



בטיחות בדרכים בקיצור

נהגים צעירים - סיכונים ושיטות התמודדות

נהגים צעירים (בני 17-24) הם קבוצת הגיל בעלת המעורבות הגבוהה ביותר בתאונות דרכים ובאופן ספציפי בתאונות יחיד. מעורבות היתר של נהגים צעירים בתאונות דרכים מתבטאת לא רק בערכים מוחלטים, אלא גם במדדים נוספים: יחסית לשכיחותם באוכלוסייה ויחסית לקילומטר נהיגה. כך, במדינות מערביות נהגים צעירים מצויים בסכנה הגבוהה פי 2-4 להיהרג בתאונות דרכים בהשוואה לנהגים מקבוצות גיל אחרות (Shinar, 2007). בישראל בשנת 2008 נהגים צעירים היו מעורבים בתאונות חמורות (הכרוכות בפציעה קשה או מוות) בשיעור של פי 1.5 יחסית לכלל האוכלוסייה, ובתאונות קטלניות בשיעור של פי 1.4 יחסית לכלל האוכלוסייה. מטרתו של דף מידע זה היא להציג את הידע הקיים בספרות על נהגים צעירים- סיכונים ושיטות התמודדות.

מאפייני תאונות דרכים בהם מעורבים נהגים צעירים

להיפגעות נהגים צעירים מספר מאפיינים מרכזיים:

- ❖ מעורבותם המשמעותית ביותר של נהגים צעירים בתאונות מתרחשת בחודשים הראשונים שלאחר קבלת רישיון הנהיגה (Shinar, 2007).
- ❖ נהגים צעירים מעורבים יותר בתאונות בעלות אופי של נהיגה מסוכנת כגון: נהיגה במהירות גבוהה, נהיגה בשעות הלילה, נהיגה במצב עייפות ונהיגה תחת השפעת אלכוהול (Shinar, 2007).
- ❖ מעורבותם של נהגים צעירים (גברים) בתאונות דרכים גבוהה משל נהגות צעירות, גם לאחר התאמת החשיפה השונה שלהם. זאת למרות שאין הבדל בין המינים ביכולות הקוגניטיביות, התפיסיות והמוטוריות. הפער כנראה נובע מכך שהעמדות של שתי הקבוצות כלפי נהיגה שונות: גברים נוטים לציית פחות לחוקי התנועה ובאופן כללי נוטים יותר להתנהגות של לקיחת סיכונים (Shinar, 2007).

גורמים המשפיעים על מעורבות היתר של נהגים צעירים בתאונות דרכים

- ❖ **חוסר ניסיון** – רוב הנהגים החדשים הם צעירים, חסרי בגרות ועם נטייה ללקיחת סיכונים. חוסר הניסיון בנהיגה גורר גם חוסר ניסיון במיומנויות הדרושות לנהיגה. מחקרים שנעשו בהולנד, קנדה, ואנגליה (Cooper et al., 1995; Maycock et al., 1991; Vlakveld, 2004) בדקו את התרומה היחסית של הגיל והניסיון למעורבות בתאונות על ידי השוואת מעורבות נהגים חדשים, אשר הוציאו רישיון נהיגה בגילאים שונים, בתאונות דרכים. הם מצאו כי הן הגיל והן הניסיון משמעותיים בתרומתם למעורבות בתאונות, אולם ההשפעה של ניסיון רבה יותר ובאה לידי ביטוי כמעט באופן בלעדי בשנה הראשונה שלאחר קבלת רישיון הנהיגה. בעבודת מחקר נוספת (McCartt et al., 2003) נמצא כי החודשים



בטיחות בדרכים בקיצור

הראשונים הם הקריטיים: לאורך חמשת החודשים הראשונים שלאחר קבלת רישיון נהיגה, הסיכוי למעורבות של נהג צעיר בתאונות דרכים יורד פי חמש. לפיכך נראה כי הגיל הצעיר כשלעצמו – וחוסר הבשלות הנובע מכך – תורם למעורבות בתאונות, אך העדר הניסיון בנהיגה הוא הגורם המשמעותי ביותר למעורבותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים (Shinar, 2007).

❖ **נוכחות נוסעים ברכב** – נוכחות צעירים נוסעים אחרים ברכב מגדילה את ההסתברות למעורבות בתאונות דרכים, הן כיוון שנוכחות כזו מהווה הסחת דעת מהנהיגה והן כיוון שנוסעים צעירים אחרים מעודדים את הנהג להתנהגות של לקיחת סיכונים אם באופן ישיר (על ידי התגררות או איתגור) ואם באופן עקיף (הנהג חושב שאלו הציפיות של הנוסעים ממנו) (לוטן וגרינברג, 2005). כל זאת נכון עבור נוסעים צעירים. נוסעים מבוגרים – למשל הורים – המתלווים לנהג הצעיר דווקא מפחיתים מאוד את הסיכוי לתאונה (Shinar, 2007).

❖ **נהיגת לילה** – מנתוני תאונות דרכים בישראל משנת 2008 עולה כי שיעור התאונות הקטלניות של נהגים צעירים בלילה גבוה פי 1.5 מאשר בשעות היום. הקושי בראייה, שמאפיינת נהיגה בלילה מצריך נהיגה זהירה, אך תחושת האנונימיות והכבישים הפנויים יוצרים את האפקט ההפוך ונהגים צעירים מגבירים מהירות בשעות אלה (סלע-שיוביץ, 2004).

❖ **נהיגה אחרי שתיית אלכוהול** – אלכוהול פוגע בכישורי הנהיגה על ידי שיבוש יכולת השיפוט, הגברת האימפולסיביות, החלשת עכבות התנהגותיות והאטת יכולת התגובה לגירויים. הרגישות של נהגים צעירים לאלכוהול גבוהה יותר משל נהגים מבוגרים, כך שגם עם ריכוז נמוך של אלכוהול בדם ההסתברות לתאונות של נהגים צעירים גבוהה יותר בהשוואה לזו של נהגים מבוגרים ומנוסים (Preusser et al., 1998).

דרכי התמודדות עם מעורבות היתר של נהגים צעירים בתאונות דרכים

❖ **רישיון נהיגה מדורג (GDL: Graduated Driving Licensing)** – שיטה הנהוגה בכל מדינות ארה"ב וקנדה, במדינות רבות באירופה, ובאופן חלקי גם בארץ (Shinar, 2007). כיוון שמעורבותם הגבוהה של נהגים צעירים בתאונות, נובעת בעיקר מחוסר בניסיון, השיטה מבוססת על חשיפת הנהג הצעיר לתנאי נהיגה שונים, ברמות סיכון גבוהות, באופן הדרגתי. למרות שקיימים הבדלים באופן יישום השיטה בין מדינות שונות, ניתן למצוא בו מספר עקרונות משותפים. תהליך קבלת הרישיון מורכב מ-4 שלבים. ראשית, הנהג הצעיר לומד תחת פיקוחו של מורה מוסמך את מיומנויות הנהיגה והשליטה ברכב כמו גם את חוקי התנועה. שנית, התלמיד מפגין את הידע שרכש על חוקי התנועה וההתנהגות הנדרשת בזמן נהיגה במבחן עיוני ואת יכולתו לשלוט ברכב במבחן מעשי. שלישית – השלב הבא והמרכזי בשיטה – הנהג הצעיר מורשה לנהוג אך ורק בליווי אדם בעל רישיון תקף ועם ותק של מספר שנים שאינו מורה מוסמך (בדרך כלל הורה). בנוסף, בשלב זה מוגדרים איסורים מסוימים כגון איסור על נהיגת לילה, איסור על הסעת נוסעים ואיסור מוחלט לנהוג אחרי שתיית אלכוהול. רביעית, בשלב האחרון לאחר פרק זמן קבוע ומוגדר

בטיחות בדרכים בקיצור

(בישראל שלושה חודשים), הנהג מקבל רישיון מלא. במחקרים רבים נמצא שמודל רישיון הנהיגה המדורג הוא אפקטיבי ומסייע בהורדת מעורבותם של נהגים צעירים בתאונות (Vanlaar et al., 2009).

❖ שימוש בטכנולוגיות מתקדמות לניטור הנהג – בעוד שלאורך תקופת הליוי נהגים צעירים כמעט ולא מעורבים בתאונות, המגמה מתהפכת עם היציאה לנהיגה עצמאית. במטרה לאפשר המשך פיקוח הורי על הנהגים הצעירים, וכדי להעלות את המודעות של האחרונים לאופן נהיגתם ולמצבם בזמן הנהיגה, ניתן לעשות שימוש במערכות ניטור מרחוק. מערכות אלה מאפשרות איסוף ושליחת מידע בדבר מיקום הרכב והתנהגויות בעלות פרופיל סיכון גבוה (כמו נסיעה במהירות הגבוהה מהקבוע בחוק) (Shinar, 2007).

❖ לימוד נהיגה תוך דגש על הגדרה מפורשת של יעדיי חינוך הנהג (GDE: Goals of Drivers Education) – על פי מודל ללמידת נהיגה זה, לא ניתן להסתפק בלימוד ותרגול מיומנויות נהיגה ספציפיות, אלא יש להתייחס למאפייני נהיגה בטוחה באופן רחב יותר. מאפיינים אלה מסודרים במבנה היררכי בו הרמה הנמוכה ביותר היא התנהגויות ספציפיות של שליטה ותמרון הרכב (בלימה, העברת הילוך). הרמה השנייה היא היכולת להשתלב בתנועה (שמירה על חוקי התנועה, תפיסה וחיזוי התנהגויות משתמשי הדרך האחרים). הרמה השלישית היא הגדרת מטרות הנהיגה וההקשר הרחב בו היא מתבצעת. בשלב זה הנהג צריך להחליט לאיזו מטרה הוא נוהג, עם מי ומתי. הרמה הרביעית מתייחסת למטרות ומיומנויות חיים כלליות ושילוב הנהיגה במטרות אלו. שלב זה כולל פיתוח כישורים כמו נהיגה בשליטה, הבנת הנורמות החברתיות המשפיעות על הנהיגה והתמודדות עם לחץ חברתי. בכל אחת מהרמות ניתן לזהות את מרכיבי הידע והכישורים בהם הנהג צריך לשלוט, גורמי הסיכון שהנהג צריך להכיר ולנסות להימנע מהן, והערכה עצמית (Hatakka et al., 2002).

❖ הכשרה בתפיסת סכנות (Training on Hazard Perception) – זהו מודל המקובל במדינות רבות בעולם להכשרת נהגים צעירים לתפיסה והבנה טובים יותר של מצבי סכנה בנהיגה (Shinar, 2007). במסגרת הכשרה זו הנהג הצעיר לומד שלוש מיומנויות עיקריות: 1. זיהוי מוקדם של מצבי הסכנה; 2. מתן הערכה מהירה לרמת הסכנה; ו-3. מתן תגובה מהירה ומתאימה למצב הסכנה. קיימות מספר טכניקות לביצוע הכשרה זו וביניהן "נהיגה פרשנית" במהלכה הנהג הצעיר נותן דברי הסבר ופרשנות למצבי הסכנה המצויים לאורך הדרך בליווי מורה שמתקן ומוסיף הערות. שיטה נוספת היא שימוש בתמונות או קטעי וידאו בהם מוצגים מצבי סכנה, ובתוכנת מחשב אינטראקטיבית ללימוד זיהוי מצבים אלה. גישה שלישית היא זו המשתמשת במבחנים בהם מוטל על הנהג הצעיר לזהות מצבים העתידים להתפתח למסוכנים ולפעול בזמן ובאופן הנכון כדי להפחית את הסיכון לתאונה.

לסיכום, הידע העומד לרשותנו מצביע על כך שהן הגיל הצעיר והן חוסר הניסיון תורמים למעורבות היתר של נהגים צעירים/חדשים בתאונות דרכים, אך הניסיון בנהיגה הוא הגורם המשמעותי יותר מבגרות וגיל. כחלק מתהליך הלמידה לקראת הוצאת רישיון יש לשים דגש על רכישה ופיתוח מיומנויות מרכזיות לנהיגה ושינוי התנהגויות שגויות המקושרות לתאונות דרכים. נהיגה - ובמיוחד כזו שמתקיימת בתנאי סיכון גבוה - היא מיומנות מורכבת שאינה נרכשת במהרה. הבנה זו הובילה להנהגת רישיון נהיגה מדורג



בטיחות בדרכים בקיצור

ברוב המדינות המפותחות בעולם והמתקדמות מבחינת רמת הבטיחות בדרכים שלהן. בישראל קיים רישיון נהיגה מדורג והרשות לבטיחות בדרכים פועלת כעת להרחבתו בהתאם לעקרונות שהוכחו כמועילים לבטיחות נהגים צעירים.

המסמך נכתב ע"י: גב' גיתית בר-און, ראש תחום מחקר, יחידת המדען הראשי gititb@rsa.org.il.

תאריך: אוקטובר 2009.

ביבליוגרפיה

Hatakka, M., et al. 2002. From Control of the Vehicle to Personal Self Control; Broadening the Perspectives to Driver Education. *Transportation Research*. F 5(3), 201-216.

Shinar D. 2007. *Traffic Safety and Human Behavior*. Amsterdam: Elsevier Science.

Vanlaar W., et al. 2009. An Evaluation of Graduated Driver Licensing Programs in North America Using a Meta-Analytic. *Accident Analysis & Prevention*. V. 41, 5.

לוטן, צ. וגרינברג, ע. 2005. מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים: נתונים, מגמות ומחקרים. דו"ח ועדת ההיגוי לנושא הכשרת נהגים צעירים ורישיון נהיגה מדורג. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים-הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

סלע-שיוביץ, ר. 2004. גורמי סיכון בקרב נהגים צעירים. ספר איתי זרמן-אסופת מאמרים של מרצים במכללה לחינוך ע"ש דוד ילין. הוצאת מכללת דוד ילין.