבילוי בפאב, שכן מן בקמפיינים שנעשו בעולם, הסתבר שגישה זו בה מצלמים את הפאב, על האווירה העליזה השוררת בו, עלולה בעצם לעודד את הרצון לבלות ולשתות.

מסיבות אלה **התגבשה אסטרטגיה פרסומית של העברת מסרים, דרך מעצבי דעת קהל המצולמים במקומות שונים, שאינם קשורים לשתייה עצמה, נבחרו ידעונים מכל התחומים, בידור, ספורט, ואומנות, תוך איזון בין המינים, הגילים ושיתוף דמויות מהמגזר הלא יהודי ועולים חדשים דוברי רוסית. הדמויות שהופיעו בקמפיין הינן: אילנה דיין, גבי גזית, צבדיקה הדר, יעל אבקסיס.**  
**חצי שנה לאחר מכן, במרץ 1996 נעשה סקר "אחרי" הקמפיין. ממנו עולים הממצאים הבאים:**

יש הפנמה גבוהה של ידע לגבי כמות המשקאות שניתן לשתות ועדיין להיות כשיר.

99% מסכימים שהנורמה שצריכה להיות היא הנורמה "אם שותים לא נוהגים". הוכח שלא הצלחנו בנושא העברת ההגה לאישה, לצורך העניין הופקו 3 תשדירים חדשים בהם מככבות ידועניות (נשים) המעבירות את המסר, כי הן דואגות לקחת את המפתחות לפני הבילוי. בנוסף, פורסמו מודעות בעיתונים, בהן פירוט ההשפעות השליליות שיש לאלכוהול על כשירות הנהג.

#### **מסקר "אחרי" עולה כי:**

1. 2/3 מהנשאלים זוכרים את חלקה הראשון והעיקרי של הסיסמא "אם שותים לא נוהגים" וזאת לעומת הסקר הקודם בו רק 1/3 זכרו את הסיסמא.
2. במחקר הנוכחי 64% טוענים שהם מחליטים מראש וזאת לעומת המחקר הקודם שבו טענו רק 23% כי הם מחליטים מראש אם ינהגו.
3. במחקר זה טענו 47% מהנשאלים כי הסיכוי שמי ששותה יהיה מעורב בתאונה גבוה וזאת לעומת 32% מהנשאלים במחקר הקודם.

מכאן ברור שהקמפיין השני תרם להחדרת הנורמה של ההחלטה מראש מי ינהג וכן הצליח להעביר ידע באשר להשפעות השליליות והמסוכנות שיש לאלכוהול על הנהיגה.

בשנים הבאות בשל אילוצי תקציב ובשל העובדה שהרדיו הפך להיות שחקן מרכזי בכל המתייחס למסרים הקשורים לבטיחות בדרכים, הוחלט לעבור למדיום הרדיופוני המגיע לצעירים ברכב בזמן אמת לפני הבילוי. סקר שנעשה מראה כי גברים מעדיפים לנהוג גם לאחר ששתו, מאשר לתת את מפתחות הרכב לבת הזוג וכן נשים אינן מתעקשות לקחת את המפתחות לידיהן. זאת הסיבה שבתדירים איצמנו את הרעיון של "קח-תן", כלומר תן את המפתחות למי שלא שתה ובמקביל קח את המפתחות ממי ששתה.

### **קמפיין "חמשוש"**

לאחר שבמשך שנים התמקדנו בנושא אלכוהול ונהיגה והצלחנו בהחדרת הנורמה של נהג תורן, בשנת 98 הוחלט להתייחס לבעיות נוספות האופייניות לנהיגת צעירים ואומנם באותה שנה יצאה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בקמפיין שנקר "חמשוש", אשר התמקד בנהיגת צעירים והתייחס למספר נושאים: אלכוהול, מהירות ועייפות.

בקמפיין זה פנינו לנהג, לבת זוגתו ובנוסף גם להורים. וזאת בשל העובדה שה"מפתח לחיים" שלו נמצא בידיים שלהם, הם יכולים להתנות את מתן מפתחות הרכב בשינה לפני הנהיגה או בקיומו של נהג תורן.

### **עדויות אישיות**

בשנת 2001 הפנייה לאחרים המשמעותיים בחיי הנהגים, באה לידי ביטוי בקונספט חדש: מתן עדויות אישיות של נפגעי תאונות דרכים.

תשדירי העדויות ותשדירי החמשוש משודרים באופן שוטף בגלגל"צ, לאורך כל הסוף שבוע.

כאשר בכל שעה בסוף דצמבר (סמוך לסילבסטר) נעשה מאמץ מרוכז לשידור תשדירים אלו בכל ערוצי הרדיו למשך שלושה שבועות ואלו מגובים בפעילות שטח ענפה באזור מקומות הבילוי, במסגרתה נעשית הדרכה בין אישית לצעירים על ידי נאמני בטיחות, מחולקים חומרי הסברה בנושא ונערכות בדיקות אלכוהול בדם על ידי מנשפים.