

Ben-Gurion University of the Negev

Industrial Engineering and Management
P.O.B. 653, Beer-Sheva 84105, Israel



אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

המחלקה להנדסת תעשייה וניהול
ת.ד. 653, באר שבע, 84105

David Shinar, Ph.D.

Tel. (972) 8 647-2215 Fax (972) 8 647-2958 shinar@bgumail.bgu.ac.il

פרופ' דוד שנער

טל 08-647-2215 פקס 08-647-2958

שתייה ונהיגה בקרב המבלים בפאבים ב- 2003

דו"ח מחקר מאת

דוד שנער

22 יוני 2004

מוגש לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה

דו"ח זה משקף את דעותיו והמלצותיו של המחבר והוא בלבד אחראי לתוכן הדו"ח.
תודתי הרבה נתונה לפיטר בק שעזר לי בעיבודם של חלק מהנתונים הסטטיסטיים;
לבעז גורדון שעזר בהגהה; לעידו ישראל, ליטל פריד, נועה וילנסקי, דנה כהן, גולן יחזקאל,
דודי צוקרמן, אורנה נוריאני, מירב אמסלם, סניה כחלון ומיטל איובי על עזרתם בראיון
היוצאים מהפאבים בשעות הקטנות של לילות סופי השבוע ובקידוד הנתונים; לאבי אלבום,
מנכ"ל ביו-אינסטרומנט, שהשאל למחקר את אחד ממכשירי הנשיפה וכייל את כל מכשירי
הנשיפה לצורך מחקר זה. לבסוף, אני מודה לשרית לוי מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
על המאמצים הרבים שהשקיעה על מנת שהתוצאות של סקר זה יראו אור.

בקובץ כה מגוון של נתונים עם כל כך הרבה ניתוחים קשה שלא יהיו טעויות. אני
מודה לעדנה שכטמן שעברה על הטיוטה הקודמת תוך חיפוש אחר חוסר עקביות בנתונים
ובין הנתונים לטקסט, ובדיקת הניתוחים הסטטיסטיים. אם נשארו טעויות – וסביר להניח
שכן - הן כולן שלי.

עבודה זו נתמכה באופן חלקי ע"י הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד
התחבורה.

תוכן עניינים

עמוד

4	תקציר
6	.1 מבוא
13	.2 שיטה
16	.3 תוצאות
36	.4 הערות לגבי מגבלות פוטנציאליות ותנאי המחקר
37	.5 מסקנות
39	.6 המלצות
41	.7 מקורות
44	נספח : שאלון הסקר

תקציר

מחקר זה הוא השישי בסדרה של סקרים דו-שנתיים שמטרתה לבדוק את הרגלי השתייה והנהיגה של אנשים היוצאים מפאבים במרכז הארץ. כל הסקרים נערכו בסופי השבוע של החודשים מרץ – מאי, ביציאה מפאבים. למרות השינויים בפאבים הספציפיים שנדגמו, מאפייני המדגמים של כל השנים הם דומים מאוד: רוב היוצאים שנדגמו היו גברים (64-88%) רווקים (76-95%). כמחצית היו בעלי השכלה תיכונית או תיכונית+, בגיל חציוני של 21-25, עם וותק חציוני בנהיגה של 4-7 שנים ומשקל חציוני של 70-71 ק"ג. הסקרים כללו שאלות על הרגלי השתייה, ידיעות על רגשות כלפי שתייה ונהיגה, וכמות וסוג השתייה שהאנשים שתו בפאב באותו ערב. בסוף הראיון נבדק ריכוז האלכוהול בדם (רא"ב) באמצעות מכשיר נשיפה בעל רמת דיוק של 0.005% מ"גמ"ל והמרואיין נשאל אם בכוונתו לנהוג כעת בעצמו מהפאב או לא.

המסקנה הכללית העולה מכל הסקרים היא שקיימת בישראל בעיה של נהיגה תחת השפעת אלכוהול – לפחות אצל קבוצת סיכון גבוהה אחת המורכבת מהמבילים בפאבים בסופי שבוע. יתרה מזו, יחסית למצב בסוף העשור הקודם (על פי הסקרים של 1997 ו 1999 שנערכו לאחר מסע הסברה אינטנסיבי בנושא ב 1995 וב 1996) המצב ב 2001 וב 2003 רק החמיר.

על פי דיווח האנשים לא חל שינוי משמעותי בהרגלי השתייה בין השנים 2001 ו 2003. גם במספר המשקאות שאנשים דיווחו ששתו בפאב בערב הסקר לא חל שינוי משמעותי. אולם על פי המדד האובייקטיבי של ריכוז האלכוהול בדם (רא"ב), יחסית לסקר הקודם ב 2001 נמצאה עליה קטנה בכמות האלכוהול שאנשים שותים בפאבים. מאז 1993 הרא"ב הממוצע של המבילים עלה כמעט בהתמדה מ 0.02% ל 0.052% ב 2001 ו 0.056% ב 2003. אחוז האנשים שעזבו את הפאב ב 2003 עם רא"ב של 0.05% אלכוהול (הרמה הקובעת בחוק לנהיגה בשכרות) או יותר היה 48%. גם אחוז האנשים שיצאו מהפאב כשהם מרגישים שהם שתוים עלה בהתמדה מאז 1993 כשהיה 11%. ב 2001 18% מהמבילים יצאו עם הרגשה שהם שיכורים וב 2003 האחוז עלה ל 21%.

לעומת 1999 רמת המודעות לסכנה שבנהיגה תחת השפעת אלכוהול ירדה והנטייה לנהוג לאחר שתייה עלתה – וזאת לאחר שנים של עליה הדרגתית. שלא כמו בשנים 1995-1999, ב 2001 וב 2003 מספר המשקאות ששתו והרא"ב של אלו שהתכוונו לנהוג לא היה שונה ממספר המשקאות והרא"ב של אלו שלא התכוונו לנהוג. ב 2003 הרא"ב אצל המתכוונים לנהוג עלה לרמה הממוצעת הגבוהה ביותר (0.05%) שהתקבלה מאז תחילת המחקר ב 1993. ל 44% מתוך אלו שהתכוונו לנהוג היה רא"ב של 0.05% או יותר – כלומר קרוב למחצית האנשים שנהגו מהפאבים בסקר זה, נהגו כשהם נמצאים תחת השפעת אלכוהול כפי שהיא מוגדרת בחוק! אפילו תחושת השכרות לא מנעה מחלק מהאנשים לנהוג: 28% מהאנשים שהרגישו שיכורים ביציאה מהפאב התכוונו לנהוג. בכל זאת אחוז זה היה נמוך מאחוז המתכוונים לנהוג מתוך אלו שלא חשו שיכורים (46%).

נראה שחלק גדול מהבעיה נובע פשוט מחוסר ידע בנושא. רוב הנשאלים העריכו את מספר המשקאות שיפגע בכשירותם לנהוג כגבוה יותר ממה שהחוק קובע: 4.0 מנות בקרב

המתכוונים לנהוג ו 3.1 מנות משקה בקרב אלו שלא התכוונו לנהוג (לעומת ממוצע של 2.0 מנות משקה שממומלצות למדגם הנוכחי עם משקל ממוצע של 70 ק"ג, על פי חוברת הלימוד לנהיגה של המכון הארצי לתחבורה, 1999). כמו כן נמצא קשר חלש למדי בין משקל הנשאלים ומספר המשקאות שלדעתם עלול לפגוע בכושר הנהיגה שלהם: $r=0.20$. על מנת לשתות באופן מבוקר צריך להבין קשר זה. כמעט 80% (795) מאלו שהתכוונו לנהוג הודו שהם נוהגים לאחר שתייה "לפעמים" או "בדרך כלל" (לעומת 40% מתוך אלו שלא התכוונו לנהוג).

כבעבר היה פער גדול בין תפיסת הסיכון לתאונה בגין שתיית יתר ובין הסיכון להיתפס על ידי המשטרה בגין שתיית יתר. רוב הנשאלים העריכו שהסיכוי להיות מעורב בתאונה עקב נהיגה בשכרות הוא "גבוה" או "גבוה מאוד" (54% מתוך המתכוונים לנהוג ו 65% מתוך אלו שלא התכוונו לנהוג), אך במקביל רוב הנשאלים העריכו שהסיכוי להיתפס על ידי המשטרה בגין נהיגה בשכרות הוא "נמוך" או "נמוך מאוד" (63% בקרב המתכוונים לנהוג ו 60% בקרב אלו שלא התכוונו לנהוג). בהתחשב בהערכה המופרזת של כמות השתייה שהם יכולים לשתות לפני שייפגע כושר הנהיגה שלהם, המסקנה המתבקשת היא שרוב האנשים מרגישים שהם יכולים לשתות הרבה לפני שיהיו מעורבים בתאונה עקב שתייה ולפני שייתפסו על נהיגה תחת השפעת אלכוהול על ידי המשטרה.

ההמלצות הנובעות מחומרת ממצאים אלו הן: (1) צריך למקד את ההסברה בנושא על אוכלוסיות יעד ספציפיות כגון צעירים המבלים בפאבים, (2) צריך להעביר לאנשים אלו מידע יותר קונקרטי על כמות השתייה המותרת להם אישית (לפי משקלם), (3) צריך להגביר את האכיפה בנושא על מנת לשנות את התפיסה שאין חשש מלהיתפס על נהיגה תחת השפעת אלכוהול, ו (4) כדאי להמשיך לעקוב אחר שינויים בהרגלי השתייה והנהיגה גם ב- 2005.

1. מבוא

במדינות המפותחות בעולם המערבי, בעיית השתייה תוך כדי נהיגה מוכרת כאחד התורמים העיקריים לתאונות דרכים, וכתורם היחיד העיקרי לתאונות דרכים קטלניות. כך למשל, בארה"ב ב 2001, 41% מההרוגים בתאונות דרכים היו מעורבים בתאונות שבהן אחד הנהגים או הולך רגל היה עם רמת אלכוהול בדם (רא"ב) של למעלה מ 0.08 מ"ג/מ"ל (2002, NHTSA). על מנת להתמודד עם בעיה זו פותחו נוהלים לאמידת (א) מעורבות השתייה בנהיגה בכלל, ו (ב) מעורבות האלכוהול בתאונות דרכים בפרט (Borkenstein, 1964). מיסוד נהלים אלו, מבצעי הסברה ואכיפה בנושא, ומדידות חוזרות של מעורבות האלכוהול בתאונות דרכים במדינות המפותחות (למשל אנגליה, ארה"ב, אוסטרליה, גרמניה, הולנד, צרפת, וקנדה), הראו ירידה מתמשכת במגמת הנהיגה תחת השפעת אלכוהול מתחילת שנות השמונים ועד לאמצע שנות התשעים. מסיבות שונות נראה שירידה זו הואטה או נעצרה מאז (Sweedler, 1997).

שני הנתונים הקריטיים – אחוז הנהגים הנוהגים תחת השפעת אלכוהול, ואחוז התאונות שנגרמו כתוצאה משתיית אלכוהול – אינם ידועים בישראל. חוסר ידע זה נובע כנראה בעיקר משתי סיבות: ראשית, האמונה שבישראל, שלא כמו במערב אירופה וארה"ב, השתייה אינה תופעה חברתית נפוצה. שנית, הנוהלים והחוקים הקשורים בהוכחת מעורבות של אלכוהול מקשים מאוד על איסוף המידע על ידי המשטרה.

לאמונה שהשתייה אינה תופעה חברתית נפוצה בישראל אין שום בסיס אמפירי. להפך, בסקרים שונים על הרגלי שתייה בישראל נמצא שאחוז השותים משקאות אלכוהוליים נמצא בעליה מאמצע שנות התשעים (Weiss, 2000), במיוחד בקרב צעירים, ובמיוחד כשמדובר בבירה (וייס, 2000; Weiss, 2002; 1994; Barnea et al., 1993). מגמת העלייה בצריכת אלכוהול בישראל צוינה גם במחקר של אירגון הבריאות העולמי שפורסם ב 1997, למרות שבאותו סקר נמצא שצריכת האלכוהול בישראל היא רק כשמינית מהצריכה במדינות כמו קנדה ואוסטרליה (1.4 ליטר לנפש לעומת 10.8 ו 11.5 ליטר לנפש בהתאמה) (Single, 1997). לעליה זו משמעות רבה שכן קיים קשר ליניארי חזק מאוד בין כמות צריכת האלכוהול באוכלוסיה ובין שיעור ההרוגים בתאונות דרכים שבהן נמצא אלכוהול אצל אחד או יותר מהנהגים (Jones and Lacey, 2000, p. 34). למרות העלייה בצריכת משקאות אלכוהוליים בישראל, שימוש מופרז באלכוהול כנראה אינו ניתפס בקרב הנוער כבעיה חברתית חשובה או משמעותית במיוחד (וייס, רונן, מור, 2002). לגבי שתייה ונהיגה לא נמצאו נתונים על מדגם מייצג, אולם בסקר שנערך באזור באר שבע ב 1995 מצאו פלג ושות' ש 39% מבעלי רישיון נהיגה נוהגים ברכב לאחר שתיית משקאות אלכוהוליים, ומתוכם 23% עושים זאת 'תמיד' או 'לעיתים תכופות' (פלג, שורצמן ופלג, 1997).

לגבי הקושי באיסוף המידע על ידי המשטרה - למרות שיש היום מכשירים ניידים שנמצאו קבילים לצורך ראיות בבתי משפט בעולם, הרי שבישראל, על מנת להוכיח מעורבות של אלכוהול דרושה בדיקה קפדנית ביותר המחייבת את הבאת הנהג לבדיקה בתחנת המשטרה. בנוסף לכך, בישראל לא מקובל למדוד את אחוז האלכוהול בדם אצל נהגים

המעורבים בתאונה. גם אצל נהגים שנהרגים בתאונה ומובאים לבדיקה פתולוגית לא נעשית בדיקה שגרתית של אלכוהול בדם.

אמונה מוטעית, חוסר ידע על מעורבות האלכוהול בנהיגה, ונוהלים לקויים לבדיקת אלכוהול אצל נהגים המעורבים בתאונות יצרו בישראל מצב שבו האומדנים הרשמיים של מעורבות האלכוהול בתאונות דרכים הם ללא ספק מקלים בחומרת הבעיה בסדר גודל משמעותי ביותר. בעוד שבגרמניה, פינלנד, ספרד, דנמרק, וצרפת מעריכים שאלכוהול אחראי לכ- 20%-40% מההרוגים בתאונות דרכים (Goldberg, 2000) ובארה"ב מעריכים את מעורבות האלכוהול בשיעור ההרוגים בתאונות דרכים ב 41% (NHTSA, 2001), האומדן בישראל, על סמך נתוני המשטרה בעשור האחרון, הוא שאלכוהול מהווה כאחוז אחד עד שניים מסך כל הסיבות לתאונות. בשנת 2003 אלכוהול צוין כסיבה העיקרית ב 9 תאונות קטלניות (2.1% מכלל התאונות הקטלניות) וב 311 תאונות מתוך כלל 18,267 הסיבות העיקריות שצוינו בתאונות דרכים שבדקה המשטרה (לכל תאונה נותן הבוחן סיבה עיקרית אחת, כך שמספר הסיבות העיריות בתאונות זהה למספר התאונות) (משטרת ישראל, 2004), כלומר ב 1.7% מהתאונות. מעורבות רשמית נמוכה זו קרובה מאוד להערכות המשטרה באיטליה (1%), (Goldberg, 2000), מה שלדעת גולדברג מהווה סימן שיש כאן תופעה של תיעוד גרוע ולא של מצב טוב. טיעון זה מסתמך על כך שבכל אותן מדינות אירופאיות עם מעורבות נמוכה (פחות מ 10%) של אלכוהול (איטליה, לוקסמבורג, בלגיה, הולנד, שוודיה) ההבדלים ברמת הצריכה הכללית של אלכוהול אינם שונים בהרבה מהמדינות עם מעורבות גבוהה יותר. עוד הוא מציין שכאשר משווים נתוני בתי חולים עם נתוני המשטרה מוצאים מעורבות כפולה מזו שמדווחת על ידי המשטרה. מעורבות האלכוהול על סמך נתוני התאונות של משטרת ישראל מוצגת בטבלה 1.1. גם בישראל יש סימנים לכך שנתוני המשטרה מוטים מאוד כלפי מטה, כלומר הם מספקים הערכות-חסר. בנוסף לכך שלא בכל תאונה עם נפגעים נבדק האלכוהול, בבדיקה לעומק של תהליך התיעוד ודיווח של תאונות דרכים על ידי המשטרה מצאו אדרי וכהן (1998) תאונות רבות שבהן דווח על אלכוהול בדו"ח הידני המלא אך בדו"ח הממוחשב אלכוהול לא הופיע. עוד נמצא שמספר המקרים בהם נמצא ריכוז אלכוהול < 0.05% הוא כמעט פי שניים ממספר התאונות עם אלכוהול על פי דיווחי המשטרה. למרות הערכת החסר של המשטרה, ניתן לראות בטבלה 1.1 שהמעורבות היחסית של אלכוהול עולה עם חומרת התאונה, כך שהאלכוהול תורם יותר לתאונות הקטלניות מאשר לתאונות הקלות ושמצא 1997 חלה עליה מתמדת במספר התאונות עם מעורבות אלכוהול. מעניין לציין שהמעורבות הנמוכה שנרשמה בשנים 1996 ו 1997 חלה לאחר מסע הסברה רחב מימדים של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בשנים 1995-1996.

כבר בדו"ח מבקרת המדינה בנושא שיטות אכיפה ב 1993 (מבקר המדינה, 1993) צוינה עלייה מדאיגה במספר התאונות הנגרמות עקב נהיגה בשכרות. עוד צוין בדו"ח שרישום דו"חות בגין עבירה זו הוא מועט. בדו"ח צוין שתמונת המצב בנושא אינה מלאה, מכיוון שגורם השכרות אינו נבדק בשיטתיות בידי בוחני התאונות, אלא רק במקרים מיוחדים, ושהשימוש במכשיר שנועד לבדיקת רמת האלכוהול בדם הוא מועט ביותר. הצוות המליץ לחייב את בוחני התאונות לבדוק את רמת האלכוהול בכל

תאונה המתרחשת בשעות הלילה ובכל תאונה חמורה. עד למועד כתיבת דו"ח זה לא נראה שהמלצות הדו"ח יושמו. עד היום נבדקת רמת האלכוהול של הנהגים המעורבים בתאונות דרכים רק במקרה של חשד סביר של חוקר המשטרה שאחד המעורבים הוא שיכור. הבעייתיות של "חשד סביר" היא בכך שהיא (1) מאפשרת שונות רבה בין חוקרי המשטרה, (2) מונעת מהחוקר מלדווח על מעורבות אלכוהול, עד כמה שניתן, בגלל הסיבוך שבתביעה על נהיגה תחת השפעת אלכוהול, ו (3) הפגיעה בתפיסה ובתפקוד הקוגניטיבי מתחילה ברמות נמוכות בהרבה (כמו 0.05%) מהרמה הטיפוסית שבה השוטר מגלה סימנים סטריאוטיפיים – כמו ריח אלכוהול, דיבור לא ברור, אי-שיווי משקל - של נהיגה תחת השפעת אלכוהול (בדרך כלל ברמות < 0.10% או אפילו 0.15%).

טבלה 1.1: מעורבות השכרות בתאונות בישראל כאחוז מכלל הסיבות לתאונות, בכל רמת חומרה בנפרד, בשנים 1991-2002

שנה	קטלני	קשה	קל	סה"כ
1991	1.41	0.97	0.53	0.62
1992	2.04	1.59	0.81	0.96
1994	1.56	1.17	1.00	1.04
1995	1.40	0.95	0.68	0.74
1996	0.60	0.93	0.50	0.56
1997	0.77	0.76	0.46	0.50
1998	0.37	1.37	0.55	0.63
1999	2.62	1.27	0.79	0.87
2000	1.81	1.47	1.18	1.21
2001	1.59	1.94	1.52	1.57
2002	2.05	2.08	1.45	1.53
2003	2.06	1.90	1.67	1.70
ממוצע	1.65	1.47	0.96	1.07

על הסיכון שבשתייה בנהיגה אין צורך לפרט, שכן מחקרים רבים הראו שאלכוהול בריכוזים גבוהים מ – 0.10% מכפיל את הסיכוי לתאונה בסדר גודל של 10-30. ריכוזים נמוכים יותר של אלכוהול אף הם מעלים את הסיכוי לתאונה באופן משמעותי (Evans, 1991;)

(Movig et al., 2004). על פי החוק, בישראל אדם נחשב כנוהג תחת השפעת אלכוהול אם אחוז האלכוהול בדם הוא 0.05% (מ"גמ"ל) או יותר. רמה זו היא הרמה המקובלת ברוב ארצות אירופה, ביפן, ובעוד מדינות רבות והיא נמוכה מהרמה הקובעת בארה"ב, כפי שניתן לראות בטבלה 1.2. כאשר מורידים את הסף ומלווים את החוק בפרסום ואכיפה הולמים, ניתן להוריד את אחוז התאונות בגין אלכוהול. כך למשל נמצא בבדיקה שנעשתה בארבע מדינות בארה"ב (קליפורניה, מיין, אורגון, ויוטה) שהורידו את רמת ה"רא"ב המותרת מ-0.10% ל-0.08% (NHTSA, 1997). היום בארה"ב התחתון לקביעת נהיגה תחת השפעת אלכוהול הוא 0.08% ב-45 מתוך 50 המדינות (Drive and Stay Alive, 2004). יחד עם זאת, אפילו ברמות נמוכות מ-0.05% (הרמה המותרת בישראל) נמצא שאלכוהול פוגע במיומנויות נהיגה רבות (Moskowitz, 1988).

מטרת מחקר זה הייתה לאמוד את חומרת הבעיה בישראל - באופן מוחלט ויחסית לשנים קודמות - של שתייה ונהיגה בקרב אוכלוסיית יעד ספציפית: המבלים בפאבים. בתחילת שנות התשעים נוצרה בישראל נורמה חדשה של בילוי בפאבים ושתייה בפאבים לשם בילוי. רוב המבלים הם גברים צעירים והמשקה השכיח ביותר הוא בירה (שנער, 2000). שילוב זה של גברים צעירים ושתיית בירה נמצא כדומיננטי בגרימת תאונות בחו"ל (Berger & Snortum, 1985). בנוסף, המבלים בפאבים – מעצם היותם צעירים (גיל חציוני של 24-25 בסקרי הפאבים הקודמים) מייצגים גם את קבוצת הנהגים בעלת שיעור תאונות הדרכים הגבוה ביותר בעולם בכלל (Jones and Lacey, 1998) ובישראל בפרט (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2003): גברים צעירים. כך למשל, בסקר העמדות וההתנהגות הדו-שנתי האחרון בארה"ב נמצא שהסיכוי לנהוג לאחר שתייה הוא פי שלושה אצל גברים מאשר אצל נשים (36% לעומת 13%), וקבוצת הגיל המועדת לשתייה ונהיגה היא 21-29. בקבוצת גיל זו 47% מהגברים ו-22% מהנשים דיווחו שלפחות פעם אחת בשנה האחרונה הם נהגו תוך פחות משעתיים מאז ששתו משקה אלכוהולי (Balmforth, 1998).

החשיבות של התמקדות באוכלוסיית המבלים בפאבים היא גבוהה במיוחד בכל הנוגע לנהיגה תחת השפעת אלכוהול. על סמך סקירה של 11 מחקרים שנערכו בארה"ב, O'Donnell (1985) הראה ש-40-63 אחוזים מהנהגים שנעצרו על ידי המשטרה בגין שתייה ונהיגה ו-43-64 אחוזים מהנבדקים בסקרי דרך (Roadside Surveys) שתו לפני כן בפאב (באר) או במסעדה (ולא בבית פרטי). מאוחר יותר (McKnight (1991) מצא שמתוך 223 נהגים שהורשעו בקליפורניה בנהיגה תחת השפעת אלכוהול, 59% שתו בבאר או מסעדה לפני שנתפסו. ממצאים דומים על תרומת שתייה בבארים, פאבים, ומסעדות לתאונות בגין אלכוהול, התקבלו גם בקנדה (50%) (Single and McKenzie, 1989) ובאוסטרליה (40%) (Stockwell, 1994). בהקשר זה המצב בישראל הוא מבחינה פוטנציאלית חמור יותר מאשר בארה"ב ובאירופה. זאת משום שבמדינות אחרות פאבים או בארים רבים הם מקומות בילוי שכונתיים, ומרחק הנסיעה מהבית אליהם הוא קטן יחסית. בישראל הפאבים מרוכזים באזורים מיוחדים (למשל עמק האלכוהול בחיפה, אזור התעשייה בראשון לציון) שמצריכים נסיעות ארוכות יותר, יותר הזדמנויות לאינטראקציות בין נהגים שתויים היוצאים מפאבים שונים ובהכרח נהיגה ממושכת יותר תחת השפעת אלכוהול לאחר היציאה מהפאב. יחד עם זאת, בסקר מקיף של עמדות צעירים

(גיל 17-18) ישראלים ב 1997, מצאה Weiss (1999) שבעוד שרובם התנגדו להחמרת הפיקוח על צריכת אלכוהול בכלל, יותר ממחצית הנשאלים תמכו בשיטות שונות להגברת הפיקוח על מניעת שתייה ונהיגה. יש לקוות שעמדות אלו ישתקפו בהרגלי השתייה ונהיגה אצל אותם צעירים וצעירות. מידע אמין (על סמך מדגם מייצג של אוכלוסיית הנהגים בישראל) בכל הנוגע לשתייה ונהיגה לא קיים בישראל והאגודה למניעת אלכוהוליזם, שעסקה קצת בנושא, נסגרה ב 2003 (וייס, 2004).

טבלה 1.2: רמות הרא"ב לקביעה של נהיגה תחת השפעת אלכוהול בארצות שונות (Drive

(and Stay Alive, 2004)

BAC	Countries
Religion	<i>The countries currently believed to have a zero blood-alcohol limit primarily or specifically for reasons of religion are: Bahrain, Mali, Pakistan, Saudi Arabia, & UAE -- these are NOT included in any DSA totals or calculations showing what proportion of countries fall into certain BAC bands</i>
Zero	Armenia, Azerbaijan, Czechoslovakia, Estonia, Hungary, Jordan, Kyrgyzstan, Romania, Slovak Republic, Uzbekistan (10 countries)
0.01%	Albania
0.02%	Norway*, Poland, Sudan, Sweden (4)
0.03%	China, Georgia*, India, Japan, Moldova, Turkmenistan (6)
0.04%	Lithuania
0.05%	Argentina, Australia, Austria, Belarus*, Belgium, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Costa Rica, Croatia, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Israel, Latvia, Macedonia, Monaco, Namibia, Netherlands, Portugal*, Russia, Slovenia, South Africa, South Korea, Spain, Switzerland, Taiwan, Thailand, Turkey, Yugoslavia (32)
0.06%	Peru*
0.08%	Belize, Brazil, Canada, Chile, Ecuador, Fiji, Ghana, Ireland, Italy*, Jamaica, Luxembourg, Malaysia, Malta, Mauritius, New Zealand, Singapore, Tanzania, United Kingdom, USA (45 states), Zimbabwe (19)
0.10%	USA (5 states only)
0.15%	Swaziland* (76 applicable countries, excluding religion-mandated zeros)

מעורבות האלכוהול בתאונות אינה מתפרסת באופן אחיד על כל ימות השבוע ושעות היממה. רוב תאונות האלכוהול קורות בשעות הלילה. למשל מנתוני המנהל האמריקאי לבטיחות בדרכים עולה שאחוז התאונות בגין אלכוהול מתחיל לעלות החל משעה 5 אחה"צ (שבה מסתיים יום העבודה האמריקאי), עולה בהתמדה עד לשעה 2 בבוקר, ויורד עד לשעה 5 בבוקר, שאז הוא מתייצב (ברמה הנמוכה ביותר) עד לחמש אחה"צ. כ 50% מההרוגים מתאונות של שתייה ונהיגה, נפגעים בשעת השיא של 2 בבוקר, בעוד שבשעות היום נפגעים רק 4-10% מההרוגים בתאונות כאלו (Jones and Lacey, 1998). למותר לציין שהשעות עם הסיכון הגבוה חופפות לשעות הביילוי בפאבים ושעת השיא חופפת לשעה מקובלת של היציאה מהם – גם בארה"ב וגם בישראל.

במחקר הנוכחי נשאלו אנשים בצאתם מפאבים במרכז הארץ שאלות שונות על מה וכמה שתו בפאב, על הרגלי השתייה והנהיגה שלהם, ועל כוונתם לנהוג או לא לנהוג מהפאב.

בתום הראיון נבדקה רמת האלכוהול בדמם באמצעות מכשיר נשיפה. המטרה העיקרית של המחקר הייתה לבדוק האם צריכת האלכוהול ורמת האלכוהול אצל המתכוונים לנהוג נמוכה יותר מצריכת האלכוהול ורמת האלכוהול אצל האנשים שאינם מתכוונים לנהוג.

זהו המחקר הדו-שנתי השישי מסוגו הנערך על קהל המבלים בפאבים. חמשת המחקרים הקודמים נערכו ב- 1993, ב- 1995, ב- 1997, ב- 1999, וב 2001. מחקר זה נערך ב- 2003, ומטרתו הייתה לבדוק האם חלו שינויים במצב. ב- 1993 וב- 1995, המודעות לסיכון שבשתייה הייתה נמוכה למדי ולא היה הבדל מובהק ברמת האלכוהול בין המתכוונים לנהוג ואלו שאינם מתכוונים לנהוג (שנער, 1996). בשנתיים שבין הסקר של 1997 והסקר של 1999 התרחשו בארץ שני תהליכים בעלי השפעות מנוגדות: מחד גיסא, המנהל לבטיחות בדרכים (שקדם לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים) ניסה לחנך את הציבור באמצעות תשדירי פרסומת (בסגנון "אם שותים לא נוהגים") ומאידך גיסא חברות השיכר פרסמו את הבירה באופן אגרסיבי ביותר תוך שימוש בתדמית ששתיית בירה מקדמת קשרים חברתיים ("יש מכבי יש חברים") ותורמת לבילויים מקובלים (מכבי – על חוף הים; טובורג ונהיגה; גולדסטאר ונהיגה) (ראה שנער, 1998, נספח א'). בכל זאת, יחסית לסקרים הקודמים ב 1999 נמצא שרמת המודעות לסכנה שבנהיגה תחת השפעת אלכוהול עלתה, וכמות האלכוהול (במספר משקאות), רמת האלכוהול בדם, ואחוז האנשים שהרגישו שיכורים בצאתם מהפאבים המשיכו לרדת והיו נמוכים יותר בקרב האנשים שהתכוונו לנהוג בעצמם מהפאב, לעומת אלו שלא התכוונו לנהוג בעצמם. למרות נתונים מעודדים אלו, עדיין נמצא שאנשים אינם מעריכים מספיק את ההשפעה המזיקה של אלכוהול, הן מבחינת מספר המשקאות שהם יכולים לשתות לפני שתיפגע נהיגתם, הן מבחינת הרא"ב שנמצא בדמם, והן מבחינת נטייתם לנהוג במצב של שכרות. המתכוונים לנהוג נתנו הערכה גבוהה מדי של מספר המשקאות שלדעתם יפגע בכשירותם לנהוג. בהתחשב במשקל הנבדקים, הערכה זו הייתה קרובה לפי שתיים מהכמות שתפגע בכשירותם על פי החוק (2.0 משקאות). לשבעה אחוזים מהמתכוונים לנהוג היה ריכוז אלכוהול בדם גבוה מהמותר על פי החוק (החוק קובע סף של 0.05%, ו- 4.5% מתוך אלו שהתכוונו לנהוג הודו שהם מרגישים שיכורים. ממצא מפתיע היה שרוב הנשאלים העריכו שהסיכוי להיות מעורב בתאונה עקב נהיגה בשכרות הוא גבוה, אך במקביל רוב הנשאלים העריכו שהסיכוי להיתפס על ידי המשטרה בגין נהיגה בשכרות הוא נמוך. בהתחשב בכך שמספר המשקאות המוערך הממוצע שיגרום לשכרות היה 5.8, המסקנה המתבקשת היא שרוב האנשים מרגישים שהם יכולים לשתות הרבה לפני שיהיו מעורבים בתאונה עקב שכרות ולפני שיתפסו על נהיגה בשכרות על ידי המשטרה.

לסיכום, תוצאות הסקר של 1999 הראו השפעה התנהגותית חיובית בכל הקשור להימנעות מנהיגה לאחר השתייה בפאב. יחד עם זאת עדיין היה פער גדול בין ההתנהגות הרצויה וההתנהגות בפועל, והוא נבע כנראה מהידע הדל בכל הקשור להשפעת השתייה על נהיגה.

למרבה הצער, ממצאי הסקר שנערך ב 2001 לא הצביעו על המשך במגמת השיפור אלא להיפך. יחסית לסקר הקודם ב 1999, נמצאה עליה משמעותית בכמות האלכוהול

שאנשים שותים בפאבים. הרא"ב הממוצע של השותים היה גבוה יותר (0.052% לעומת 0.041% ב-1999) ואחוז האנשים שחשו שיכורים כשיצאו מהפאב עלה במעט מ 16% ל 18%. המבילים בפאבים דיווחו שהם גם שותים לעיתים קרובות יותר מבעבר: 2.1 פעמים בממוצע בשבוע לעומת 1.6 פעמים בממוצע בשבוע ב-1999. בנוסף, לעומת 1999 רמת המודעות לסכנה שבנהיגה תחת השפעת אלכוהול ירדה והנטייה לנהוג לאחר שתייה עלתה. לראשונה מאז 1995 מספר המשקאות ששתו אלו שהתכוונו לנהוג לא היה שונה ממספר המשקאות ששתו אלו שלא התכוונו לנהוג, הרא"ב אצל המתכוונים לנהוג עלה לרמה הממוצעת הגבוהה ביותר (0.05%) שהתקבלה מאז תחילת המחקר ב-1993 והוא גם לא היה שונה מהרא"ב של אלו שלא התכוונו לנהוג. ל 38% מתוך אלו שהתכוונו לנהוג היה רא"ב של 0.05% או יותר – כלומר 38% מהאנשים שנהגו מהפאבים בסקר זה נהגו כשהם נמצאים תחת השפעת אלכוהול כפי שהיא מוגדרת בחוק! אפילו תחושת השכרות לא מנעה מחלק מהאנשים לנהוג. אחוז האנשים שהתכוונו לנהוג מתוך אלו שחשו שיכורים היה הגבוה ביותר (34%) מאז תחילת המחקר ב-1993. בכל זאת אחוז זה היה נמוך מאחוז המתכוונים לנהוג מתוך אלו שלא חשו שיכורים (46%), אך גם במדד קיצוני זה הפער בין שני האחוזים היה קטן יותר מאשר ב-1999.

נראה שחלק גדול מהבעיה נבע פשוט מחוסר ידע בנושא. רוב הנשאלים העריכו את מספר המשקאות שיפגע בכשירותם לנהוג כפי שניים ממה שהחוק קובע. (4.0 מנות לעומת ממוצע של 2.0 מנות משקה שממומלצות למדגם הנוכחי על פי חוברת הלימוד לנהיגה של המכון הארצי לתחבורה, 1999. לא נמצא קשר חזק בין משקל הנשאלים והרא"ב שלהם, בשעה שעל מנת לשתות באופן מבוקר צריך להבין קשר זה. אחוז גבוה למדי (35%) הודו שהם נוהגים לאחר שתייה "בדרך כלל", ואחוז זה היה גבוה במיוחד בקרב אלו שהתכוונו לנהוג מהפאב (61%).

כבעבר היה פער גדול בין תפיסת הסיכון לתאונה בגין שתיית יתר ובין הסיכון להיתפס על ידי המשטרה בגין שתיית יתר. רוב הנשאלים (53%) העריכו שהסיכוי להיות מעורב בתאונה עקב נהיגה בשכרות הוא "גבוה" או "גבוה מאוד", אך במקביל רוב הנשאלים (65%) העריכו שהסיכוי להיתפס על ידי המשטרה בגין נהיגה בשכרות הוא "נמוך" או "נמוך מאוד". יתרה מזאת אחוזים אלו היו קיצונים יותר אצל המתכוונים לנהוג. (רק 47% העריכו שהסיכוי להיות מעורב בתאונה עקב נהיגה לאחר שתיית יתר הוא "גבוה" או "גבוה מאוד", ו 71% העריכו שהסיכוי להיתפס על ידי המשטרה בגין נהיגה עקב שתיית יתר הוא "נמוך" או "נמוך מאוד"). בהתחשב בהערכה המופרזת של כמות השתייה שהם יכולים לשתות לפני שיפגע כשר הנהיגה שלהם, המסקנה המתבקשת היא מהסקר שנערך ב-2001 הייתה שרוב האנשים מרגישים שהם יכולים לשתות הרבה יותר מהמותר לפני שיהיו מעורבים בתאונה עקב שתייה ולפני שייתפסו על נהיגה תחת השפעת אלכוהול על ידי המשטרה.

מטרות המחקר - הסקר נועד לבדוק, יחסית לסקרים הקודמים, את הנושאים הבאים:

- הרגלי השתייה ונהיגה של השותים בפאבים
- הידע של השותים בפאבים על השפעת אלכוהול
- איזה משקאות וכמה אלכוהול שותים בערב בילוי בפאב

- הנטיות של השותים בפאבים לנהוג או להימנע מלנהוג לאחר שתייה
- הקשר בין הכוונה לנהוג ותחושות ועמדות כלפי אלכוהול בקרב השותים בפאבים
- ההערכה של השותים בפאבים לגבי הסיכוי להיתפס על ידי המשטרה או להיות מעורב בתאונה בגלל נהיגה בשכרות.

2. שיטה

שיטת המחקר הייתה דומה עד כמה שאפשר לנוהלי המחקר בשנים 1993 - 2001, פרט לכך שמספר קטן של שאלות שבעבר הוכחו כלא משמעותיות הוחלפו.

2.1 נבדקים

הנבדקים היוו מדגם נוחות (convenience sample) של אנשים שיצאו מפאבים במרכז הארץ, שנענו להשתתף בסקר, ושציינו ששתו משקה אלכוהולי בפאב. מתוך 703 אנשים אליהם פנו החוקרים רק שבעה אנשים (אחוז אחד!) סירבו להשתתף בסקר. מהנותרים, 19 אנשים טענו שלא שתו אלכוהול כלל, ובדיקת הרא"ב אכן הראתה 0.00% אלכוהול אצל כולם. קבוצה זו הייתה דומה ברוב מאפייניה לאלו ששתו.

מדגם השותים שהסכימו להתראיין כלל 659 אנשים: שכלל 456 גברים שהיו 69.2% מהמדגם ו-202 נשים שהיו 30.8% מהמדגם. טווח הגילאים של משתתפי המדגם נע בין 16 ל-58 שנים והגיל הממוצע היה 26. המדגם כלל 581 רווקים (88%), 55 נשואים שהיו 8% מהמדגם, 22 גרושים שהיו 3.8% מהמדגם ואלמן אחד שהוה 0.16% מהמדגם. רוב הנשאלים היו סטודנטים או בעלי השכלה אקדמאית. רק ל 29 מרואיינים הייתה השכלה עממית בלבד (4.4%), ל 260 הייתה השכלה תיכונית (39.5%), 41 היו הנדסאים/טכנאים שהיו 6.2% מהמדגם, 163 היו סטודנטים שהיו 24.8% מהמדגם, ו-164 היו אקדמאים שהיו 24.9% מהמדגם. ל 74.6% מהמדגם היה רישיון נהיגה וממוצע הוותק של בעלי הרישיון היה 5.8 שנים.

טבלה 2.1 מציגה את מאפייני המדגם הנוכחי מול מאפייני המדגמים הקודמים. כפי שניתן לראות מהטבלה ברוב המאפיינים המדגמים דומים מאוד (גיל, השכלה, ותק בנהיגה, ומשקל). שינוי משמעותי בין המדגמים ניתן לראות בעליה של אחוז הנשים שדיווחו ששתו אלכוהול (מ 12% ב 1993 ל 31% ב 2003).

2.2 מכשירים

במחקר נעשה שימוש בשני כלי מחקר לאיסוף הנתונים: שאלון שהועבר ע"י נסיין לנבדקים ומכשיר נשיפה ALCOMETER למדידת רמת האלכוהול בדם. הוראות מילוי השאלון והוראות השימוש במכשיר הבדיקה תורגלו לפני תחילת המחקר ומולאו בקפידה לכל אורכו.

השאלון הכיל 45 שאלון שברובן היו זהות לשאלות שנשאלו במחקרים הקודמים שנערכו בשנים 1993-2001. השאלון במלואו מופיע בנספח א'.

טבלה 2.1 מאפייני המדגם בשנים 1993-2003.

2003	2001	1999	1997	1995	1993	
659	500	639	718	602	188	גודל המדגם
69	64	76	75	87	88	אחוז הגברים
31	36	24	25	13	12	אחוז הנשים
58-16	17-53	17-43	16.5-50	16-48	18-50	טווח הגילאים
25	25	24	24	21	25	גיל חציוני
86	79	90	82	95	76	אחוז הרווקים
11	14	8	13	4	16	אחוז הנשואים
3	7	2	5	1	8	אחוז הגרושים
1>						אחוז האלמנים
8	1	1.5	1	4	1	אחוז השכלה עממית
38	47	50	57	71	67	% השכלה תיכונית
6	3	8				% טכנאים/הנדסאים*
24	26	28				% סטודנטים*
24	23	12	21	25	32	% אקדמאים
7	6	5	6	4	7	וותק (חציון) בנהיגה
70	70	70	70	70	71	משקל חציוני

* בשנים 1993 – 1997 חולקה ההשכלה לשלוש קטגוריות: עממית, תיכונית

ואקדמאית, ואילו במדגמים שמאז חולקה ההשכלה הפוסט-תיכונית לשלוש:

טכנאי/הנדסאי, סטודנט ואקדמאי מלא. לכן בשנים 1993-1997 טכנאים, הנדסאים, וסטודנטים סווגו כבעלי השכלה תיכונית.

השאלון הורכב מ-6 חלקים שהתייחסו לנושאים הבאים:

א. שאלות פתיחה- שאלות לגבי נכונות להשתתף במחקר, השתתפות במחקר דומה בזמן האחרון ושתייה בפאב – כן או לא.

ב. שתייה בפאב בערב שנדגם – שאלות על: סוג המשקה, כמות המשקאות, הזמן שעבר מאז שתיית המשקה האחרון, תחושה אישית לגבי שכרות/אי-שכרות והסיבות לקביעת תחושה זו.

ג. הרגלי שתייה – שאלות על: תדירות השתייה, ימי השתייה, שתייה לבד או בחברה או שניהם, מקום השתייה הנהוג, כמות המשקאות, סוג המשקה, השפעת השתייה והערכה אישית לגבי כמות השתייה שגורמת לשכרות.

ד. נהיגה בערב שנדגם – שאלות על: דרך ההגעה לפאב, ותק בנהיגה, כוונות לנהיגה/אי נהיגה בערב המדגם והסבר, זמן קבלת ההחלטה מי ינהג, המרחק ליעד הנסיעה, מספר הנוסעים ברכב והאם גם שאר החברים שתו.

ה. הרגלי שתייה ונהיגה ועמדות בנושא – שאלות על: תדירות הנהיגה לאחר שתיית אלכוהול, הערכה אישית לגבי מספר המשקאות שניתן לשתות ועדיין להיות כשיר לנהיגה, הבעת דעה לגבי נהיגה בשכרות בארץ, הערכת הסיכוי להיתפס ע"י המשטרה כאשר נוהגים לאחר שתיית אלכוהול מעל למותר והערכת הסיכוי למעורבות בתאונה כאשר נוהגים לאחר שתיית אלכוהול מעל למותר.

ו. פרטים אישיים – שאלות כלליות על הנבדק: גיל, מין, משקל, השכלה ומצב משפחתי. לאחר שהנבדקים השיבו על כל השאלות בשאלון, נבדק ריכוז האלכוהול בדם בעזרת מכשיר נשיפה נייד מדגם LION ALCOMETER S-300. המכשיר מתרגם את כמות האלכוהול באוויר הננשף לריכוז האלכוהול בדם ברמת דיוק של 0.005 מיליגרם/מיליליטר, כלומר ריכוז אלכוהול בדם (רא"ב) השווה ל- 0.005%. למכשיר תצוגה דיגיטאלית –אלקטרונית המציגה את ריכוז האלכוהול בדם לאחר נשיפה לתוך פיה פלסטית חד-פעמית המחוברת לחלקו העליון של המכשיר. האוויר ננשף לתוך תא אלקטרו כימי אשר סופג אליו את האלכוהול הנפלט מריאות הנבדק. המכשיר מציג באופן אוטומטי (לאחר 30-20 שניות) את ריכוז האלכוהול בדם. המכשירים כוילו לפני תחילת המחקר והכיול נבדק ונמצא תקין בסיום המחקר. בנוסף להדרכה הקבוצתית שנערכה לפני תחילת הסקר, לכל מכשיר צורף דף הוראות תפעול כדי להבטיח ביצוע זהה ותקין של הוראות התפעול על ידי עורכי המחקר, ובכך להביא למניעת הטיות.

2.3 תנאי המחקר

המחקר התבצע ביציאה מ- 30 פאבים באזור תל אביב (אינקס, אלנבי 40, אלנבי 44, אלנבי 47, אלנבי 54, אנג'לינה, בלקוני, ברבי, גייד, דוגית, דיטה, הפאב הצ'כי, הקומה השניה, לילינבלום 22, לינקס, מנזר, סקוט, סקורס, עוזי באר, קאמלוט, קפה נגה, שסק, תחנת נמל תל-אביב, Dream Bar, Good Bar, J, Temptation, Mind the Gap, 4U, Joy's Bar). הראיונות ודגימות הרא"ב נערכו במהלך לילות סופי השבוע (חמישי, שישי ושבתי), בין 00:12 בלילה ו- 05:00 לפנות בוקר היום שלמחרת, בחודשים מרץ – מאי 2003. חודשים אלו מאופיינים במזג אוויר לא יציב ומשתנה לעיתים תכופות. הראיון עם הנבדקים התבצע במזג אוויר נוח תחת כיפת השמיים, בסמוך ליציאה מהפאבים.

2.4 מהלך המחקר

איסוף הנתונים התבצע על ידי חמישה זוגות של סטודנטים שעברו הכשרה מיוחדת לצורך איסוף הנתונים באופן אחיד. כל הראיונות נערכו בסמוך ליציאות מהפאבים. עם יציאתם של המבלים מהפאב, ניגשו הסטודנטים לראשון שיצא מרגע שסיימו החוקרים לראיין את האדם הקודם, הציגו עצמם כסטודנטים מאוניברסיטת בן גוריון בנגב שעורכים מחקר בנושא הרגלי שתייה ונהיגה ושאלו האם הוא/היא מוכנים להשתתף במחקר.

הסטודנטים הסבירו את הדרישות מהנבדק: מתן תשובות לשאלון של כ 10 דקות ובדיקת ריכוז האלכוהול בדם בעזרת מכשיר נשיפה (זאת כדי למנוע מצב שנבדק ימלא שאלון ויסרב מאוחר יותר לבדיקה). למרואיינים הובטחה שמירה על אנונימיות (לא נדרשו פרטים מזהים) והבטחה שהנתונים ישמשו לצורכי מחקר בלבד. כמעט כל הנשאלים (99%) גילו היענות רבה להשתתף במחקר ואף סקרנות רבה לגבי רמת האלכוהול בדמם (ולכן הסכימו לענות על כל השאלות לפני בדיקת האלכוהול, אם כי לא תמיד בשביעות רצון).

3.0 תוצאות

למרות שדו"ח זה עוסק בסקר שתייה ונהיגה ב- 2003, לניתוח התוצאות היו שתי מטרות כלליות: (1) הצגת תמונת מצב בנושא השתייה ונהיגה בחורף 2003, ו-(2) השוואת מצב זה לתוצאות שהתקבלו מהסקרים הקודמים שנערכו בשנים הקודמות. אי לכך, ברוב הטבלאות, יוצגו נתוני 2003 לצד נתוני חמשת הסקרים הקודמים.

תוצאות הסקר מחולקות לחמישה נושאים כלליים:

1. הרגלי השתייה ונהיגה של אוכלוסיית השותים בפאבים.
2. ההשפעה הנתפסת של אלכוהול.
3. השתייה בפאב ערב הסקר.
4. הקשר בין השתייה בפאב וכוונה לנהוג לאחר מכן.
5. הקשר בין הכוונה לנהוג ותפיסות והרגלים שונים.

3.1 הרגלי השתייה ונהיגה של השותים בפאב

תדירות השתייה ב 2003 הייתה דומה לזו שב 2001 [t(df=1154)=1.82, p=.07]. יותר ממחצית מהנשאלים שותים פעמיים בשבוע או פחות ובמובן זה אין הם שתיינים כבדים. שכיחות השתייה מופיעה בטבלה מס' 3.1 ובאיור מס' 3.1.

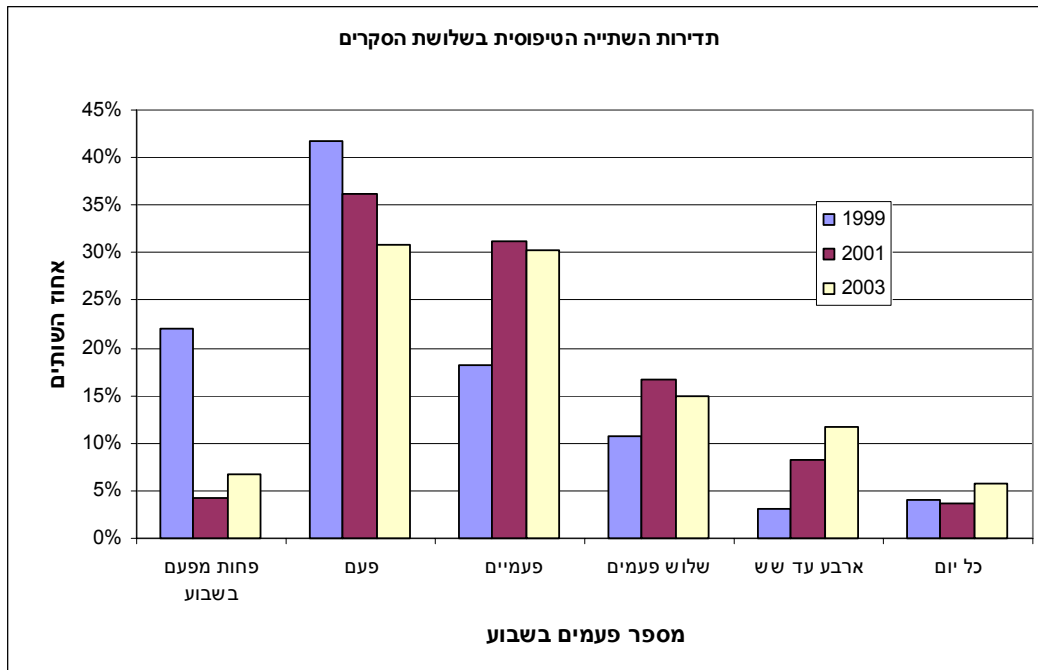
טבלה 3.1: אחוז השותים בתדירויות שונות ב- 1993-2003

2003	2001	1999	1997	1995	1993	
7%	4%	22%	28%	10%	20%	פחות מפעם בשבוע
31%	36%	42%	38%	29%	29%	פעם
30%	31%	18%	16%	31%	20%	פעמיים
15%	17%	11%	8%	16%	12%	שלוש פעמים
12%	8%	3%	4%	6%	5%	ארבע עד שש
6%	4%	4%	6%	8%	14%	כל יום
2.27	2.10	1.53	1.55	2.24	2.27	ממוצע פעמים בשבוע

* לחישוב הממוצע נשאלים שדווחו על פחות מפעם בשבוע קיבלו את הערך המדויק (למשל מי שדיווח שהוא שותה פעמיים בחודש קיבל ערך של 0.5 פעמים בשבוע).

ב 2003, עוד יותר מאשר בשנים הקודמות, ניתן היה להגדיר את רוב הנשאלים כשתיינים חברתיים (להבדיל משתיינים מועדים) שכן 93% מהנשאלים טענו שהם שותים רק עם חברים (לעומת 88% ב 2001).

לגבי סוג השתייה השכיח, כמו בשנים הקודמות גם הפעם המשקה השכיח אצל רוב הנשאלים (63%) היה בירה (60%). מכאן שלאחר ירידה הדרגתית בפופולאריות שלה מאז 2001 היא שוב בעליה (63% ב- 2001, 36% ב- 1999, 70% ב- 1997, 78% ב- 1995). לממצא זה משמעות מיוחדת שכן שתיית הבירה מאפיינת שתייה חברתית.



איור 3.1 תדירות השתייה הטיפוסית בשלושת הסקרים האחרונים

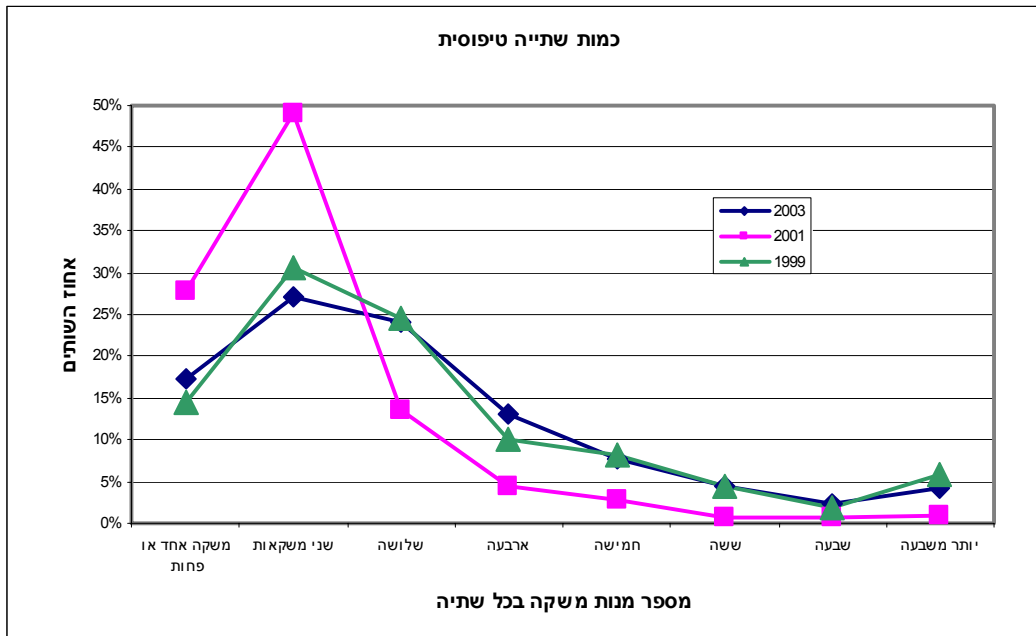
כמות השתייה הטיפוסית לפי מספר משקאות מופיעה בטבלה מס' 3.2 ואיור מס' 3.2. מהטבלה והאיור ניתן לראות שיחסית ל- 2001 ב 2003 חלה עליה משמעותית בכמות השתייה הטיפוסית. ב 2001, 77% דיווחו שהם שותים בדרך כלל שני משקאות או פחות בעוד שב 2003 44% דיווחו שבדרך כלל הם שותים שני משקאות או פחות, לעומת זאת ב 2001 רק 10% דיווחו שהם שותים ארבעה משקאות או יותר במהלך שתייה טיפוסית, בעוד שב 2003 אחוז זה קפץ לפי שלושה (31%). (Chi Square= 71.74, p<.0001). העלייה משמעותית במיוחד לאור הירידה שחלה ל 2001 לעומת 1999, לאחר פרסום נרחב בנושא. איור 3.2 מבליט את העובדה שהתפלגות כמויות השתייה חזרה להיות דומה לזו שדווחה ב 1999. גם השינוי בממוצע כמות השתייה היה מובהק ביותר [t(df=1155)= 9.54, p<.0001].

טבלה מס' 3.2 : התפלגות כמות השתייה הטיפוסית – במספר משקאות – 1993-2003

מספר משקאות	1993	1995	1997	1999	2001	2003
משקה אחד או פחות	22%	16%	27%	14%	28%	17%
שני משקאות	31%	21%	30%	31%	49%	27%
שלושה	19%	17%	22%	25%	14%	24%
ארבעה	7%	16%	8%	10%	4%	13%
חמישה	9%	10%	5%	8%	3%	8%
ששה	5%	7%	3%	5%	1%	4%
שבעה	4%	6%	2%	2%	1%	2%
יותר משבעה	2%	7%	3%	6%	1%	4%
ממוצע מספר משקאות	2.95	3.81	2.80	3.31	2.16	3.14

* הממוצע חושב על פי מספר המשקאות המדויק – כולל חלקי מנות משקה

איור 3.2 כמות השתייה הטיפוסית בשלושת הסקרים האחרונים



ב 2003 43% נהגו לפאב בעצמם ו 45% הגיעו עם חבר שנהג. כלומר 88% הגיעו ברכב. נתונים אלו דומים מאוד לאלו של השנים הקודמות (למשל ב 2001, 45% מהמבילים נהגו לפאב בעצמם ו 41% מהמבילים הגיעו עם נהג אחר). מכאן נובע שללא נקיטת צעדי מניעה מראש קיים קשר הדוק בין נהיגה ובין שתייה, במובן זה שרוב השותים בפאבים מגיעים ועוזבים ברכב פרטי.

מתוך אלו שלא התכוונו לנהוג מהפאב רק 7% נהגו לפאב, בעוד ש 93% מתוך אלו שהתכוונו לנהוג נהגו גם אל הפאב (לעומת 9% ו 93% ב 2001, ו 7.1% ו 91.0% ב 1999). ממצא זה מצביע על כך שהדרך בה הגיע האדם אל הפאב, הייתה כנראה השיקול הדומיננטי בהחלטה כיצד ייסע (או ילך) משם. מכאן גם שההחלטה לנהוג מהפאב כמעט תמיד נעשית עוד לפני היציאה אליו. מחקרים שנעשו בארה"ב מצביעים על תופעה דומה (McKnight, 1999).

במילים אחרות, לכמות השתייה בפאב – אלא אם כן היא נקבעה מראש – אין כמעט השפעה על ההחלטה אם לנהוג או לא לנהוג לאחר היציאה מהפאב.

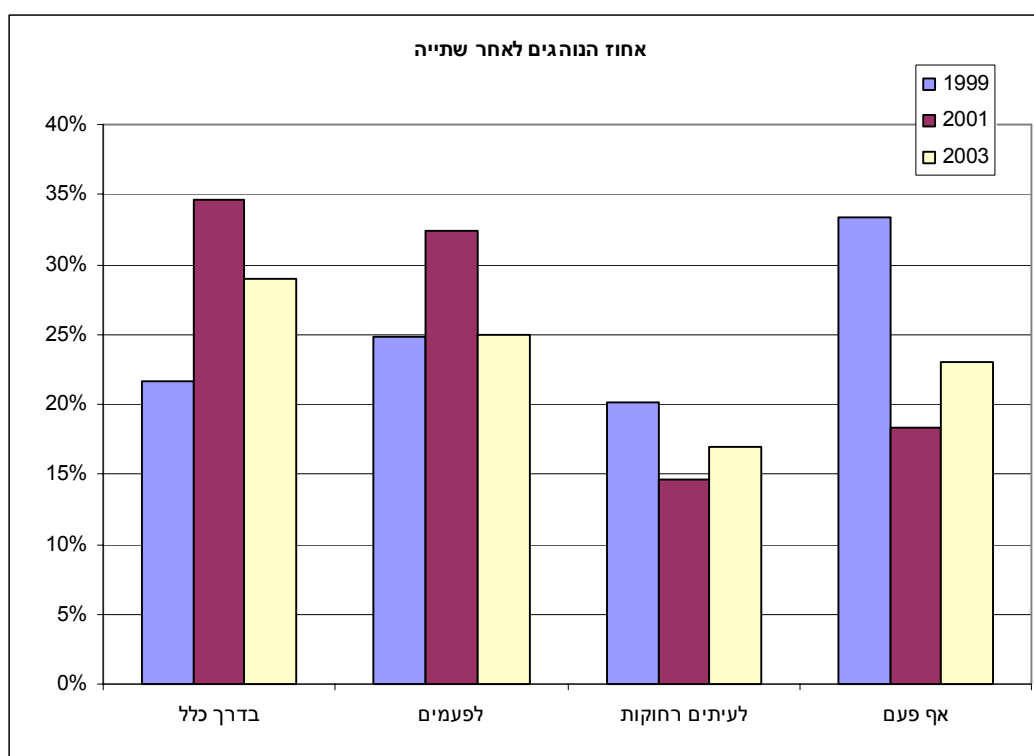
לשאלה "האם יוצא לך לנהוג לאחר שאתה שותה" התקבלו התגובות המפורטות בטבלה מס' 3.3 ואיור מס' 3.3. השוני המשמעותי בין 2001 ו 2003 לשנים הקודמות הוא שלאחר ירידה מתמדת באחוז המציינים שהם נוהגים לאחר שתייה בדרך כלל או לפעמים, חלה עליה ב 2001 (מ 47% ב 1999 ל 67% ב 2001) וירידה קלה (ל 54%) אך מובהקת ב 2003 (Chi Square=19.81, p<.0001).

טבלה מס' 3.3 : אחוז הנוהגים אחרי שתייה בתדירויות שונות

2003*	2001	1999	1997	1995	1993	
29%	35%	22%	26%	38%	41%	בדרך כלל
25%	32%	25%	21%	19%	24%	לפעמים
17%	18%	33%	32%	25%	15%	לעיתים רחוקות
23%	15%	20%	21%	18%	20%	אף פעם

*עקב מספר קטן של טעויות בקידוד התשובות, הסכום אינו מסתכם ל-100%

איור 3.3 אחוז הנוהגים לאחר שתייה בשלושת הסקרים האחרונים



3.2 ההשפעה הנתפסת של אלכוהול

כמו בשנים הקודמות גם ב-2003, רוב האנשים טענו שההשפעה העיקרית של האלכוהול היא בשינוי במצב רוח (74%). רק 11 אחוזים השיבו שאלכוהול - שהוא סם מדכא - מרדים אותם. התפלגות הדעות אודות ההשפעה מופיעה בטבלה 3.4 ואיור מס' 3.4.

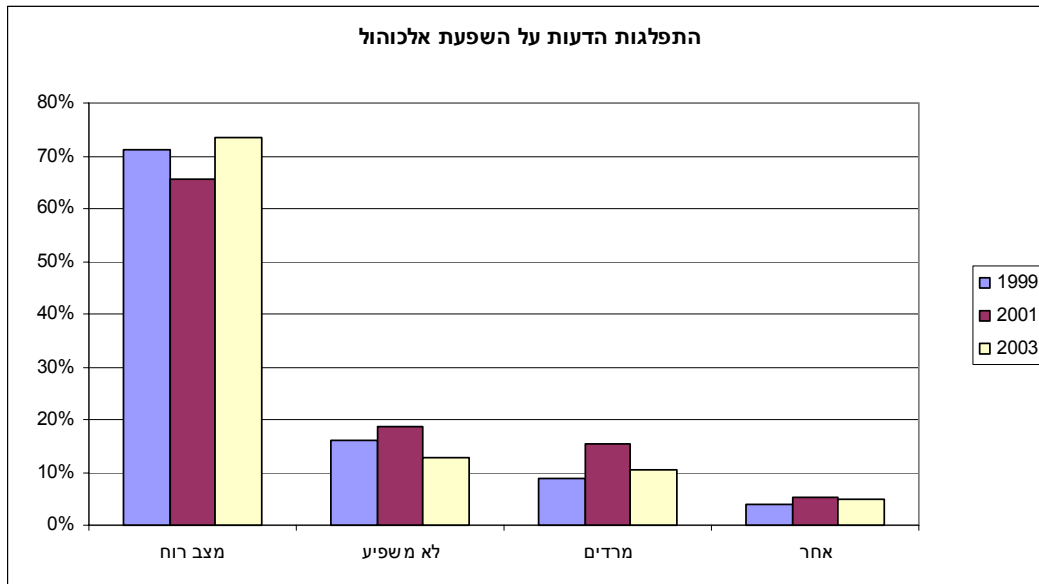
טבלה מס' 3.4 : התפלגות הדעות על השפעת האלכוהול

2003*	2001*	1999	1997	1995	1993	
74%	66%	71%	57%	59%	42%	מצב רוח
13%	19%	16%	25%	27%	44%	לא משפיע
11%	15%	9%	16%	8%	10%	מרדים
5%	5%	4%	2%	6%	4%	אחר

* סה"כ האחוזים גדול מ 100 היות ומספר קטן של נשאלים ציין שתי השפעות לשאלה לגבי כמות השתייה שתגרום לך להשתכר, התקבלו התוצאות המופיעות

בטבלה מס' 3.5 ובאיור מס' 3.5. ההבדלים בין השנים בממוצע מספר המשקאות הנחוך כדי להשתכר מובהקים מבחינה סטטיסטית [F(5,3293)=45.33, p<.001], כאשר המספר הממוצע של משקאות הדרוש להשתכר לדעת המשיבים הוא 5.3 (לעומת 3.9 ב 2001). יחסית לסקר הקודם יש עליה משמעותית באחוז המשיבים החשים שעליהם לשתות חמישה משקאות או יותר לפני שישתכרו: 46% לעומת 25% ב 2001.

איור 3.4 : התפלגות הדעות על השפעת האלכוהול

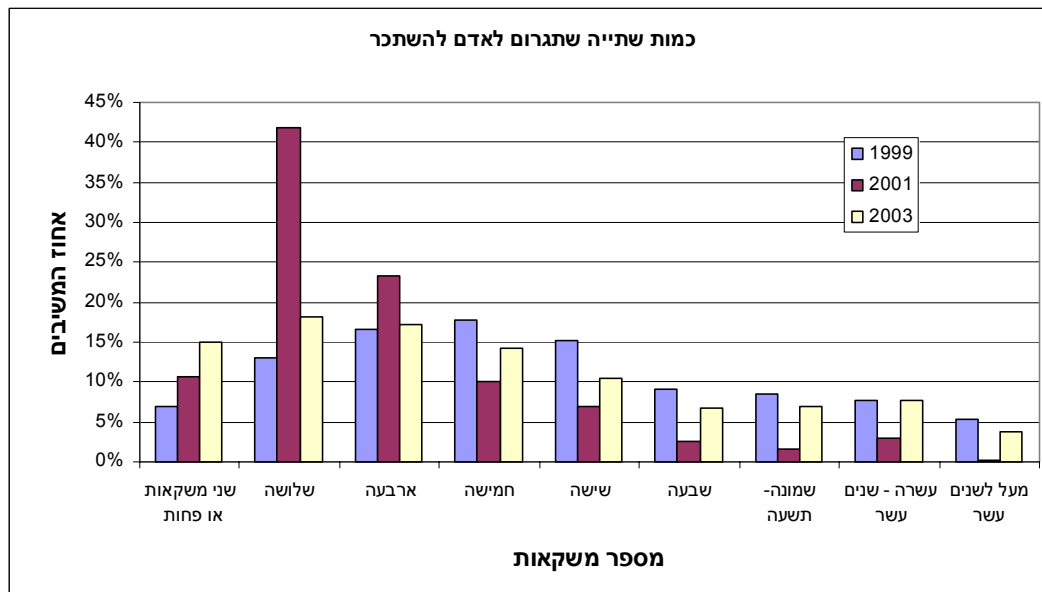


טבלה מס' 3.5 : התפלגות הדעות על כמות השתייה שתגרום לאדם להשתכר

2003	2001	1999	1997	1995	1993	
15%	11%	7%	12%	7%	15%	שני משקאות או פחות
18%	42%	13%	17%	11%	8%	שלושה
17%	23%	16%	18%	11%	14%	ארבעה
14%	10%	18%	14%	12%	11%	חמישה
10%	7%	15%	11%	9%	11%	שישה
7%	3%	9%	5%	11%	6%	שבעה
7%	2%	8%	7%	11%	14%	שמונה-תשעה
8%	3%	8%	10%	16%	12%	עשרה - שנים עשר
4%	0%	5%	5%	11%	9%	מעל לשנים עשר
5.3	3.9	6.2	5.7	7.8	6.9	ממוצע

במקביל לעליה בכמות הדרושה להשתכר חלה גם עליה במספר המשקאות שנתפס כיכול לפגוע בנהיגה. עליה זאת היא מדאיגה אם כי השותים מכירים בכך שמספר המשקאות שעלול לפגוע בנהיגה הוא נמוך בהרבה – כמעט מחצית - מהמספר שגורם לשכרות (3.4 לעומת 5.3). עדיין, הכמות המוערכת כפוגעת בנהיגה גבוהה ב 70% מהכמות הקריטית עבור מדגם זה (שהיא שני משקאות). המתאם בין השניים הוא מובהק אך אינו גבוה במיוחד ($r=0.55$).

איור 3.5 התפלגות כמות השתייה שתגרום להשתכר



המשקל החציוני בכל הסקרים היה 70 ק"ג. במשקל זה כמות השתייה הדרושה להגיע לרמת אלכוהול בדם (רא"ב) של 0.05% (הערך הקובע על פי החוק בישראל) היא 2 מנות משקה וכמות השתייה הדרושה כדי להגיע לרא"ב של 0.10% (הערך הקובע במדינות המקלות) היא 4 מנות משקה. כפי שניתן לראות מטבלה 3.6 ואיור 3.6, יחסית לערכים אלו המצב ב 2001 השתפר לעומת השנים הקודמות, אך החמיר ב 2003. ב 2003 46% הרגישו שהם יכולים לשתות שתי מנות משקה לפני שכושר נהיגתם יפגע, לעומת 64% ב 2001. ב 2001 רק 17% הרגישו שהם יכולים לשתות ארבעה משקאות או יותר לפני שכושרם ייפגע, לעומת 37% ב 2003. יחד עם זאת המצב עדיף על זה ששרר ב 1999. יחד עם זאת, הקשר בין המשקל ובין כמות השתייה המותרת להם לפני שתיפגע נהיגתם כלל אינו ברור לנשאלים שכן המתאם בין שני משתנים אלו היה נמוך ביותר ($r=0.20$ ב 2003 ו 0.14 ב 2001).

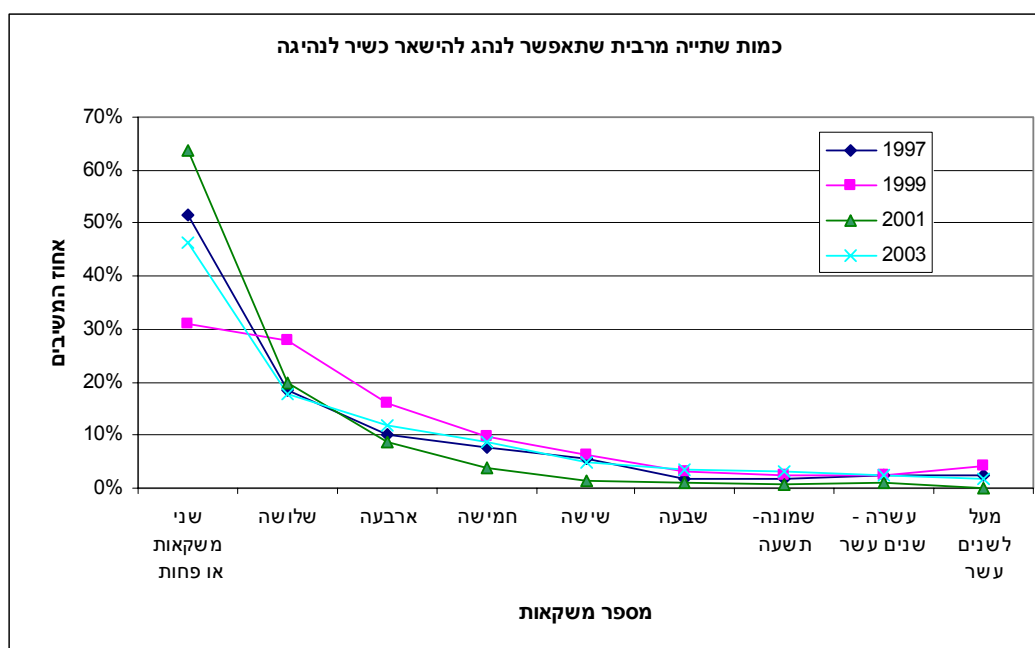
טבלה מס' 3.6 : התפלגות הדעות על כמות השתייה המרבית שניתן לשתות ולהישאר כשיר

לנהיגה

להישאר כשיר לנהיגה				אפשר לשתות:
2003	2001	1999	1997	
46%	64%	31%	52%	שני משקאות או פחות
18%	20%	28%	19%	שלושה
12%	9%	16%	10%	ארבעה
9%	4%	10%	8%	חמישה
5%	1%	6%	6%	שישה
4%	1%	3%	2%	שבעה
3%	1%	2%	2%	שמונה-תשעה
2%	1%	3%	2%	עשרה - שנים עשר
2%	0%	4%	2%	מעל לשנים עשר
3.4	2.5	3.7	3.0	ממוצע מספר משקאות*

* הממוצע חושב על פי מספר המשקאות המדויק – כולל חלקי מנות משקה

איור 3.6 : כמות השתייה המרבית שלדעת הנשאלים ניתן לשתות ולהישאר כשיר לנהיגה



אולי במפתיע, המודעות לעצם קיומה של בעיית שתייה ונהיגה בישראל היא גבוהה ביותר, כשב 2003 84% מהנשאלים חשבו שאכן יש בעיה כזו בארץ. ערך זה הוא גבוה מהאחוז שחשב כך ב 2001 (59%) ודומה לערכים שהתקבלו ב שנים 1995-1999.

3.3 מאפייני השתייה בפאב בערב הסקר

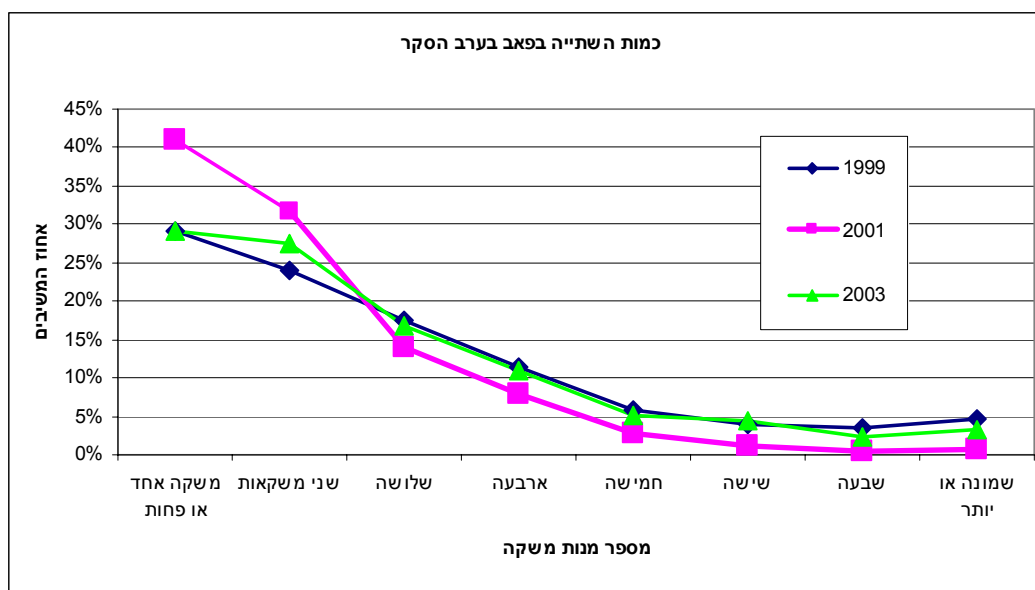
3.3.1 מאפייני השתייה על פי התשובות לשאלון

כמו בשנים הקודמות גם ב 2001 המשקה הפופולארי ביותר היה בירה, אם כי הירידה בדומיננטיות של הבירה נמשכה. ב 1993 81% דיווחו ששתו בירה, ב 1995 80% שתו בירה, ב 1997 66% שתו בירה, ב 1999 56% דיווחו ששתו בירה ב 2001 57% דיווחו ששתו בירה

וב 2003 רק 42% דיווחו ששתו בירה. לעומת זאת אחוז השותים משקה חריף, עלה במשך השנים מ 16% ב 1993, ל 42% ב 2003. כלומר ב 2003 לראשונה היה שוויון באחוז השותים בירה ואחוז השותים משקה חריף כגון וודקה, או וויסקי. השתייה בפאב בערב הסקר שיקפה נאמנה את ההרגלים המדווחים של הנשאלים. מתוך כל אלו ששתו בירה בערב הסקר 86% ציינו שהם גם שותים בירה בדרך כלל. מתוך אלו ששתו משקה חריף בערב הסקר 82% ציינו שהם שותים משקה חריף בדרך כלל. גם בכמות השתייה באותו ערב לעומת כמות השתייה בדרך כלל היה קשר מובהק ($r=0.49$ ב 2003 ו $r=0.51$ ב 2001).

התפלגות כמות השתייה בפאב השתנתה מאוד במהלך השנים אך לא באופן עקבי. היא הייתה כמעט זהה ב- 1993 ו- 1995, השתנתה לטובה ב- 1997 (במובן זה שאחוז גדול יותר שתו שני משקאות או פחות), השתנתה לרעה ב 1999, השתנתה לטובה ב 2001, והשתנתה שוב לרעה ב 2003, ראה איור 3.7 וטבלה 3.7. ב 2003 הכמות הממוצעת שהנשאלים דיווחו ששתו הייתה 3.2 משקאות (לעומת 2.1 ב 2001), ו 57% דיווחו ששתו משקה אחד או שניים בלבד (לעומת 73% ב 2001). אולם, גם כאן כמעט ולא נמצא הקשר המתבקש בין משקל הנשאל ובין כמות השתייה ששתה ($r=0.18$).

איור 3.7 התפלגות כמות השתייה בפאב בערב הסקר



טבלה מס' 3.7 : התפלגות מספר המשקאות שהנשאלים שתו בפאב בערב הסקר

2003	2001	1999	1997	1995	1993	
29%	41%	29%	46%	32%	26%	משקה אחד או פחות
28%	32%	24%	24%	22%	27%	שני משקאות
17%	14%	17%	12%	19%	18%	שלושה
11%	8%	11%	7%	10%	11%	ארבעה
5%	3%	6%	4%	7%	6%	חמישה
5%	1%	4%	2%	4%	4%	שישה
2%	0%	3%	2%	3%	3%	שבעה
3%	1%	5%	2%	3%	5%	שמונה או יותר
3.21	2.12	3.06	2.30	2.83	3.00	ממוצע*

* הממוצע חושב על פי מספר המשקאות המדויק – כולל חלקי מנות משקה

3.3.2 מאפייני השתייה על פי תוצאות הבדיקה במכשירי הנשיפה

ב 2003 המשיכה מגמת העלייה שנראתה לראשונה ב 1999 והיא הגיעה לרמה הגבוהה ביותר שנרשמה מאז החל הסקר ב 1993. ב 2003 עבר לראשונה ממוצע הרא"ב את הכמות הקבועה בחוק בישראל של 0.05 : 0.056%. יתרה מזאת ל 48% מהנשאלים היה רא"ב של 0.05% או יותר. גם יחסית לרמת הרא"ב הליברלית ביותר של 0.1% (הרמה הקובעת במדינות המתירניות ביותר בעולם), המצב החמיר מאוד כאשר ל 21% מהנשאלים היה רא"ב של 0.10% או יותר. התוצאות המפורטות מוצגות בטבלה מס' 3.8 ובאיור מס' 3.8.

חשוב לציין שהרא"ב שנמדד ביציאה מהפאבים הוא הערכה שמרנית מאוד לרא"ב בזמן הנהיגה לאחר מכן. זאת משום שלזמן העובר לאחר סיום השתייה השפעה רבה מאוד על כמות האלכוהול בדם. במהלך השעה הראשונה ממשיך האלכוהול להיספג בדם והרא"ב עולה, ורק לאחר מכן הוא מתחיל לרדת בקצב איטי (Evans, 1991). בסקרים הקודמים נמצא שכ 40% מהאנשים סיימו את המשקה האחרון ב- 15 דקות או פחות ממועד הראיון – כלומר, כמעט מייד לפני שיצאו, ו- 30% נוספים סיימו בחצי השעה האחרונה. מכאן, שסביר ביותר שהרא"ב שנמדד כאן הוא שמרני ביותר יחסית לרמת הרא"ב מאוחר יותר - כשרוב הנשאלים כבר היו על הכביש.

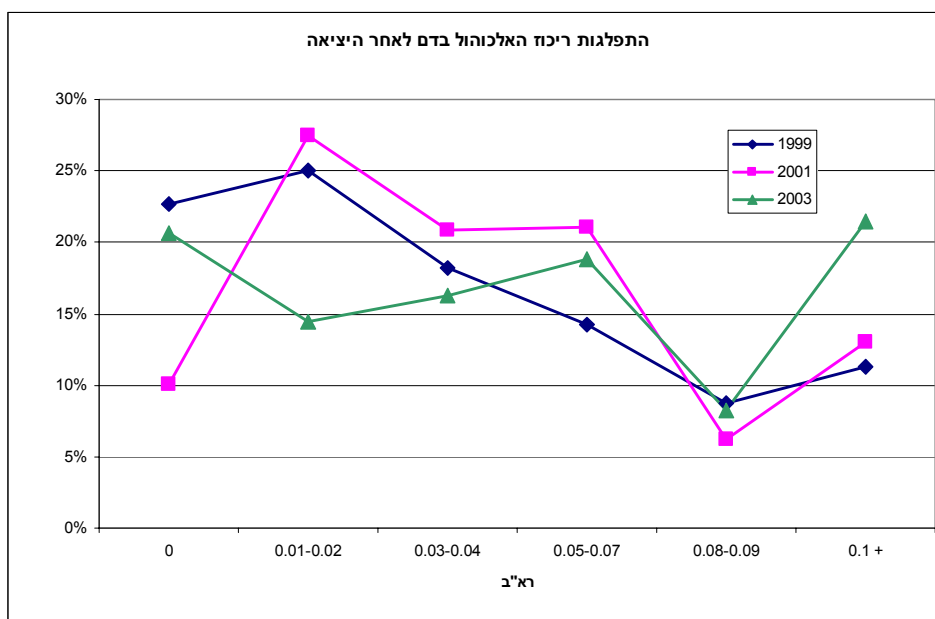
כמו בשנים הקודמות, גם הפעם נמצא מתאם חיובי בין מספר המשקאות שדווח ובין הרא"ב: $r=0.45$ ($p<.001$).

טבלה מס' 3.8 : התפלגות ריכוז האלכוהול בדם לאחר היציאה מהפאב

הערות	2003	2001	1999	1997	1995	1993	
	21%	10%	23%	31%	10%	43%	0
הסף המקובל להעדר אלכוהול	14%	27%	25%	30%	35%	21%	0.01-0.02
מקסימום מותר בישראל, יפן ורוב מדינות אירופה	16%	21%	18%	17%	20%	13%	0.03-0.04
מקסימום מותר ב- 45 מדינות בארה"ב*	19%	21%	14%	13%	19%	12%	0.05-0.07
מקסימום מותר ברוב המדינות הנותרות	8%	6%	9%	5%	7%	4%	0.08-0.09
רא"ב מקובל ברוב העולם לקביעת שכרות	21%	15%	12%	5%	9%	7%	0.1 +
	.056	.052	.041	.026	.040	.027	ממוצע (%)*

* הממוצע חושב על פי ערכי הרא"ב המדויקים שנמדדו

איור 3.8 התפלגות ריכוז האלכוהול בדם לאחר היציאה מהפאב



3.3.3 מאפייני השתייה על פי תחושת השכרות

ב 2003 חל שינוי לרעה שהתבטא בכך שאנשים שתו יותר אלכוהול מאשר בשנים הקודמות (על פי אחוז האלכוהול בדם), וגם היו מודעים לכך (על פי מספר המשקאות ששתו). מבחינת תחושת השכרות המצב לא השתנה באופן משמעותי יחסית לשנה הקודמת אם כי מגמת העלייה באחוז המרגישים "שיכורים כעת" המשיכה: 21% ב 2003, 18% ב 2001, 16% ב 1999, 12% ב 1997, 6% ב 1995 ו 11% ב 1993.

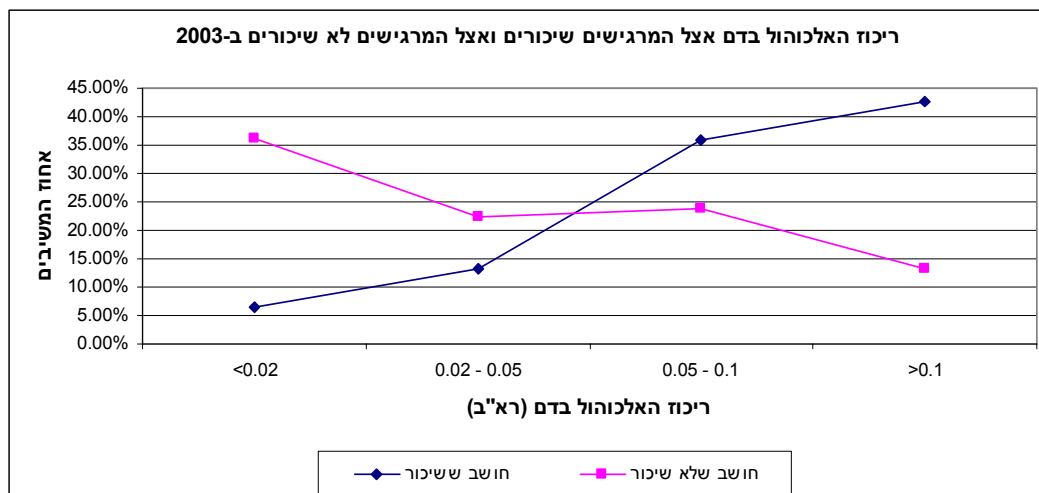
כמות השתייה ותחושת השכרות

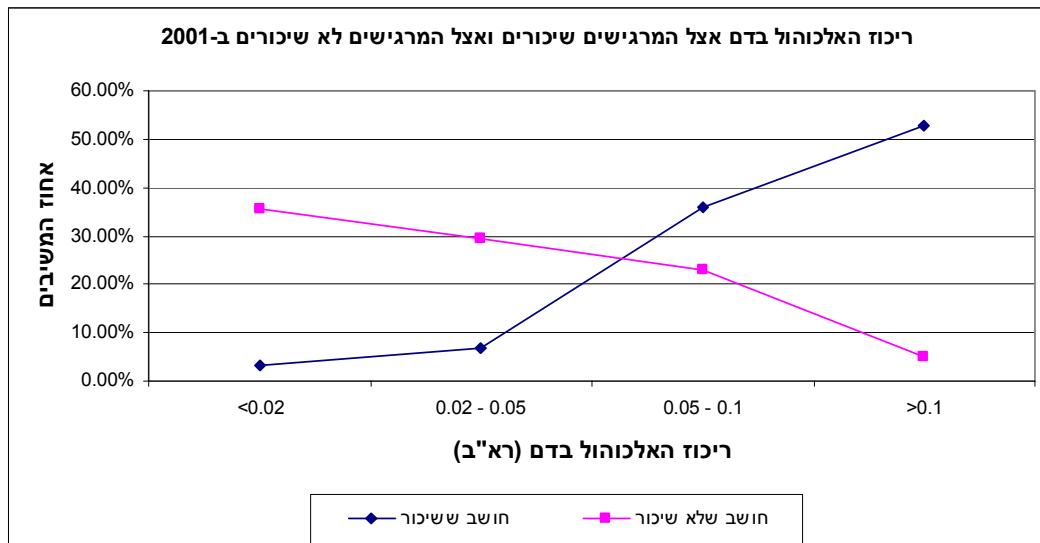
הקשר בין תחושת השכרות וריכוז האלכוהול בדם ב 2003 מתואר באיור 3.9 וממנו ניתן לראות שיש קשר בין השניים: בקרב החשים שיכורים ל 79% יש ראי"ב של 0.05% או יותר, בעוד שמבין אלו שאינם חשים שיכורים "רק" ל 37% יש ראי"ב דומה. המצב אינו שונה במידה רבה מהמצב שהיה בשנים הקודמות, כפי שהוא מתואר באיור 3.10 עבור נתוני 2001. ב 2001 בקרב החשים שיכורים ל 89% היה ראי"ב של 0.05% או יותר, בעוד שמבין אלו שלא חשו שיכורים "רק" ל 28% היה ראי"ב דומה. יותר מטריד הממצא של 2003 שמתוך 46% שאצלם נמדד ראי"ב ≤ 0.05 רק 36% חשבו שהם "שיכורים כעת" ($\chi^2=75.36, p<.0001$). במובן זה המצב דומה לסקרים ב 2001 ו 1999 בהם האחוזים המקבילים היו 41% ו 36% בהתאמה.

כשמשווים את תחושת השכרות לכמות השתייה (במספר משקאות) יחסית לכמות המותרת, המצב אינו שונה באופן מהותי. עבור המדגם הנוכחי, עם משקל ממוצע של 70 ק"ג, הכמות הקבועה על פי החוק (שמביאה לראי"ב של 0.05% אלכוהול) היא שתי מנות משקה. ואכן, אצל אלה ששתו שתי מנות משקה או פחות, 85% הרגישו שאינם שיכורים. אבל, בקרב אלה ששתו מעל לכמות המותרת, 71% עדיין הרגישו שאינם שיכורים ($\chi^2=17.31, p<.0001$). מצב זה אינו שונה מהותית מ 2001 שבה האחוזים המקבילים היו 93% ו 73% עבור ($\chi^2=159.76, p<.001$)

איור 3.9 ריכוז האלכוהול בדם אצל המרגישים שיכורים ואצל המרגישים לא שיכורים –

2003





3.4 הקשר בין הכוונה לנהוג לבין השתייה בפאב

ב 2003 42% מהנשאלים הצהירו שבכוונתם לנהוג בעצמם לאחר הבילוי בפאב. אחוז זה הוא דומה לאחוזים שהתקבלו ב 2001 ו 1999: 44% ו 38%, בהתאמה. על מנת לבדוק אם הכוונה לנהוג תלויה בשתייה בפאב, נבדק הקשר בין הכוונה לנהוג ובין שלושה משתנים: מס' המשקאות שהאדם שתה, תחושת השכרות, והרא"ב.

3.4.1 הכוונה לנהוג ומספר המשקאות

ב- 2003, מספר המשקאות הממוצע בקרב אלו שלא התכוונו לנהוג היה 3.0, בעוד שבקרב אלו שהתכוונו לנהוג הממוצע היה כמעט זהה: 2.7. כמו ב 2001 גם בסקר זה ההבדל לא היה מובהק מבחינה סטטיסטית. לעומת זאת, ב- 1999, מספר המשקאות הממוצע בקרב אלו שלא התכוונו לנהוג היה 3.4, בעוד שבקרב אלו שהתכוונו לנהוג הממוצע היה נמוך הרבה יותר: 2.4 משקאות ($t=4.83, p<.0001$). יש כאן תופעה שלילית כפולה של עליה כללית בכמות השתייה והעדר התחשבות במספר המשקאות יחסית לכוונה לנהוג. במובן זה המצב, יחסית ל 2001 - ועוד יותר יחסית לשנים הקודמות - רק החמיר.

התפלגות מספר המשקאות אצל שתי הקבוצות ב 2003 מתוארת באיור 3.11. החפיפה בין ההתפלגויות מאכזבת במיוחד לאור ההבדל שהיה בין ההתפלגויות ב 1999 (איור 3.12) שמתוכו ניתן לראות שבקרב הלא- נוהגים אחוז גבוה יותר שתו רק משקה אחד או שניים ואחוז נמוך יותר שתו חמישה משקאות או יותר. ב 2001 החפיפה בין ההתפלגויות הייתה כמעט מלאה (איור 3.12א) וכבר אז ניתן היה לראות בכך סימן מדאיג. העלייה הכללית בכמות השתייה ב 2003 רק מחמירה את המצב עוד יותר. יחד עם זאת ראוי לציין שההבדל

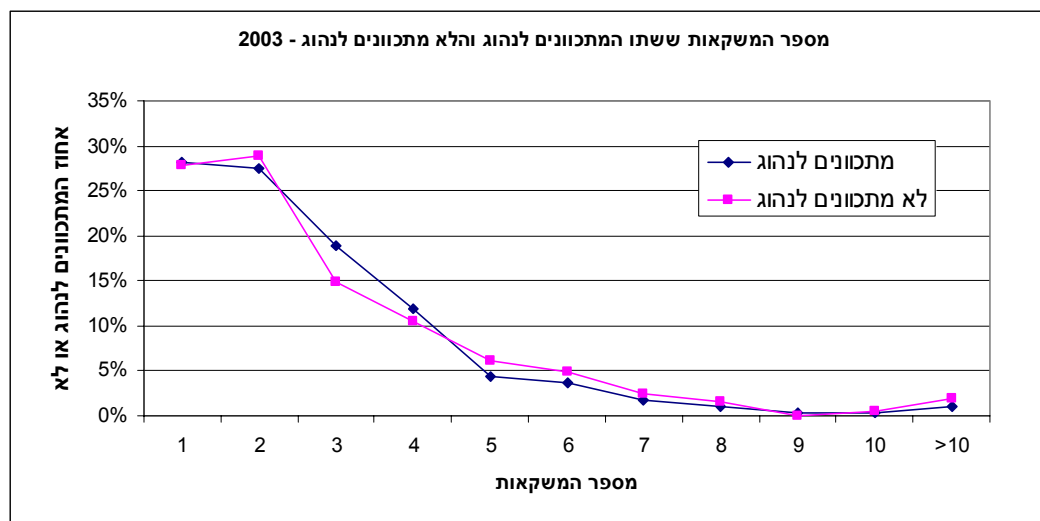
בין הקבוצות ב 1999 נבע לא רק מירידה בכמות השתייה בקרב המתכוונים לנהוג, אלא בעיקר מעליה בכמות השתייה בקרב אלו שלא מתכוונים לנהוג.

טבלה 3.9 : מספר המשקאות הממוצע ששתו אלו שהתכוונו לא לנהוג ואלו שהתכוונו

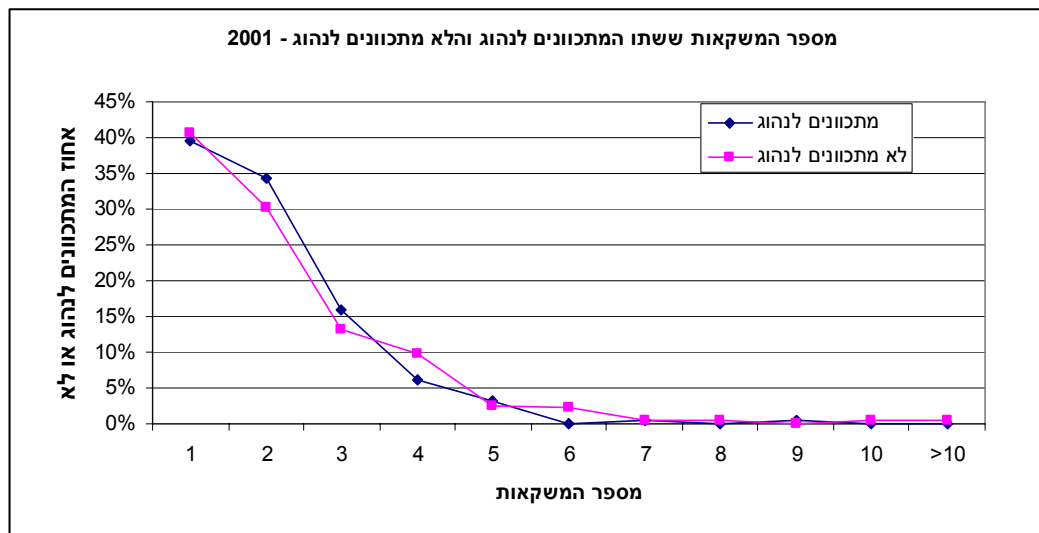
לנהוג בשנים 1993-2003.

הסטטיסטי T וערכי P	מספר משקאות ממוצע		שנה
	לא מתכוונים לנהוג	מתכוונים לנהוג	
t=-0.29, n.s	3.0	2.9	1993
t=-0.59, n.s	2.9	2.8	1995
t=2.97, p=0.03	2.1	2.5	1997
t=4.83, p<.001	2.4	3.4	1999
t=1.19, p=0.23	2.0	2.2	2001
t=1.14, p=0.26	2.7	3.6	2003

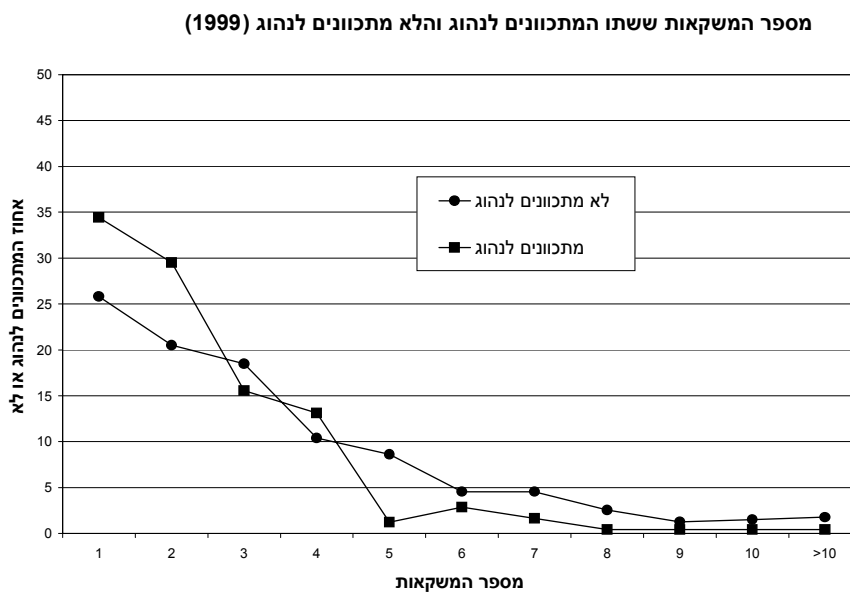
איור 3.11 מספר המשקאות ששתו המתכוונים לנהוג והמתכוונים לא לנהוג ב 2003



איור 3.12 מספר המשקאות ששתו המתכוונים לנהוג והלא מתכוונים לנהוג ב 2001



איור 3.12 ב מספר המשקאות ששתו המתכוונים לנהוג והלא מתכוונים לנהוג ב 1999



3.4.2 הכוונה לנהוג וריכוז האלכוהול בדם

במדד זה החמירה ההרעה שנצפתה ב 2001 לעומת 1999. ב 2003 ממוצע הרא"ב אצל המתכוונים לנהוג והלא מתכוונים לנהוג היה כמעט זהה: 0.053% אצל המתכוונים לנהוג ו 0.059% אצל אלו שלא התכוונו לנהוג ($t=1.41, p=.16$). ב 2001 גם לא היה הבדל מובהק בין שתי הקבוצות, אבל בסך הכל הרא"ב – בעיקר אצל הלא מתכוונים לנהוג - היה יותר נמוך לעומת זאת ב 1999 ממוצע הרא"ב בקרב הלא מתכוונים לנהוג היה 0.047% בעוד שבקרב אלו

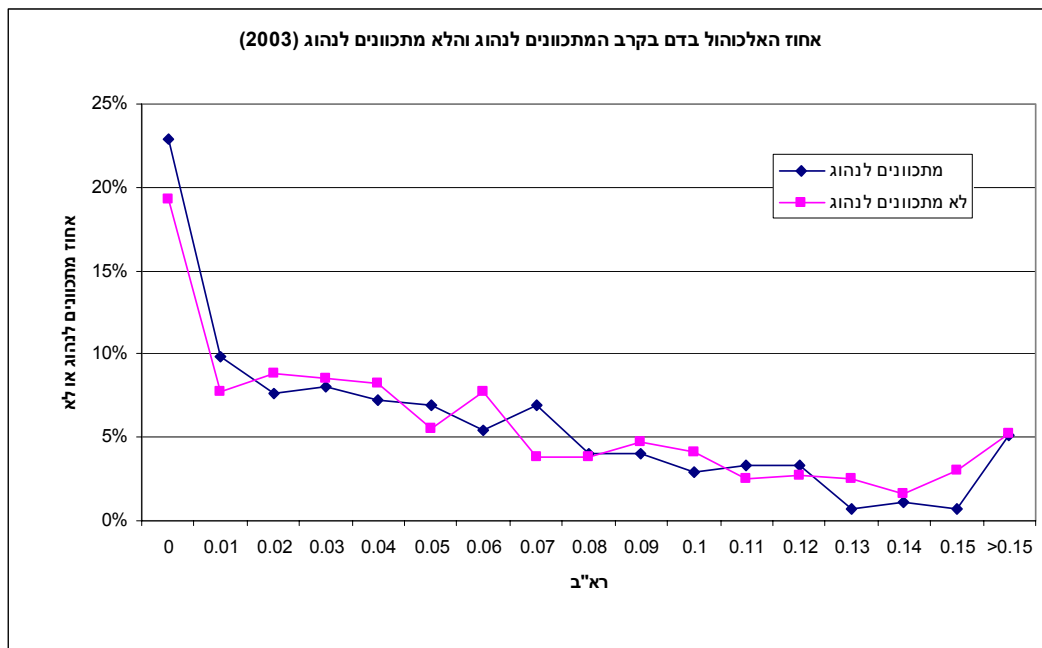
שהתכוונו לנהוג הוא היה 0.032%, וההבדל היה מובהק ($t=3.83, p<0.01$). התפלגות הרא"ב ב 2003 בקרב שתי הקבוצות מופיעה באיור 3.13. כפי שניתן לראות מאיור זה ההתפלגויות כמעט חופפות. מצב זה מהווה נסיגה מהמגמה החיובית שהסתמנה בשנים הקודמות עד ל 1999 כאשר אצל המתכוונים לנהוג הרא"ב הלך וירד יחסית לאלו שלא התכוונו לנהוג. למשל ב 1999 בקרב המתכוונים לנהוג, לאחוז גבוה יותר היה רא"ב נמוך (47.1% לעומת 39.2% עם רא"ב של עד 0.02%), לאחוז גבוה יותר היה רא"ב בינוני (32.8% לעומת 23.5% עם רא"ב של 0.05%-0.02%), ולאחוז נמוך יותר היה רא"ב גבוה (20.1% לעומת 37.2% עם רא"ב שווה או גדול מ- 0.05%) כפי שניתן לראות מאיור 3.14. המצב ב 2003 ו 2001 (איור 3.14) דומה למצב בסקרים המוקדמים של 1995 ו 1993 שבהם לא נמצאו הבדלים מובהקים בריכוז האלכוהול בדם בין אלו שהתכוונו לנהוג בעצמם לבין אלו שלא התכוונו לנהוג בעצמם, אך בשנים אלו ממוצע הרא"ב אצל שתי הקבוצות היה נמוך מהממוצע ב 2003 ו 2001. ממוצעי הרא"ב לאורך השנים מוצגים בטבלה 3.10.

טבלה 3.10. ממוצעי הרא"ב אצל המתכוונים לנהוג והלא מתכוונים לנהוג בשנים 1993-2003.

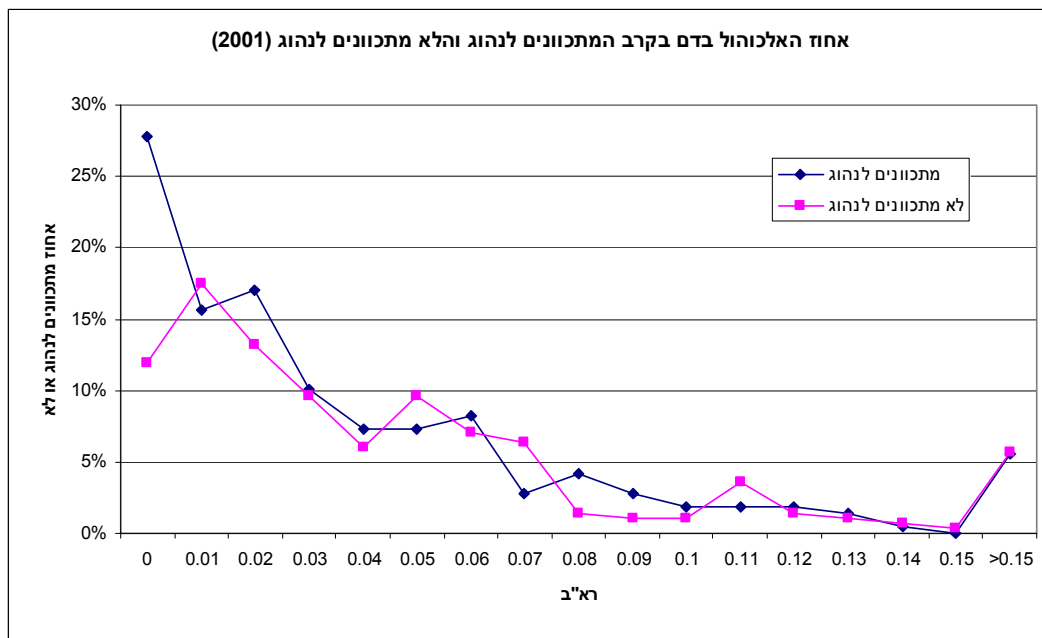
t	רא"ב ממוצע		שנה
	מתכוונים לנהוג	לא מתכוונים לנהוג	
t=0.48, p=.63	0.026	0.028	1993
t=-1.04, p=.30	0.038	0.042	1995
t=3.43, p<.001	0.021	0.030	1997
t=3.84, p<.001	0.032	0.046	1999
t=-0.28, p=.82	0.052	0.051	2001
t=1.41, p=.16	0.053	0.059	2003

יותר חשוב מהממוצעים, הוא אחוז המתכוונים לנהוג עם רא"ב של 0.05% או יותר (כלומר כאשר הם לא כשירים לנהיגה על פי החוק). יש כאן המשך של תופעה מדאיגה ביותר לפיה אחוז המתכוונים לנהוג כאשר הם נתונים תחת השפעת אלכוהול עולה כל הזמן. ב 2003, ל 44% מהמתכוונים לנהוג היה רא"ב של 0.05% או יותר. ב 2001 ל 38% מהמתכוונים לנהוג היה רא"ב של 0.05% או יותר. ב 1999, ל 20% מהמתכוונים לנהוג היה ריכוז אלכוהול בדם גבוה מהמותר על פי החוק. ב 1997 רק ל 7% אחוזים מהמתכוונים לנהוג היה רא"ב של 0.05% או יותר.

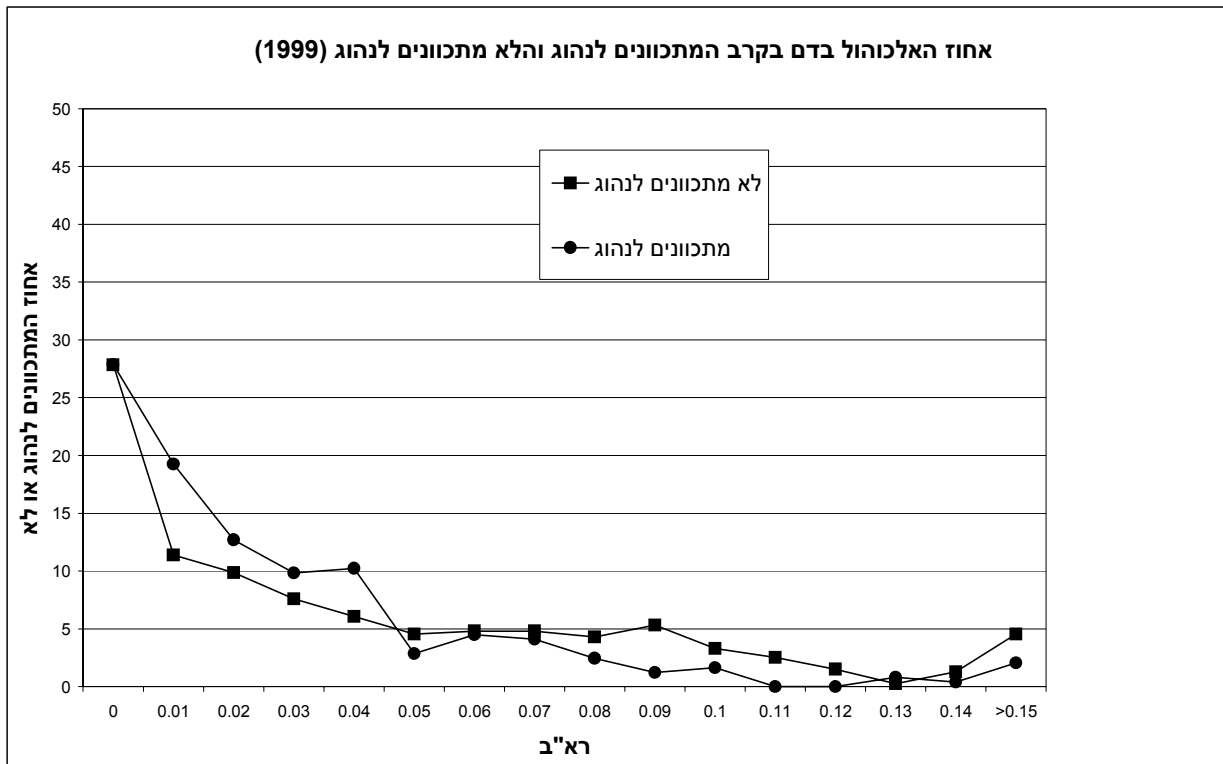
איור 3.13 ריכוז האלכוהול בדם בקרב המתכוונים לנהוג והלא מתכוונים לנהוג ב 2003



איור 3.14 ריכוז האלכוהול בדם בקרב המתכוונים לנהוג והלא מתכוונים לנהוג ב 2001



איור 3.14. ריכוז האלכוהול בדם בקרב המתכוונים לנהוג והלא מתכוונים לנהוג ב 1999



3.4.3 הכוונה לנהוג ותחושת השכרות

למרות שלא נמצא קשר בין הנטייה להימנע מלנהוג וכמות השתייה (לפי מספר משקאות או רא"ב) בכל זאת נמצא שהנטייה לנהוג הייתה קטנה יותר בקרב אלו שהרגישו שהם שיכורים לעומת אלו שהרגישו שאינם שיכורים. אחוז הנשאלים שהתכוונו לנהוג למרות שהרגישו שהם שיכורים מוצג בטבלה 3.11. כפי שניתן לראות, בכל ששת הסקרים אחוז הנבדקים שהתכוונו לנהוג בקרב אלו שהרגישו שיכורים היה הרבה יותר קטן מאחוז הנבדקים שהתכוונו לנהוג בקרב אלו שהרגישו שאינם שיכורים. אולם, כאשר כמעט 30% מהאנשים החשים שיכורים בכל זאת מצהירים על כוונתם לנהוג המצב בפירוש אינו טוב. אחוז זה גם משקף מספרים מוחלטים גדולים יותר (בכלל האוכלוסייה) שכן אחוז האנשים השותים בפאבים עד שהם חשים שיכורים נמצא בעליה מתמדת מאז 1995. ב 1995 אחוז האנשים ששתו לשוכרה היה רק 6.2% בעוד שב 2003 אחוז זה הגיע ל 28.6%.

טבלה 3.11 : אחוז (ומספר) המתכוונים לנהוג מבין אלו שמרגישים שיכורים ומבין אלו שאינם

מרגישים שיכורים

מובהקות χ^2	אחוז המתכוונים לנהוג מתוך המרגישים :		אחוז שמרגישים שיכורים	שנה
	לא שיכורים	שיכורים		
$\chi^2=4.06, p=.044$	53.6% (90)	30% (6)	10.6% (20)	1993
$\chi^2=22.15, p<.001$	51.3% (290)	13.5% (5)	6.2% (37)	1995
$\chi^2=28.59, p<.001$	43.9% (278)	15.3% (13)	11.8% (85)	1997
$\chi^2=7.46, p=.006$	40.5% (217)	26.2% (27)	16.1% (103)	1999
$\chi^2=3.65, p=.028$	45.6% (187)	34.4% (31)	18.0% (90)	2001
$\chi^2=11.42, p=.0007$	45.9% (236)	28.4% (38)	28.6% (134)	2003

את הקשר בין תחושת השכרות והכוונה לנהוג ניתן גם לבחון מנקודת ראות הפוכה : ניתן לשאול מתוך האנשים המתכוונים לנהוג, מהו אחוז המרגישים שיכורים? אחוז זה ממשך לעלות מאז 1995. הוא עמד על 6.3% ב 1993, 1.7% ב 1995, 4.5% ב 1997, 11.1% ב 1999, 14.2% ב 2001, ו 13.8% ב 2003. מגמה זו היא מדאיגה שכן היא עלולה להצביע על פער שהולך וגדל בין תחושת השכרות לאחריות בנהיגה ותחושת השליטה ברכב תחת שכרות. כלומר, יחסית ל 1995, מספר האנשים המוכנים לנהוג כאשר הם כבר מרגישים שיכורים גדל בערך פי שמונה!

3.4.4 הכוונה לנהוג ויכולת השתייה הנתפסת

בנפרד ממספר המשקאות שאנשים שתו בפועל, הם נשאלו גם מהו מספר המשקאות שיגרמו להם להשתכר ומהו מספר המשקאות המקסימאלי שהם מסוגלים לשתות ועדיין להישאר כשירים לנהיגה. כמו בשנים הקודמות בקרב שתי הקבוצות (שהתכוונו לנהוג ושלא התכוונו לנהוג) מספר המשקאות שנתפס כנחוץ על מנת להשתכר היה כמעט פי שניים ממספר המשקאות הנחוץ לפגיעה בכושר הנהיגה. מספר המשקאות שהוערך כנחוץ להשתכר היה גבוה יותר אצל אלו שהתכוונו לנהוג מאשר אצל אלו שלא התכוונו לנהוג : 5.7 לעומת 5.0 ($t=2.84, p=.005$).

ב 2001 לא היה הבדל במספר זה בין הקבוצות והוא היה נמוך יותר (4.0 משקאות). מספר המשקאות שניתן לשתות ועדיין להיות כשיר לנהיגה היה 4.0 אצל המתכוונים לנהוג ו 3.1 אצל אלו שלא התכוונו לנהוג ($t=3.54, p=.0004$) (לעומת 2.6 ו 2.4 ב 2001). המעניין בממצאים אלו זה שרוב הנשאלים ידעו שנהיגתם נפגעת עוד לפני שהם מרגישים שיכורים, אך אלו שהתכוונו לנהוג הקלו עם עצמם על ידי נקיטת ערך סף גבוה יותר מאלו שלא התכוונו לנהוג, שבכל מקרה היה מעל למותר להם על פי החוק. ההבדל במשקל הממוצע של שתי הקבוצות

72) ק"ג אצל המתכוונים לנהוג ו 67 ק"ג אצל אלו שלא התכוונו לנהוג ($t=4.62, p<.0001$) אינו מספיק להצדיק את ההבדל בכמות השתייה הנדרשת.

3.5 הקשר בין הכוונה לנהוג והרגלים ותפיסות אחרים

ב 2003 חל שינוי משמעותי ביותר ברמת המודעות לבעיית נהיגה בשכרות בישראל לעומת 2001. שתי שאלות התייחסו לנושא זה: "האם אתה חושב שקיימת בעיה של נהיגה בשכרות בארץ?" ו"האם יוצא לך לנהוג לאחר שאתה שותה?". התשובות לשאלות אלו מסוכמות בטבלה 3.12. בנפרד לאלו שהתכוונו לנהוג ולאילו שלא התכוונו לנהוג. לראשונה חל שינוי בכיוון המגמה (שהייתה גם בקרב הנבדקים שהתכוונו לנהוג וגם בקרב אלו שלא התכוונו לנהוג) שלפיה אחוז הטוענים שיש בעיה כזו ירד בהתמדה. ב 2003 אחוז הנשאלים שטענו שיש בעיה קפץ ל 84% הן בקרב המתכוונים לנהוג והן בקרב אלו שלא התכוונו לנהוג (לעומת 56% ו 60% ב 2001).

הכוונה לנהוג בערב הסקר נשארה שיקוף של התנהגות אופיינית, כשכמעט 80% (79%) מהמתכוונים לנהוג הודו שהם "לפעמים" או "בדרך כלל" נוהגים לאחר שהם שותים. מתוך אלו שלא התכוונו לנהוג "רק" 40% הודו שהם נוהגים לפעמים או בדרך כלל לאחר שהם שותים. ב 2001 המצב רק החמיר לעומת 1999. המצב ב 2004 הוא במעט יותר טוב מאשר ב 2001 אך הוא עדיין גרוע בהרבה לעומת 1999. צריך לזכור שבמידה והתשובות לשאלה זו מוטות על ידי רציה חברתית, ולכן המצב האמיתי הוא כנראה עוד יותר גרוע מכפי שהוא משתקף באחוזים שהתקבלו.

טבלה 3.12: אחוז המרגישים שיכורים, אחוז החושבים שיש בארץ בעיה של שכרות בנהיגה, ואחוז הנוהגים (לפעמים או בדרך כלל) לאחר שתייה, מבין המתכוונים לנהוג ומבין אלו שאינם מתכוונים לנהוג.

נוהגים לפעמים או בדרך כלל לאחר שתייה		טוענים שיש בעיה של נהיגה בשכרות בארץ		מרגישים שיכורים		מתכוונים לנהוג	
17.7%	82.3%	21.1%	79%	93.8%	6.3%	כן	1993
53.9%	46.2%	29.2%	70.8%	84.8%	15.2%	לא	
17.4%	82.7%	16.6%	83.5%	98.3%	1.7%	כן	1995
68.2%	31.8%	15.8%	84.2%	89.6%	10.4%	לא	
28.6%	71.4%	15.6%	84.4%	95.5%	4.5%	כן	1997
69.7%	30.3%	12.9%	87.1%	83.1%	16.9%	לא	
23%	77.1%	26.6%	73.4%	88.9%	11.1%	כן	1999
72.4%	27.6%	16.7%	83.3%	80.8%	19.2%	לא	
12.4%	87.6%	43.6%	56.4%	85.8%	14.2%	כן	2001
49%	51.1%	39.7%	60.3%	79.1%	20.9%	לא	
21.1%	78.9%	16.2%	83.8%	85.5%	13.8%	כן	2003
59.8%	40.2%	16.3%	83.8%	74.1%	25.9%	לא	
$\chi^2=5.73, p=.017$		$\chi^2=44.12, p<.0001$		$\chi^2=0.01, p=.90$		כן	χ^2 ערך להבדל בין 2003 ו 2001
$\chi^2=7.04, p=.008$		$\chi^2=44.03, p<.0001$		$\chi^2=1.98, p=.16$		לא	

ב- 1997 נשאלה לראשונה השאלה לגבי תפיסת האנשים את הסיכוי לתאונה בגין שתיית יתר (מעל למותר על פי החוק) והסיכוי להיתפס ע"י השוטרים בגלל שתיית יתר. שתי השאלות בנושא היו:

א. אם מישהו נוהג לשתות אלכוהול מעל למותר ואחר כך נוהג הביתה, מה הסיכוי לדעתך שבמוקדם או במאוחר הוא ייתפס על ידי המשטרה?

ב. אם מישהו נוהג לשתות אלכוהול מעל למותר ואחר כך נוהג הביתה, מה הסיכוי לדעתך שבמוקדם או במאוחר הוא יהיה מעורב בתאונה?

התפלגות התשובות לשאלות אלו בסקר 2003 מובאת בטבלה 3.13 והן דומות מאוד לאלו שהתקבלו ב 2001 (טבלה 3.13). נמצא שבקרב שתי הקבוצות קיימת תפיסה שהסיכוי לתאונה בגין שתיית יתר הוא גבוה אך הסיכוי להיתפס הוא נמוך למדי. כבעבר, אחוז גבוה יותר מקרב אלו שלא התכוונו לנהוג העריכו שהסיכוי לתאונה או להיתפס על ידי המשטרה הוא גבוה, מאשר מקרב אלה שהתכוונו לנהוג. בנוסף, גם כבעבר, אחוז קטן מאוד של המשיבים – במיוחד בקרב המתכוונים לנהוג העריך את הסיכוי להיתפס על ידי המשטרה

כגובה: 20% מתוך המתכוונים לנהוג ו 21% מקרב אלו שלא התכוונו לנהוג (לעומת 6% בקרב אלו שהתכוונו לנהוג ו 13% בקרב אלו שלא התכוונו לנהוג ב 2001).

טבלה 3.13 א: הסיכוי המוערך להיות מעורב בתאונה או להיתפס על ידי המשטרה בגלל שתייה מעל למותר בחוק ב- 2003, בקרב אלו שאינם מתכוונים לנהוג ובקרב אלו שמתכוונים לנהוג

	מתכוונים לנהוג	לא מתכוונים לנהוג	2003	
			גבוה	הסיכוי לתאונה בגלל נהיגה בשכרות:
$\chi^2=10.13, p=.006$	(148) 53.82%	(237) 65.11%	גבוה	הסיכוי לתאונה בגלל נהיגה בשכרות:
	(79) 28.73%	(89) 24.45%	בינוני	
	(48) 17.45%	(38) 10.44%	נמוך	
$\chi^2=1.11, p=.58$	(55) 19.93%	(77) 21.21%	גבוה	הסיכוי להיתפס ע"י המשטרה בגלל נהיגה בשכרות:
	(46) 16.67%	(70) 19.28%	בינוני	
	(175) 63.41%	(216) 59.5%	נמוך	

טבלה 3.13 ב: הסיכוי המוערך להיות מעורב בתאונה או להיתפס על ידי המשטרה בגלל שתייה מעל למותר בחוק ב- 2001, בקרב אלו שאינם מתכוונים לנהוג ובקרב אלו שמתכוונים לנהוג

	מתכוונים לנהוג	לא מתכוונים לנהוג	2001	
			גבוה	הסיכוי לתאונה בגלל נהיגה בשכרות:
	(103) 47.3%	(162) 57.5%	גבוה	הסיכוי לתאונה בגלל נהיגה בשכרות:
	(92) 42.2%	(82) 29.1%	בינוני	
	(23) 10.6%	(38) 13.5%	נמוך	
	(14) 6.4%	(37) 13.1%	גבוה	הסיכוי להיתפס ע"י המשטרה בגלל נהיגה בשכרות:
	(50) 22.9%	(75) 26.6%	בינוני	
	(154) 70.6%	(170) 60.3%	נמוך	

4.0 הערות לגבי מגבלות פוטנציאליות ותנאי המחקר (משתנים מתערבים):

1. למסרבים להשתתף במחקר ייתכנו דפוסי שתייה, התנהגות ועמדות השונים משל אלו שנענו להשתתף ולכן תיתכן הטיה במחקר. אולם בהתחשב במספרם האפסי (אחוז אחד!) אין זה משנה את התמונה כלל.
2. עבור אלו שלא השתתפו בסקר המלא כי טענו שלא שתו, נבדקה רמת הרא"ב ואכן נמצא כי רמת הרא"ב של כולם הייתה 0.0%. כלומר לא הייתה כאן אוכלוסייה שניסתה להתחמק מהמחקר.
3. כמות השתייה יכולה להשפיע על טיב ונכונות התשובות, אך אפשר לצפות לאיזון בהטיות שכן חלק מהנבדקים מפריזים בהערכות וחלק ממעיטים.

4. במקרים רבים הנבדקים ענו על השאלון כשסביבם חברים וייתכן כי במקרים אחדים הפריזו הנשאלים במטרה להרשים את חבריהם או שהמעייטו בציון השפעות (למשל תחושת שכרות) מתוך אי נעימות כלפי חבריהם.
5. המחקר נערך בין חצות ו 05:00 לפנות בוקר, מדובר בשעות שאנשים יוצאים מהבילוי בפאב, בדרכם הביתה, כשהם עייפים, ולאחר שתייה חריפה. הסקר נערך לעיתים קרובות תוך כדי עמידה מחוץ לפאב. מזג האוויר היה בהיר אך לעיתים קצת קריר. ייתכן שתנאי מחקר אלו גרמו לחלק מהנשאלים שלא להתעמק מספיק בשאלות ולגרום להטיות בתוצאות.
6. על אף הבטחת האנונימיות והצגת מטרת הסקר (לצורכי מחקר בלבד), היו כאלו שחששו שבסביבה מסתתרת מארב משטרתי. לכן ייתכן כי חלק מהמשיבים שאמרו שאין בכוונתם לנהוג, עשו זאת מפחד החוק (אם כי רוב הנשאלים העריכו את הסיכוי להיתפס על ידי המשטרה על נהיגה בשכרות כנמוך עד נמוך מאוד). במידה שיש הטיה כזאת ואחוז המתכוונים לנהוג הוא גבוה מהמצטייר מסקר זה, המצב הוא בעצם חמור יותר מהמשתקף בתוצאות שלעיל.
7. המחקר הוצג לנשאלים כ-"סקר בנושא הרגלי שתייה בפאבים" וזאת ע"מ למנוע אפקט של רציה חברתית. בכל זאת, תוך כדי ההתקדמות בשאלון סביר להניח שנשאלים רבים הבינו שאנו מתמקדים יותר בהרגלי שתייה ונהיגה מאשר בהרגלי שתייה בכלל.
8. לאחר שב 2001 החלו לחדור לשוק משקאות בירה במיכל של 500 מ"ל ואפילו 1 ליטר (לעומת 330 מ"ל בלבד בעבר), היה צורך להתאים את המושג של משקה "אחד" של בירה לכמות המתקבלת מסך הכל הכמות חלקי 330 מ"ל, על מנת לקבל מספר של מנות של 330 מ"ל. ההתייחסות השוויונית לכל סוג משקה מניחה מנת בירה של 330 מ"ל, כוס יין של כ 135 מ"ל, ומשקה חריף של כ 50 מ"ל. כאשר אנשים לא מודעים לכמות ה"נחשבת" במשקה אחד ייתכנו הטיות בקשר שבין אחוז הרא"ב ובין מספר המשקאות המדווח, במיוחד כשרוב האנשים מדווחים ששתו בעיקר בירה. לשם כך התאימו המראיינים את הכמות המדווחת של מנות משקה של בירה עד כמה שאפשר לפי הבסיס של 330 מ"ל.

5.0 מסקנות

מהמחקר הנוכחי עולות מסקנות שליליות ביותר, הן מבחינת התוצאות הספציפיות והן מבחינת השינוי – במידה שהיה - יחסית לתוצאות המחקר הקודם ב 2001. המסקנה הכללית היא שקיימת בישראל בעיה של נהיגה תחת השפעת אלכוהול – לפחות אצל קבוצת סיכון גבוהה אחת המורכבת מהמבלים בפאבים בסופי שבוע. יתרה מזו, יחסית ל 2001 הבעיה רק החמירה.

המסקנות הספציפיות עליהן מתבססת המסקנה הכללית הן :

1. בעוד שב 2003 לא חל שינוי משמעותי בהרגלי השתייה לעומת 2001, בשני הסקרים האחרונים ניכרה עלייה משמעותית באחוז השותים בתדירות של פעמיים בשבוע או יותר (56% ב 2003, ו 60% ב 2001, לעומת 36% ב 1999). לעומת זאת כמות השתייה בכל פעם עלתה מ 2.2 משקאות בממוצע ב 2001 ל 3.1. (אולם ראה הערה לגבי הגדרת "כמות").
2. רוב האנשים שנוהגים לפאב גם נוהגים לאחר היציאה. כלומר אנשים לא מחליטים אם לנהוג או לא לפי הכמות ששתו (אלא אם כן ההחלטה נעשתה עוד לפני היציאה לפאב).
3. אחוז המדווחים שהם נוהגים לאחר שהם שותים "בדרך כלל" או "לפעמים" עלה מאוד ב 2001 יחסית ל 1999 (67% לעומת 47%), אך ירד קצת ב 2003 (ל 54%).
4. המודעות להשפעת האלכוהול על נהיגה ירדה יחסית ל 2001 במובן זה שמספר המשקאות הנתפס כדרוש להשתכר עלה מממוצע של 3.9 ל 5.3 משקאות, ומספר המשקאות שנתפס כעלול לפגוע בכשירות לנהוג עלה מ 2.5 ל 3.4.
5. יש לברך על כך שכמעט כל הנשאלים חשבו שנהיגתם תיפגע עוד לפני שירגישו שיכורים. אולם תחושת הסיכון האישית בשתייה ונהיגה עדיין דורשת שיפור כשמעל ל 50% מהנשאלים הרגישו שהם יכולים לשתות יותר משני משקאות לפני שכושר הנהיגה שלהם ייפגע.
6. ברמת המודעות הכללית (להבדיל מאישית) חל שיפור כאשר 84% מהמרואינים טענו שיש בישראל בעיה של שתייה ונהיגה (לעומת 59% ב 2001).
7. כמות האלכוהול שהמבלים שתו בפאב עלתה מעט יחסית לזו שנמדדה ב 2001 (רא"ב של 0.056% לעומת 0.052% ב 2001). גם אחוז האנשים שיצאו מהפאב עם רא"ב $\leq 0.05\%$, עלה מ 42% ב 2001 ל 48% ב 2003. כמויות שתייה אלו היו גבוהות באופן מובהק מהכמויות שנמדדו ב שנים הקודמות.
8. גם על פי הדיווחים שלהם, אנשים שתו בפאב יותר ב 2003 מאשר ב 2001 (3.2 מנות משקה לעומת 2.1 מנות משקה). במקביל אחוז האנשים ששתו יותר משני משקאות עלה מ 37% ל 43%.
9. כמו ב 2001 ולהבדיל מהמצב ב 1999 ו 1997, לא היה הבדל מובהק ברמת האלכוהול בדם בין אלו שהתכוונו לנהוג (0.053%) ואלו שלא התכוונו לנהוג (0.059%). ממצא זה מדאיג במיוחד היות שהוא נבע בעיקר מעליה ברא"ב בקרב המתכוונים לנהוג. הרא"ב הממוצע בקרב שתי הקבוצות היה הגבוה ביותר שנרשם מאז החל המחקר ב 1993. בנוסף, ל 44% מהמתכוונים לנהוג היה רא"ב של 0.05% או יותר!
10. תחושת השכרות נשארה המדד היחיד לפיו עדיין ניתן היה להבחין באופן מובהק (מבחינה סטטיסטית) בין אלו שהתכוונו לנהוג ואלו שלא התכוונו לנהוג. אך גם כאן

חלה נסיגה לעומת 2001. ב 2001 18% חשו שיכורים ומתוכם 34% התכוונו לנהוג. ב 2003 המצב החמיר כאשר 29% מהנשאלים ששתו חשו שיכורים ומתוכם 28% התכוונו לנהוג. כלומר, למרות שהנטייה לנהוג בעת שכרות לא השתנתה, אחוז השיכורים – ובהתאם אחוז המתכוונים לנהוג כשהם שיכורים – עלה באופן משמעותי.

11. המודעות לקיומה של בעיית שתייה ונהיגה – באופן מפתיע – דווקא עלתה יחסית ל 2001, כאשר 84% טענו שיש בעיה של נהיגה בשכרות בישראל (לעומת 58% ב 2001). מעניין גם שאחוז זה היה זהה בקרב המתכוונים לנהוג ובקרב אלו שאינם מתכוונים לנהוג.

6.0 המלצות

ההחמרה במצב השתייה ונהיגה העולה מתוצאות מחקר זה, והמסקנות הנובעות מכך, מוסיפות משנה תוקף להמלצות שצוינו במחקרים הקודמים. מסיבה זאת חלק מההמלצות שלהלן זהות לאלו שנכתבו בדו"ח הקודם.

6.1 המלצות למחקר

1. היות וסקר חוזר זה הוא בסיס המידע השיטתי היחידי שיש בארץ לגבי שתייה ונהיגה, מומלץ לערוך סקר נהיגה ושתייה גם ב- 2005. הסקר צריך להיות דומה עד כמה שאפשר לסקר הנוכחי ולסקרים הקודמים. סקר כזה יאפשר לראות אם המצב משתפר או מחמיר, ובאיזה תחומים. סקר זה אינו מתיימר להוות מדגם מייצג של האוכלוסייה הנוהגת או השותה בישראל. חשיבותו היא בכך שאוכלוסיית המבליים בפאבים היא אוכלוסיית הסיכון הגבוהה ביותר בכל הקשור לנהיגה בשכרות, וסביר להניח שהסקר מהווה מדגם מייצג של השותים ונוהגים במרכז הארץ לפחות.
2. על מנת לאמוד את המעורבות האמיתית של אלכוהול בתאונות דרכים בארץ – ומכיוון שלנתוני המשטרה אין כל תוקף מדעי בהקשר זה - מומלץ לערוך שני סוגים של מחקרים:
 - א. מחקר מסוג case - control בדומה למחקר של Borkenstein (1964) בארה"ב.
 - ב. מעקב שיטתי של כמות האלכוהול בקרב כל הנהגים המעורבים בתאונות חמורות.
 3. כשלב ראשון רצוי לערוך סקר על מדגם מייצג של הנהגים בישראל בכל הקשור להרגלי השתייה ונהיגה שלהם. סביר להניח שהמצב יהיה פחות חמור מהמשתמע מהמחקר הנוכחי, שכן המחקר הנוכחי בדק קבוצה ספציפית בעלת סיכון גבוה לשתייה ונהיגה.
 4. רצוי לערוך סקר ספרות עדכני של שיטות ההתמודדות היעילות ביותר בנושא שתייה ונהיגה ולבחון את ישימות מסקנות המחקרים שנעשו בתחום זה בחו"ל ובארץ לאור המציאות הישראלית של תחילת המאה.

6.2 המלצות ליישום

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 לשוטרי התנועה. 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. לשם כך ניתן להפריד בין תיעוד מעורבות אלכוהול בדו"ח ובין תביעה על נהיגה תחת השפעת אלכוהול.
4. יש לשפר את ההדרכה לגילוי סימנים של שיכרות בנהיגה, בראיון הנהג, ובמבחן פיקוחן מתוקן (Standard Field Sobriety Test).
5. יש להרחיב את השימוש במבחני נשיפה ניידים ולהתאמץ לעשות את תוצאותיהם קבילות על פי החוק (כפי שמקובל היום במקומות שונים בעולם). דיוק המכשירים היום בהחלט מאפשר זאת. יחד עם זאת הזמינות של מבחני נשיפה זולים על ידי השותים עצמם לא בהכרח תוביל להערכה מדויקת יותר לגבי רמת הסיכון שלהם (Johnson and Voas, 2004).
6. לאור העובדה שלאחר מסע הפירסום הנרחב של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ב-1995-1996, חל שיפור במצב (על פי הסקרים של 1997 ו-1999, יש להגביר מחדש את ההסברה ולמקד אותה במספר נושאי ידע הכוללים:
 - א. השפעת האלכוהול על הנהג
 - ב. "המידה הקבועה בחוק" לגבי השכרות ומשמעותה ביחס למספר מנות המשקה המותרות לכל אדם לפי משקלו.
 - ג. העונשים הצפויים לנהג שנתפס כשהוא תחת השפעת אלכוהול על פי החוק, וזכות השוטר לדרוש בדיקת אלכוהול.
 - ד. אסטרטגיות להימנעות מלנהוג תחת השפעת אלכוהול על ידי קביעת "נהג מיועד" בחבורה שאינו שותה משקאות אלכוהוליים בפאב (אם כי נמצא שגם נהגים מיועדים, לא תמיד נמנעים לחלוטין מלשתות (Timmerman et al., 2003).
7. יש לשלב את מבצעי ההסברה עם אכיפה הולמת מחד גיסא ולא לבזבז משאבים על הסברה שאינה מלווה באכיפה גלויה ומאסיבית, מאידך גיסא. מימוש האחד ללא השני הוכח כבלתי יעיל (Shinar and McKnight, 1986). רצוי מאוד לרכז מאמצי אכיפה – ולהודיע על כך לציבור – בסופי שבוע בקרבת פאבים.

8. יש להרחיב את ההסברה והחינוך ולהפנותם לגורמים שמעבר לנהג השתוי כגון הורים, ידידים, ומנהלי פאבים (McKnight, 1990, 1991).
9. יש לדרוש, לצורך המבחן התיאורטי לקבלת רישיון, שכל נהג יידע יותר על השפעת האלכוהול על נהיגה, חומרת העבירה והעונש על נהיגה בשכרות, וכמות האלכוהול המרבית שהוא אישית יכול לשתות לפני שיגיע לרמה של 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 היא 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 רמות שתייה ורמות מינוע (מוטוריזציה) גבוהות משל ישראל. נקודת מוצא טובה היא מסקנות הסדנה של "הרופא הראשי" (Surgeon General) של ארה"ב בנושא נהיגה תחת שיכרות (Surgeon General, 1990).

7.0 מקורות

1. אדרי, א. וכחן, ג. אומדני חסר בדיווחי תאונות דרכים ויעילות הטיפול בהם על ידי משטרת ישראל. עבודה סמינריונית במסלול ניהול משאבי אנוש, אוניברסיטת בן גוריון בנגב, 1998.
2. דוח שנתי (ישראל, משרד מבקר המדינה) מס' 44 לשנת 1993 ולחשבונות הכספים 1992, ירושלים דפוס הממשלה, משטרת ישראל, פעולות ביקורת.
3. וייס, ש. (2000). ההתמכרות לאלכוהול בישראל בתחילת המילניום – האם תהפוך התעלמות להתמודדות? רפואה ומשפט, גליון 22, 90-93.
4. וייס, ש. (2004). תקשורת אישית אפריל 24, 2004.
5. וייס, ש., רוני, ב. ומור, מ. (2002) כיצד תופס הנוער את בעיות השימוש באלכוהול, בסיגריות ובסמים אחרים ואת ההימורים במסגרת הבעיות החברתיות/בריאותיות בישראל? אלכוהול בישראל, כרך ב', גליון 1, 32-39.
6. משטרת ישראל (1999). תאונות דרכים - 1998. דו"ח סטטיסטי. יח"ן/מדור סטטיסטיקה, ירושלים.
7. משטרת ישראל (2004). תאונות דרכים - 2003. דו"ח סטטיסטי. אג"ת/מדור סטטיסטיקה, ירושלים.
8. מוקואס, ד. (1992). נהיגה בשכרות: דרכי טיפול. נספח לדו"ח 91-170, המכון לחקר התחבורה, הטכניון.
9. מכון ארצי לתחבורה. חוקי התנועה והתמרור. בעריכת דוד יכון, 1999.
10. פלג, א. שוורצמן, פ. ופלג, ר. (1997). "נהגים שוטים" - קשר בין נהיגה ושתייה אלכוהול. הרפואה, 132 (ג), 162-167.
11. שנער, ד. שתייה ונהיגה בקרב אנשים היוצאים מפאבים. דו"ח מחקר למינהל לבטיחות בדרכים. אוניברסיטת בן גוריון בנגב, מרץ 1996.

12. שנער, ד. שתייה ונהיגה בקרב המבלים בפאבים ב- 1997. דו"ח מחקר לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אוניברסיטת בן גוריון בנגב, ספטמבר 1998.
13. שנער, ד. שתייה ונהיגה בקרב המבלים בפאבים ב- 1999. דו"ח מחקר לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אוניברסיטת בן גוריון בנגב, נובמבר 2000.
14. שנער, ד. שתייה ונהיגה בקרב המבלים בפאבים ב- 2001. דו"ח מחקר לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אוניברסיטת בן גוריון בנגב, יוני 2003.
15. Balmforth, D. (1999). National Survey of Drinking and Driving - Attitudes and Behavior: 1997. National Highway Traffic Safety Administration, U.S. DOT, Report No. DOT HS 808 844.
16. Barnea, Z., Rahav, G., and Teichman, M. (1992). Alcohol consumption among Israeli youth – 1989: epidemiology and demographics. British Journal of Addiction, 87, 295-302.
17. Barnea, Z., Teichman, M., and Rahav, G. (1993). Substance use and abuse among deviant and non-deviant adolescents in Israel. Journal of Drug Education, 23, 223-236.
18. Berger D.E. and Snortum, J.R. (1985). Alcoholic beverage preferences of drinking-driving violators. Journal of Studies on Alcohol, 46, 232-239.
19. Borkenstein, R.F., Crowther, R.F., Shumate, R.P., Zeil, W.B., and Zylman, R. (1964). The role of the drinking driver in traffic administration. Indiana University, Bloomington, Indiana.
20. Drive and Stay Alive (2004). Drunk Driving Blood Alcohol Limits Worldwide, Feb 19, 2004. <http://www.driveandstayalive.com/articles%20&%20topics/drunk%20driving/artcl--drunk-driving-0005--global-BAC-limits.htm>
21. Evans, L. (1991). Traffic safety and the driver. New York: Van Nostrand Renhold.
22. Glodberg, F. (2000). How accurate are statistics concerning unlicensed and drunk driving. Paper presented at the International Conference of Alcohol and Drugs Traffic Safety. Stockholm, May.
23. Johnson M.B. and Voas, R.R. (2004). Potential risks of providing drinking drivers with BAC information. Traffic Injury Prevention, 5, 42-48.
24. Jones, R. K. and Lacey, J.H. (1998). Alcohol Highway Safety: Problem Update. National Highway Traffic Safety Administration, U.S. DOT, Report No. DOT HS 808 743. April.
25. Jones, R. K. and Lacey, J.H. (2001). Alcohol and Highway Safety 2001: a Review of the State of Knowledge. National Highway Traffic Safety Administration, U.S. DOT, Report No. DOT HS 809 383, November.
26. McKnight, A.J. (1990). Intervention with alcohol-impaired driver by peers, parents, and purveyors of alcohol. Health Education Research, 5, 225-236.
27. McKnight, A.J. (1991). Factors influencing the effectiveness of server intervention education. Journal of Studies on Alcohol, 52, 389-397.

28. Moskowitz, H. and Robinson, C.D. (1988) . Effects of low doses of alcohol on driving related skills. U.S. DOT Technical Report No. DTNH22-84-C-07291, Washington, D.C.
29. Movig et al., (2004). *Accident Analysis and Prevention*, 36, 631-636.
30. NHTSA (1997). *Setting Limits, Saving Lives: the Case for .08 BAC Laws*. National Highway Traffic Safety Administration, U.S. DOT Report No. DOT HS 808 524.
31. NHTSA (2001). A Legislative History of .08 Per Se Laws. *Traffic Tech*, No. 256, September.
32. NHTSA (2002). *Traffic Safety Facts 2001 - Alcohol*. National Highway Traffic Safety Administration, Report No. DOT HS 809 470, U.S. DOT, Washington, D.C.
33. O'Donnell, M.A. (1985). Research on drinking locations of alcohol-impaired drivers: implications for prevention policies. *Journal of Public Health Policy*, 6(4), 510-525.
34. Shinar, D. and McKnight , A.J. (1986). The combined effects of enforcement and public information campaigns on compliance. In L. Evans and R. Schwing (Eds.) *Human Behavior and Traffic Safety*. New York : Plenum Press.
35. Single, E. (1997). Public drinking, problems and prevention measures in twelve countries: results of the WHO project on public drinking. *Contemporary Drug Problems*, 24, Fall, 425-448.
36. Single, E. and McKenzie, D. (1989). The contribution of licensed establishments to impaired driving in Ontario. Report prepared for the Liquor License Board of Ontario, March.
37. Stockwell, T. (1994). Informant Questionnaire for the WHO Project on Public Drinking: Australia.
38. Surgeon General (office of) (1990). Highlights of the proceedings of the Surgeon General's (1989) Workshop on drunk driving. *Alcohol, Health , and Research World*, 14, 5-11.
39. Sweedler, B.M. (1997). The worldwide decline in drinking and driving - where are we now? Proceedings of the 14th International Conference of Alcohol Drugs and Traffic Safety - T' 97. Annecy, France. September., 1205-1209.
40. Timmerman, M.A., Geller, E.S., Glindemann, K.E., and Fournier, A.K. (2003). Do the designated drivers of college students stay sober? *Journal of Safety Research*, 34, 127-133.
41. Weiss, S. (1999). Attitudes of Israeli Jewish and Arab high school students toward alcohol control measures. *Journal of Drug Education*, 29(1), 41-52.
42. Weiss, S.(2000). Trends of alcohol consumption in Israel: 1990-1998. *Alcologia*, 12, 27-30.
43. Weiss, S. (2002). *The Globe*, 2, 14-16.

אוניברסיטת בן גוריון בנגב
המחלקה להנדסת תעשייה וניהול
שאלון בנושא שתיית אלכוהול בפאבים - 2003

1. שם פאב ועיר - _____
2. תאריך - _____
3. יום - _____
4. שעה - _____
5. מכשיר מס' _____
6. זוג נסיינים - 8 7 6 5 4 3 2 1

(שאלות פתיחה)

7. האם אתה מוכן להשתתף בסקר על הרגלי שתיית אלכוהול בפאבים? 1 - כן 2 - לא
 8. האם השתתפת בסקר כזה בזמן האחרון? 1 - כן 2 - לא.
 9. האם שתית בפאב משקה אלכוהולי? 1 - כן 2 - לא
 - 9א. אם לא - מדוע? 1 - לא שותה ונוהג 2 - לא שותה אלכוהול בד"כ 3 - אחר. פרט _____
- (המשך רק אם הנשאל מוכן להשתתף, שותה אלכוהול, ולא השתתף בסקר כזה לאחרונה).

(שתייה בפאב)

10. סוגי המשקאות ששתית: 1. בירה 2. יין 3. קוקטייל 4. משקה חריף.
11. מהו מספר המשקאות ששתית בסך הכל _____.
12. כמה זמן עבר מאז שסיימת את המשקה האחרון? _____ (בדקות).
14. האם אתה סבור או מרגיש שאתה שיכור כעת? 1. כן 2. לא
- 14א. לפי מה אתה מחליט אם אתה שיכור או לא: 1. על פי ההרגשה (מסטול או צלול) 2. על פי מספר הכוסות ששתית 3. על פי מה שהחברה אומרים 4. על פי ההתנהגות (עושה שטויות או לא) 5. אחר
- 14ג. אם היית צריך לשלם עבור כל משקה, האם היית שותה אותה כמות אלכוהול?
14ד. אם שתית אלכוהול 1. לאורך כל הערב 2. רק בתחילת הערב
14ה. האם לדעתך ניתן לקנות גם שתייה קלה בפאב? 1. כן 2. לא 3. לא יודע

(הרגלי שתייה)

15. כמה פעמים בשבוע אתה נוהג לשתות? _____.
17. האם בד"כ אתה שותה 1. לבד 2. בחברה
18. היכן אתה שותה בד"כ? 1. פאב 2. מסיבה 3. בית 4. דיסקוטק 5. אחר _____
19. מהם סוגי המשקאות שהינך נוהג לשתות?
1. בירה 2. יין 3. קוקטייל 4. משקה חריף (סמך כמה שצריך)
20. כמה משקאות אתה שותה בד"כ כאשר אתה שותה? _____.
21. מהי לדעתך השפעת השתייה עליך?
1. לא משפיע 2. מרדים 3. מצב רוח 4. אחר (פרט) _____.
- 22א. מהי לדעתך כמות השתייה שתגרום לך להשתכר (מספר משקאות)? _____.
- 22ב. איזה משקה משפיע עליך ביותר? 1. פחית (330 מל) בירה לבנה 2. מנת וויסקי 3. כוס יין 4. כולם אותו דבר
- 22ג. האם יש לך רישיון נהיגה? 1. כן 2. לא (אם אין אז יש לדלג על כל השאלות עם *)
- 22ד. כמה זמן יש לך רישיון? _____ שנים.
- 23א. האם יוצא לך לנהוג לאחר שאתה שותה?
1. בד"כ 2. לפעמים 3. לעיתים רחוקות 4. אף פעם.

- 23ב. האם יצא לך להימנע משתייה בגלל שהתכוונת לנהוג? 1. כן, לעיתים קרובות 2. כן, לעיתים רחוקות 3. לא. אף פעם לא נמנעתי מלשתות בגלל שהתכוונתי לנהוג
- 23ג. איך החברים שלך מתייחסים לאחד שלא מוכן לשתות אם הוא מתכוון לנהוג: 1. בכבוד 2. מקבלים את זה ללא הערות 3. מלגלים עליו 4. מנסים לשכנע אותו שמותר לו לשתות קצת וגם לנהוג

*23ד. האם יצא לך לנהוג כשהיית שיכור? 1. אף פעם 2. פעם אחת 3. 2-3 פעמים 4. 4 או יותר

נהיגה הערב) – לגבי הערב...

24. איך הגעת היום לפאב?
1. תחבורה ציבורית 2. חברה/נהגה 3. אני נהגתי 4. ברגל.
26* האם אתה מתכוון לנהוג עכשיו? 1 - כן 2 - לא. הסבר _____.
27. מתי החלטת (הוחלט) מי ינהג?
1. לפני היציאה לפאב 2. בדרך לפאב 3. במהלך הבילוי 4. בסוף הבילוי.
28. מהו המרחק ליעד הבא של נסיעתך (בק"מ)? _____.
29. חוץ ממך, כמה אנשים נוסעים איתך ברכב? _____.
30א. האם גם חבריך שתו? 1. כולם 2. חלק 3. אף אחד מהם.
30ב. לפי מה קבעת את הכמות השתייה הערב? 1. הרגשה 2. כמה ששותים החברים 3.
הצימאון 4. המלצת בן/בת זוג 5. הכמות שאני שותה תמיד

ידע/עמדות בנושא שתיה ונהיגה)

- 31*. כמה משקאות אלכוהוליים אתה חושב שאתה יכול לשתות ועדיין יכול להיות כשיר לנהיגה?

32. האם אתה חושב שקיימת בעיה של נהיגה בשכרות בארץ. 1 - כן 2 - לא.
33. מה לדעתך הסיכוי שמי ששותה ונוהג בדרך כלל, במוקדם או במאוחר ייתפס על ידי המשטרה?
(לסמן את הקטגוריה הכי מתאימה לתשובה שנתן)
1. כמעט בטוח שכן. 2. סיכוי גבוה מאוד שכן. 3. סיכוי גבוה. 4. סיכוי בינוני.
5. סיכוי נמוך. 6. סיכוי נמוך מאוד. 7. אין סיכוי.
34. מה לדעתך הסיכוי שמי ששותה ונוהג בדרך כלל, במוקדם או במאוחר יהיה מעורב בתאונה?
(לסמן את הקטגוריה הכי מתאימה לתשובה שנתן)
1. כמעט בטוח שכן. 2. סיכוי גבוה מאוד שכן. 3. סיכוי גבוה. 4. סיכוי בינוני.
5. סיכוי נמוך. 6. סיכוי נמוך מאוד. 7. אין סיכוי.

לסיום כמה שאלות אחרונות (פרטים אישיים)

36. גיל - _____.
37. מין - 1. זכר 2. נקבה.
38. משקל - _____.
39. השכלה - 1. עממית 2. תיכונית 3. הנדסאי - טכנאי 4. סטודנט 5. אקדמאי.
40. מצב משפחתי - 1. רווק 2. נשוי 3. גרוש 4. אלמן.
40א. האם יש לך רישיון נהיגה? 1. כן 2. לא
40ב. אם כן, כמה זמן _____ שנים.

עכשיו אני אמדוד לך את כמות האלכוהול בדם בעזרת מכשיר הנשיפה הזה
41. תוצאות בדיקת ר.א.ב. _____.

הערות