

הרשות הלאומית
לבטיחות בדרכים



הסחת דעת בנהיגה בשל שימוש באמצעי תקשורת אלקטרוניים

ד"ר תמר תומר-פישמן, מנהלת אגף המחקר

יחידת המדען הראשי

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

תוכן עניינים

3	1. רקע
3	2. שיחה בטלפון בזמן נהיגה
3	2.1 הרגלי שיחה בטלפון בזמן נהיגה
5	2.2 סיבות לשיחה בטלפון בזמן נהיגה
6	2.3 תפיסת הסיכון שבשיחה בטלפון
6	2.4 היכרות עם החוק וסיכוי נתפס להיתפס
7	2.5 התנסות אישית בסכנה שבשימוש בטלפון
8	2.6 עמדות לגבי איסור גורף על שיחה בזמן נהיגה
9	3. שליחת וקבלת מסרונים בזמן נהיגה
9	3.1 הרגלי שימוש במסרונים בזמן נהיגה
9	3.2 תפיסת הסיכון הכרוך בשליחה ובקבלת מסרונים בזמן נהיגה
10	3.3 היכרות עם החוק והערכת הסיכוי להיתפס
10	4. שימוש מערכות ניווט
10	4.1 הרגלי שימוש במערכות ניווט
11	4.2 תפיסת הסיכון
11	5. משלוח דואר אלקטרוני וגלישה באינטרנט בזמן נהיגה
11	5.1 דואר אלקטרוני
11	5.2 גלישה באינטרנט
12	6. מסקנות והמלצות
12	6.1 טלפון נייד
13	6.2 מסרונים, דוא"ל ואינטרנט
13	6.3 מערכות ניווט

1. רקע

כתוצאה מההתקדמות הטכנולוגית מחד ומירידת מחירים מאידך, נמצאים אמצעי תקשורת אלקטרוניים - טלפונים ניידים ומערכות ניווט - בשימוש הולך וגובר. המידע המחקרי הרב על הסחת דעת כתוצאה משימוש בטלפון לצורך שיחה בזמן נהיגה והמידע (המועט יחסית) לגבי מסרונים ומערכות ניווט הצביע על הסכנות הגלומות בשימוש במערכות אלו (Shinar 2007). לאור זאת וכדי לכוון דרכי התערבות החליטה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לבצע סקר לבחינת היקף השימוש באמצעים אלו ואת תפיסות ועמדות נהגים בנוגע לשימוש בהם בזמן נהיגה.

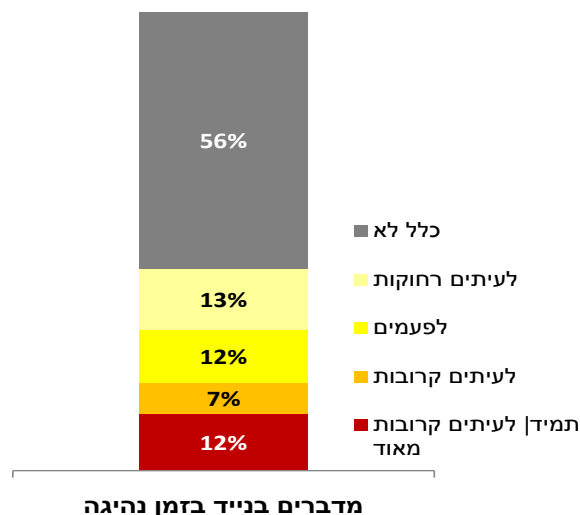
דו"ח זה מציג את ממצאי הסקר, שנערך על ידי חברת גיאוקטוגרפיה באוגוסט 2010 - סקר טלפוני בקרב מדגם ארצי מייצג של האוכלוסייה היהודית (N=500) והערבית (N=200) בישראל. הממצאים בסקר מוצגים בשקלול מייצג, כלומר המדגם של הערבים משוקלל בפרופורציה האמיתית שלו. טווח שגיאה מרבית הוא +3.7%, ברמת מובהקות סטטיסטית של 95%.

2. שיחה בטלפון בזמן נהיגה

2.1 הרגלי שיחה בטלפון בזמן נהיגה

על פי דיווח עצמי של נהגים - קרוב למחצית (44%) מהנהגים בישראל מדברים בטלפון בזמן נהיגה, כאשר כחמישית (19%) ציינו שהם מדברים לעיתים קרובות או לעיתים קרובות מאוד (ראה/י לוח 1).

לוח 1: שיעור הנהגים המדווחים שמדברים בטלפון בזמן נהיגה



נהגים בישראל עונים לשיחות וגם יוזמים שיחות בזמן נהיגה. כרבע מהנהגים (28%), שמעידים על עצמם כמשוחחים בטלפון, מדווחים שהם נוהגים תמיד או לעיתים קרובות ליזום שיחות ולא רק לענות לשיחות נכנסות (לוח 2). כלומר אנשים אלה נוהגים ליזום פעילות שמהווה הסחת דעת בנהיגה ולא רק להגיב לגירוי שמסיח את דעתם. הממצא המעודד הוא שכמחצית מהמשוחחים בטלפון אינם נוהגים ליזום שיחות: כשליש (31%) דיווחו שאינם מחייגים מהטלפון ועוד כחמישית (21%) דיווחו שעושים כן לעיתים רחוקות.

המצב חמור יותר כאשר מסתכלים על שיעור אלה שעונים לטלפון בזמן נהיגה. כמחצית מהנהגים (51%) שדיווחו שהם משוחחים בטלפון הנייד בזמן הנהיגה, ציינו שהם תמיד עונים לצלצול טלפון נייד (לוח 2). העובדה שכמחצית מהנהגים עונים תמיד לטלפון נייד ממצביעה על בעיה בטיחותית, שכן במקרה של שיחת טלפון נכנסת, אין לנהג שליטה על המועד בו מופיע הגורם המסיח (השיחה הנכנסת), כך שנהג עלול לענות לטלפון גם בזמן שעומס מטלות הנהיגה המוטל עליו הוא גבוה.

לוח 2: אחוז המדווחים על חיוג או על מענה לשיחת טלפון בזמן נהיגה

(בקרב המדווחים שמשוחחים בטלפון)

מחייג מהטלפון	עונה לטלפון	
17%	51%	תמיד
11%	12%	לעיתים קרובות
19%	17%	לפעמים
21%	9%	לעיתים רחוקות
31%	11%	אף פעם
100% (N=309)	100% (N=309)	סה"כ

מהסקר עולה שרוב המשוחחים בטלפון בזמן נהיגה נוהגים לקצר את זמן השיחה. המרואיינים שצינו שהם משוחחים בטלפון התבקשו לציין איזה משפט מתאר בצורה הטובה ביותר את השיחות שלהם בזמן נהיגה: כ- 70% ציינו שהם משתדלים לקצר את זמן השיחה ו- 28% ציינו שהם "משוחחים ככל הדרוש בלי קשר לנהיגה". רק 2% ציינו שהם משוחחים כדי להעסיק את עצמם בזמן הנהיגה ("משוחח כן שהשיחה תמשך כל זמן שאני נוהג"). מרואיינים שצינו שהם משתדלים לקצר נשאלו מדוע הם נוטים לקצר את זמן השיחה והוצגה בפניהם רשימה של סיבות. כ- 80% ציינו שהם עושים כן כי מסוכן לשוחח בטלפון (n=215).

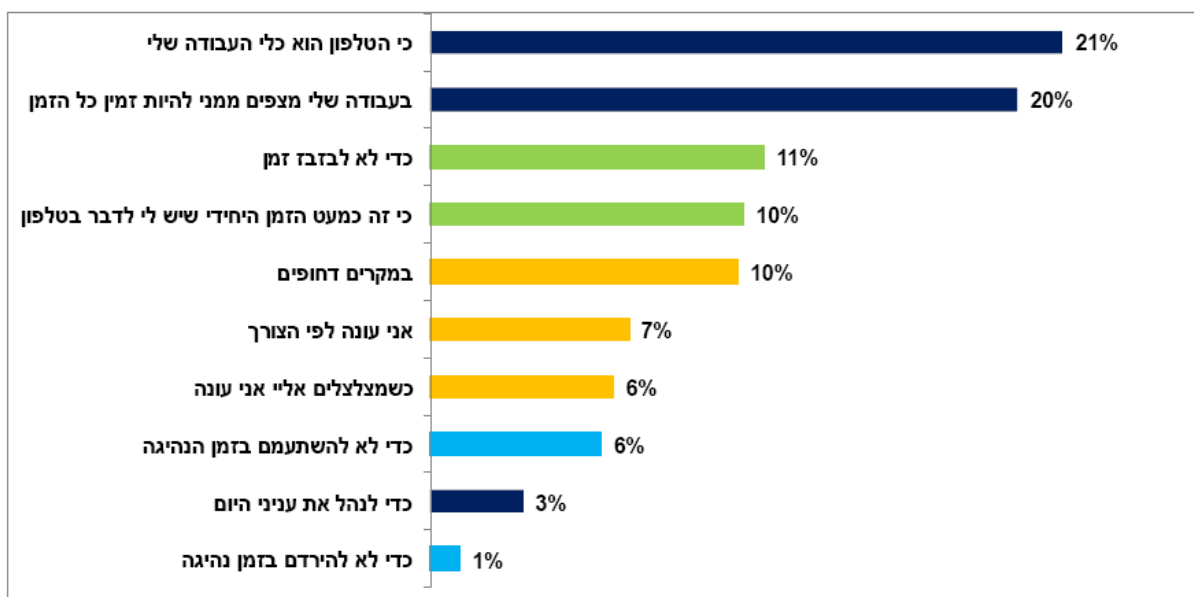
בסקר נבחן באיזה מידה מציינים הנהגים לחוק באשר לשימוש בטלפון נייד בנהיגה. בעוד שכ- 60% מהנהגים שדיווחו שהם משוחחים בטלפון ציינו שהם תמיד או לעיתים קרובות משוחחים באמצעות דיבורית או אוזנייה, הרי שקיים פלח שאינו מציינת לחוק באופן שיטתי: כ- 10% העידו על עצמם כי הם תמיד משוחחים ללא דיבורית או אוזנייה ועוד 13% העידו כמי שמשתמשים בדיבורית או באוזנייה רק לעיתים רחוקות. אפשר שבשל רצייה חברתית, גדול פלח האוכלוסייה שמשוחח בניגוד לחוק (שמחייב שימוש בדיבורית) מאשר עולה מממצאי הסקר.

2.2 סיבות לשיחה בטלפון בזמן נהיגה

מהסקר עולה שאנשים משוחחים בטלפון בזמן נהיגה לצרכים חברתיים ולצורכי עבודה. כמחצית מאלו שדיווחו שהם משוחחים בטלפון בזמן נהיגה (49%) ציינו שרוב השיחות הטלפון שהם מנהלים מהרכב הן שיחות חברתיות וכשליש (36%) ציינו שרוב השיחות שהם מנהלים הן שיחות בענייני עבודה. קיים הבדל מגדרי בהיבט זה: גברים מדברים בזמן נהיגה הרבה יותר שיחות בענייני עבודה מאשר נשים (46% לעומת 20%) ונשים מדברות יותר שיחות פרטיות (64% לעומת 40%).

צרכי עבודה, עם זאת, צוינו כסיבה העיקרית לשיחה בטלפון בזמן נהיגה. כדי לאתר את הסיבה העיקרית לשיחה בטלפון בעת נהיגה, הוצגו למרואיינים שדווחו שהם נוהגים לשוחח בטלפון הנייד שורה של משפטים והם התבקשו לציין איזה מהם מתאר את הסיבה העיקרית בגללה הם מדברים בטלפון. חמישית מהם ציינו כי "הטלפון הוא כלי העבודה שלי" וחמישית נוספת ציינה "בעבודה שלי מצפים ממני להיות זמין כל הזמן". הסיבה השנייה הייתה ניצול זמן הנסיעה (האבוד, לכאורה) לצורך שיחה. כחמישית ציינו שהם משוחחים בטלפון "כדי לא לבזבז זמן" (11%) ו"כי זה כמעט הזמן היחיד שיש לי לדבר בטלפון" (ראה/י לוח 3).

לוח 3: דיווח עצמי על סיבות לשיחה בטלפון



2.3 תפיסת הסיכון שבשיחה בטלפון

מחקרים מצביעים על כך שבזמן שיחה בטלפון הנייד הסיכוי להיות מעורב בתאונות דרכים הוא בערך פי 4 (Redelmeier & Tibshirani 1997; McEvoy et al. 2005) ושמידת הסחת הדעת משיחה בטלפון עם דיבורית דומה למידת הסחת הדעת בלי דיבורית (Dewar & Olson 2007; Shinar 2007). בסקר נבחר באיזה מידה מודע הציבור לסכנה הכרוכה בשיחה בטלפון נייד - עם וללא דיבורית.

מהסקר עולה שהציבור הנהגים בישראל סבור שמסוכן לדבר ללא דיבורית, אך שהוא אינו מודע לסכנה שבשיחה בטלפון באמצעות דיבורית. בעוד ש- 90% מציבור הנהגים סבור שמסוכן במידה רבה או רבה מאוד לדבר בטלפון הנייד ללא דיבורית בזמן נהיגה, הרי שרק 30% סבורים שמסוכן במידה רבה או רבה מאוד לדבר בטלפון הנייד בזמן נהיגה עם דיבורית.

ממצאי הסקר מציינים תמונה דומה לממצאי הסקר שנערך השנה על ידי האיחוד האירופי (European Commission 2010). בישראל 88% מהציבור הנהגים סבור ששיחה ללא דיבורית מהווה בעיה בטיחותית חמורה או חמורה מאוד, בעוד ש- 37% בלבד סבורים ששיחה בטלפון נייד באמצעות דיבורית מהווה בעיה בטיחותית חמורה או חמורה מאוד. באופן דומה, באיחוד האירופי 76% מהאזרחים סבורים שאנשים הנהגים ללא דיבורית מהווים בעיה בטיחות חמורה ו- 26% אמרו ששיחה בטלפון באמצעות דיבורית מהווה בעיה בטיחותית חמורה.

2.4 היכרות עם החוק וסיכויי נתפס להיתפס

יש רמת מודעות גבוהה לכך שאסור להשתמש בטלפון ללא דיבורית או אוזנייה: 82% מהציבור סבורים שמותר לדבר בטלפון הנייד באמצעות דיבורית או באמצעות אוזנייה. 16% נוספים סבורים שאסור כלל לדבר בטלפון הנייד בזמן נהיגה, כך שחוסר ההיכרות שלהם עם החוק אינה מהווה בעיה בטיחותית (לוח 4).

כ- 41% מהנהגים מעריכים שיש סיכוי גבוה או גבוה מאוד שיתפסו על ידי המשטרה בגלל שימוש בטלפון נייד ללא דיבורית בזמן הנהיגה (לוח 5).

לוח 4: שיעור הסבורים שההיגד מתאר את החוק בישראל

סה"כ	
16%	אסור לדבר בטלפון הנייד בזמן נהיגה
46%	מוותר לדבר בטלפון נייד רק באמצעות דיבורית קבועה ברכב
37%	מוותר לדבר בטלפון נייד רק באמצעות דיבורית קבועה או אוזנייה כל עוד לא אוחזים בטלפון ביד
0.5%	מוותר לדבר בטלפון הנייד ואין חובה להשתמש בדיבורית
2%	לא יודע –
(N=700) 100.0%	

לוח 5: אחוז המעריכים את הסיכוי להיתפס על ידי המשטרה בגין שימוש בטלפון נייד ללא דיבורית

סה"כ	
13%	סיכוי גבוה מאוד
29%	סיכוי גבוה
31%	סיכוי בינוני
17%	סיכוי נמוך
10%	סיכוי נמוך מאוד

2.5 התנסות אישית בסכנה של שימוש בטלפון נייד

הספרות המחקרית מלמדת על הסכנה שבשימוש בטלפון נייד. מתוך מחשבה שאין כמו התנסות אישית בבואנו לשכנע אנשים באשר לסכנה שבשימוש בטלפון בזמן נהיגה, נשאלו נהגים לגבי התנסותם האישית בהסחת דעת כתוצאה משימוש בטלפון בזמן נהיגה.

המדווחים שהם משוחחים בטלפון נייד (בתדירות כל שהיא) דווחו שכתוצאה משימוש בטלפון נייד בשלושת החודשים האחרונים: 16% עצרו בפתאומיות, 12% סטו מנתיב, 8% היו מעורבים בתאונה או כמעט תאונה ו- 3% נסעו באור אדום.

2.6 עמדות לגבי איסור גורף על שיחה בזמן נהיגה

למרואיינים הוצגה האפשרות לאסור בחוק על שימוש בטלפון גם עם דיבורית בזמן נהיגה בשל הסכנה הנשקפת משיחה בטלפון לבטיחות בדרכים והם התבקשו לציין באיזה מידה הם תומכים בחוק. כ- 41% מהנהגים ציינו שהם תומכים במידה רבה או רבה מאוד בחוק זה, כ- 18% ציינו שהם תומכים במידה בינונית וכ- 42% תמכו במידה מועטה או בכלל לא. נראה שלחוק מסוג זה יש שיעור תמיכה מוכובד בהתחשב בעובדה שציבור הנהגים אינו מודע לסכנה הכרוכה בשימוש בטלפון נייד באמצעות דיבורית. סביר להניח שהסברה מתאימה תגדיל את אחוז התומכים.

מטבע הדברים מידת התמיכה בחוק האוסר באופן גורף על שיחה בטלפון הנייד נמוכה בקרב הנוהגים לדבר בהשוואה לאלו שאינם מדברים: 28% מהמדברים ציינו שהם תומכים בחוק כזה במידה רבה או רבה מאוד בהשוואה ל- 50% בקרב אלו לדבר שאינם נוהגים לדבר. חשוב לשים לב שגם בקרב הנוהגים לדבר יש גם תמיכה בחוק: כמחצית (51%) מאלו שמשוחחים בטלפון בזמן נהיגה ציינו שהם תומכים בחוק במידה בינונית, רבה, או רבה מאוד.

לוח 6: עמדות לגבי איסור גורף על שיחה בזמן נהיגה
לפי דיווח עצמי על שיחה בטלפון בזמן נהיגה

סה"כ	לא מדבר בטלפון	מדבר בטלפון	
24%	31%	16%	במידה רבה מאוד
16%	19%	12%	במידה רבה
18%	14%	23%	במידה בינונית
9%	8%	11%	במידה מועטה
32%	28%	38%	בכלל לא
100%	100%	100%	סה"כ
(n=700)	(N=391)	(N=309)	

3 שליחה וקבלת מסרונים בזמן נהיגה

3.1 הרגלי שימוש במסרונים בזמן נהיגה

ממצא מעודד שעולה מהסקר הוא כי רוב הציבור נמנע משליחת מסרונים בזמן נהיגה: 89% דיווחו כי בשבוע האחרון לא שלחו מסרון. עם זאת מהסקר עולה ממצא מדאיג שכ- 11% מהנהגים דיווחו ששלחו מסרון אחד או יותר במהלך שבעת הימים שקדמו לסקר.

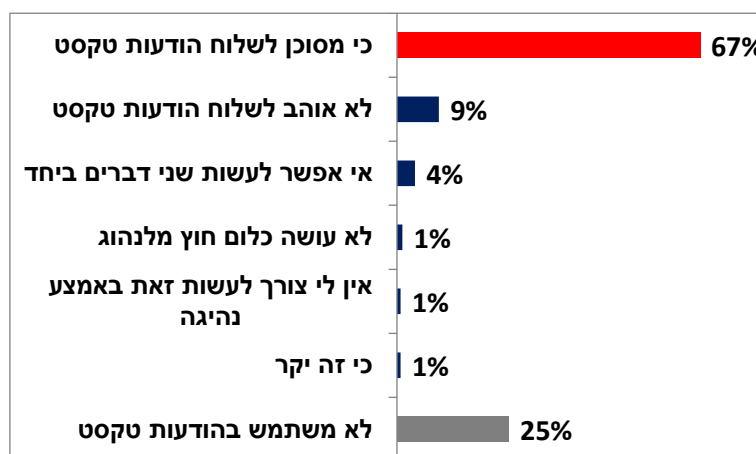
מדיווח עצמי על אופן קריאת מסרון, בקרב אלו שמשתמשים במסרונים, כמעט מחצית (48%) דיווחו שהם נמנעים מלקרוא מסרונים עד שהם מגיעים ליעדם. יחד עם זאת, 13% דיווחו שבפעם האחרונה שקיבלו מסרון הם קראו אותו מיד עם קבלתו. למעלה משליש הנותרים (39%) דיווחו כי חיכו לקרוא את הודעה בזמן עצירה (כגון, בזמן רמזור אדום).

3.2 תפיסת הסיכון הכרוך בשליחת ובקריאת מסרונים בזמן נהיגה

כמעט כל הנהגים (94%) חושבים שמסוכן במידה רבה או רבה מאוד לשלוח מסרונים בזמן נהיגה וקרוב ל- 90% סבורים שמסוכן במידה רבה או רבה מאוד לקרוא הודעת טקסט בזמן נהיגה (87%).

נהגים שדיווחו שאינם שולחים מסרונים בזמן נהיגה נשאלו מה הסיבה לכך. תפיסת הסיכון הכרוך בשליחת מסרון בזמן נהיגה הייתה הסיבה העיקרית לכך. שני שלישי (67%), מאלו שציינו שבשבוע שקדם לסקר לא שלחו מסרון בזמן נהיגה אמרו שהסיבה לכך היא שמסוכן לשלוח הודעת טקסט בזמן נהיגה (ראה/י לוח 7).

לוח 7: סיבות לאי שליחת מסרונים בזמן נהיגה, בקרב אלו שציינו שלא שלחו הודעה



3.3 היכרות עם החוק והערכת הסיכוי להיתפס

84% מהציבור מודע לכך שהחוק אוסר לשלוח או לקרוא מסרונים בזמן נהיגה.

רבע מהנהגים (25%) העריך שהסיכוי להיתפס בשליחת הודעת טקסט בזמן הנהיגה הוא גבוה או גבוה מאוד ופחות משליש (31%) העריכו שהסיכוי להיתפס הוא בינוני.

4 שימוש במערכות ניווט

4.1 הרגלי שימוש במערכות ניווט

כשליש מהציבור (32%) בישראל משתמש במערכות ניווט (GPS) בזמן נהיגה, בתדירות כל שהיא.

כמחצית מציבור המשתמשים (54%) משתמש בפונקציה הקולית ומסתכל במפה, למעלה משליש (39%) משתמש בפונקציה הקולית ולא מסתכל במפה ומיעוט (7%) בוחר להסתכל במפה ללא הפונקציה הקולית.

רובם של המשתמשים במערכות ניווט (64%) דווחו כי אינן מזינים נתונים למערכת ניווט תוך כדי נהיגה. ממצא מדאיג הוא שקרוב לעשרה אחוז (9%) ממשתמשי מערכות ניווט דווחו כי הם תמיד או לעיתים קרובות מזינים נתונים למערכת ניווט בזמן הנהיגה (ראה/י לוח 8). ממצא זה דומה לסקר בריטי משנת 2006 שבו בערך 10% מהנהגים שיש להם מערכות כאלו מזינים את הנתונים לאחר שהחלו לנהוג (Shinar 2007).

לוח 8 : הזנת נתונים במערכת ניווט תוך כדי נהיגה
בקרב המשתמשים במערכות ניווט

הזנת נתונים תוך כדי נהיגה	
תמיד	5.6%
לעיתים קרובות	3%
לפעמים	9.4%
לעיתים רחוקות	18.4%
אף פעם	63.6%
סה"כ	100% (N=220)

באופן דומה, כאשר נשאלו לגבי אופן הזנת נתונים בנסיעה האחרונה דיווחו רוב הנהגים (84%) כי עשו כן לפני תחילת הנסיעה. 11% דיווחו שהזינו נתונים בזמן שנהגו אך הרכב עמד (לדוגמא ברמזור) ו- 6% דיווחו שהזינו נתונים תוך כדי נהיגה.

4.2 תפיסת הסיכון

רוב הנהגים חושב שמסוכן להזין נתונים למערכת ניווט בזמן נהיגה. שלושה רבעים מהנהגים (73%) חושבים שזה מסוכן במידה רבה או רבה מאוד ועוד 18% סבורים שהדבר מסוכן במידה בינונית.

כמחצית מהנהגים (55%) סבורים שלהסתכל במפה המוצגת במערכת ניווט בזמן נהיגה מסוכן במידה רבה או רבה מאוד ועוד כרבע (24%) סבורים שהדבר מסוכן במידה בינונית.

5 משלוח דואר אלקטרוני וגלישה באינטרנט בזמן נהיגה

רוב הציבור מדווח שאין לו אפשרות טכנית לשלוח דוא"ל או לגלוש באינטרנט מהטלפון הנייד: 88% מהנהגים דיווחו שאין באפשרותם לקבל או לשלוח דוא"ל ו- 70% דיווחו שאין להם אפשרות לגלוש באינטרנט.

5.1 דואר אלקטרוני

בקרב אלו שיש להם אפשרות לשלוח דוא"ל (N=85), הרוב המכריע (94%) מדווח כי שבשבעה הימים שקדמו לסקר לא שלח דוא"ל באמצעות הטלפון הנייד בזמן נהיגה, אך שני אחוז מדווחים ששלחו דוא"ל באמצעות הנייד בכל פעם שהם נהגו במהלך השבוע הניידון.

בעוד ש- 94% מהנהגים מדווחים שאינם משגרים דוא"ל, הרי ששיעור אלו שאינם קוראים דוא"ל נמוך יותר: 79% מהנהגים דיווחו שאינם קוראים דוא"ל בזמן הנהיגה ו- 12% דיווחו שהם - לפעמים או תמיד - קוראים דוא"ל תוך כדי נהיגה.

5.2 גלישה באינטרנט

89% מהנהגים שיש להם אפשרות טכנית לגלוש באינטרנט (N=215), דיווחו כי אינם גולשים באינטרנט בזמן הנהיגה. כ- 2% דיווחו שהם גולשים לעיתים קרובות או תמיד, כ- 4% לפעמים וכ- 5% גולשים לעיתים רחוקות.

6 סיכום ומסקנות

6.1 טלפון נייד

שיחה באמצעות הטלפון הנייד מעלה את הסיכוי להיות מעורבת בתאונת דרכים ופוגמת בביצועי נהיגה. מהסקר עולה ממצא מדאיג לפיו רוב ציבור הנהגים בישראל סבור ששיחה באמצעות דיבורית אינה מהווה בעיה בטיחות: רק 30% סבורים שמסוכן במידה רבה או רבה מאוד לדבר בטלפון הנייד בזמן נהיגה עם דיבורית. תפיסה זו אינה עולה בקנה אחד עם ממצאי מחקרים שהצביעו על כך שמידת היסח הדעת הנגרמת בעת שיחה בטלפון עם דיבורית דומה למידת היסח הדעת בשיחה ללא דיבורית (Dewar & Olson 2007; Shinar 2007). נראה שהסיבה לכך היא שהחוק בישראל מתיר שיחה באמצעות דיבורית, כך שבציבור נוצר הרושם (השגוי) ששיחה באמצעות דיבורית בטוחה.

ממצא מעודד שעולה מהמחקר הוא שרוב (70%) הנהגים שדווחו שהם משוחחים בטלפון, ציינו שהם משתדלים לקצר את זמן השיחה ו- 80% מהם וציינו שהסיבה לכך היא משום שהם סבורים שמסוכן לשוחח בטלפון בזמן נהיגה.

ממצא מעודד נוסף הוא שכאשר הוצגה למרואיינים האפשרות שיחוקק חוק של איסור גורף על שיחה בטלפון בזמן נהיגה בשל הסכנה הבטיחות הגלומה בשיחה בטלפון, ציינו כ- 40% מהנהגים שהם תומכים במידה רבה או רבה מאוד בחוק זה. יתרה מכך - גם כמחצית מאלו שהם שדווחו שהם שנוהגים לשוחח בטלפון בזמן נהיגה תמכו בחוק זה במידה בינוניות עד רבה מאוד. נראה זה שיעור יפה בהתחשב במגבלה שחוק כזה יטיל על נהגים ובעובדה שלציבור בישראל טרם הוסברו הסכנות משימוש בטלפון נייד באמצעות הדיבורית.

בניסיון לשנות את הרגלי השיחה בטלפון בזמן נהיגה יש לפנות הן לנהגים והן למקומות העבודה. מהסקר עולה שכמחצית מהנהגים מדווחים שרוב שיחות הטלפון שלהם הם בעניינים חברתיים וכשליש שרוב השיחות שהם מנהלים הם בענייני עבודה. נהגים מצביעים, עם זאת, על צורכי עבודה כסיבה העיקרית בגללה נוהגים לשוחח בטלפון. ממצא זה מלמד שעל מנת לשנות התנהגות של שיחה בטלפון יש לפעול בקרב נהגים - לוותר על שיחות חברתיות ובקרב מעסיקים - שינוי תרבות העבודה בהקשר של שיחה בטלפון בזמן נהיגה. דוגמאות מהעולם של חברות ושל גופים ציבוריים שאסרו על עובדיהם להשתמש בטלפון או לשלוח מסרונים בזמן נהיגה ברכבי החברה: Imperial Oil, Exxon Mobile, National Transportation Safety Board, הנשיא אובמה אסר על כל עובדי הממשל האמריקני

להשתמש בכל תקשורת אלקטרונית שהיא בעת נהיגה (לסקירת מכלול דרכי התערבות והאפקטיביות שלהן ראה תומר-פישמן 2010).

6.2 מסרונים, דוא"ל ואינטרנט

קבלת מסרונים ובמיוחד שליחתם מהווה בעיה בטיחותית שהיא, ככל הנראה, חמורה יותר מאשר שיחה בטלפון נייד. מהסקר עולה שרוב הנהגים אינם נוהגים לשלוח מסרונים בזמן נהיגה ושכמעט כל הנהגים חושבים שמסוכן במידה רבה או רבה מאוד לשלוח מסרונים בזמן נהיגה. ממצא מדאיג העולה מהסקר הוא כי אחד מכל עשרה נהגים דיווח ששלח לפחות מסרון אחד בשבוע שקדם לסקר. כמו כן, כ-13% דיווחו שבפעם האחרונה שהם קיבלו מסרון הוא קראו אותו מיד עם קבלתו ולמעלה משליש הנותרים (39%) דיווחו כי חיכו לקרוא את הודעה בזמן עצירה (כגון, בזמן רמזור אדום). זהו מצב מסוכן בטיחותית שכן לנהג אין שליטה על מועד קבלת המסרון וזה יכול להתקבל בזמן שעומס המטלות הנהיגה המוטל עליו גבוה.

מהסקר עולה שלרוב הציבור אין אפשרות לקבל ולשלוח דוא"ל או לגלוש באינטרנט בזמן נהיגה וכן שהרוב המכריע מהיכולים לתקשר בצורה זו נמנע מלעשות כן. בעוד ש-94% מהנהגים מדווחים שאינם שולחים דוא"ל הרי ששיעור אלו שאינם קוראים דוא"ל נמוך יותר: 79% מהנהגים דיווחו שאינם קוראים דוא"ל ו-12% דיווחו שהם קוראים שנוהגים עושים זאת לפעמים או תמיד. ניתן להניח שעם התקדמות הטכנולוגיות והוזלת המוצרים צפוי גידול באוכלוסיית המשתמשים באמצעים אלו גם בזמן נהיגה.

לאור הסכנה הבטיחותית הכרוכה בפעילות זו ועקב החשש להתרחבות השימוש באמצעי תקשורת אלו בזמן נהיגה - במיוחד עם כניסתם של נהגים חדשים שמורגלים מאוד בשליחה מהירה של מסרונים - חשוב לפעול למניעת השימוש באמצעים אלו בזמן נהיגה.

6.3 מערכות ניווט

כשליש מציבור הנהגים בישראל משתמש בתדירות כל שהיא מערכות ניווט (GPS). שימוש במערכות ניווט מורכב יותר מאשר תפעול טלפון, ומערב לא רק הסחה קוגניטיבית אלא גם הסחה ויזואלית לזמן ממושך בזמן הזנת נתונים או כאשר מסתכלים במפה. לאור זאת אין זה מפתיע שמחקרים הצביעו על בעיות בביצועי נהיגה בזמן שימוש במערכות ניווט (Shinar 2007). יש לזכור, עם זאת, שלצד הסחת הדעת המיוחסת למערכת ניווט מייחסים לה גם יתרונות בטיחותיים (ראה/י SWOV 2009).

מהסקר עולה שכשלושה רבעים מציבור הנהגים מכיר בסכנה של הזנת נתונים בזמן נהיגה ומחצית מהנשאלים סבורים שלהסתכל במפה המוצגת במערכת הניווט בזמן נהיגה מסוכן במידה רבה או רבה מאוד. ממצא מדאיג שעולה מהסקר הוא שכמעט 10% מהנהגים שמשתמשים במערכות ניווט מציינים שהם מזינים נתונים למערכת לעיתים קרובות או תמיד בזמן הנהיגה ועוד 28% עושים כן לפעמים או לעיתים רחוקות.

היקף השימוש במערכות ניווט צפוי לגדול במהלך השנים הקרובות ומכאן החשיבות הרבה בהטמעת הנחיות ברורות להפעלה בטוחה של מערכות ניווט בזמן נהיגה.

מקורות

תמר תומר פישמן. 2010 "היסח דעת בשל שימוש בטלפון בזמן נהיגה". **בטיחות בדרכים בקיצור** גיליון 9.
<http://www.rsa.gov.il/InformationResearchCenter/ResearchSurveyCenter/RoadSaftlyBriefly/Pages/RoadSafetyBriefly.aspx>

Dewar, R. & P. Olson 2007 **Human Factors in Traffic Safety**. Lawyers and Judges
Published Company

European Commission 2010. **Road Safety: Analytic Report**.

http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_301_en.pdf

McEvoy, S. et al. 2005. Role of Mobile Phones in Motor Veghicle Crashes Resulting in Hospital
Attendance. *Br. Med. J.* 331: 428-430.

Redelmeier, D. A. & R. J. Tibshirani 1997. "Association between Cell Phones Calles and Moto
Vehicle Collisions. *New England J. Med.* 336 (2): 453-458

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

SWOV. 2009. **Safety if Navigating Systems**

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Navigation_systems.pdf