

## גורמי סיכון בקרב נהגים צעירים

תאונות הדרכים הן אחת הבעיות החברתיות החמורות של החברה המודרנית.

הסיכוי להיפגע בתאונת דרכים בארץ גבוה יותר מהסיכוי להיפגע בכל קבוצות התאונות האחרות (בינסטוק ואחרים, 1998). רבות מתאונות הדרכים נגרמות מביצוע עברות התנועה. עבריינות התנועה (פשע תחבורתי) היא סוג של "עבריינות עממית" (Folk Crime), והיא נפוצה מאוד. אחת הסיבות לשכיחותה של עבריינות זו, לדעת החוקרים, היא העובדה שעל עבריינות זו אין מוטל אות קלון, ולכן האוכלוסייה המבצעת אותה אינה מרגישה שביצעה פשע כנגד החברה (בינסטוק ואחרים, 1998).

נהגים צעירים וחסרי ניסיון הם קבוצת הסיכון הבולטת ביותר בתאונות הדרכים. הדו"ח הסטטיסטי של המשטרה מראה כי בכל שנה יותר מ-6,000 נהגים צעירים (גיל 17.5-21 שנים) מעורבים בתאונות דרכים. הנהגים בקבוצת הגיל הזו הם 9% מכלל הנהגים בארץ, ואילו מידת המעורבות שלהם בכלל התאונות בארץ היא של כ-15%, כלומר שיעור הנהגים הצעירים המעורבים בתאונות דרכים גבוה בכ-60% משיעורם בקרב בעלי רישיונות הנהיגה (14.8% לעומת 9%). 13% מתאונות הקטלניות בארץ נגרמות מנהגים צעירים. נתון נוסף המצביע על המעורבות הגבוהה של הנהגים הצעירים בתאונות הדרכים הוא אחוז הנהגים המעורבים בתאונות הדרכים מבין כל בעלי רישיונות הנהיגה באוכלוסייה: הנתונים מראים כי אחוז הנהגים הצעירים שהיו מעורבים בתאונות דרכים גדול כמעט פי 2 מאחוז הנהגים המבוגרים שהיו מעורבים בתאונות דרכים (הדו"ח הסטטיסטי של המשטרה, 2000). ממצאי המחקרים המתארים את מעורבות הנהגים הצעירים והמתחילים בתאונות הדרכים בארץ תואמים לממצאים מקבילים בארצות אחרות ומחזקים את הדעה שגיל צעיר וחסר ניסיון הם גורמים מחמירים (מוקואס, 1994).

מטרת המאמר היא להעלות למודעות של אנשי המקצוע את נושא גורמי הסיכון לתאונות דרכים בקרב נהגים צעירים ולהבהיר כי זו בעיה מורכבת בעלת גורמים מגוונים. כל גורם וגורם הוא חשוב ומשמעותי ויכול להיות נושא למאמר שלם, אך מפאת אופיו של המאמר תיאור כל אחד מהגורמים והצגתם ייעשו בקצרה. בחלקו האחרון של המאמר ייערך דיון בדרכי טיפול והתמודדות עם הבעיה.

### גורמי הסיכון

סקירת הספרות המחקרית הדנה במעורבותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים מראה כי קיימים גורמי סיכון רבים ומגוונים. לצורך הדיון בהשפעתם של הגורמים

השונים יש לערוך הבחנה בין גורמים ישירים לבין גורמים חיצוניים. גורמים ישירים הם גורמים אישיותיים, חברתיים והתפתחותיים של גיל ההתבגרות המשפיעים על אופי נהיגתו של הנהג הצעיר. גורמים חיצוניים, לעומת זאת, אינם קשורים באופן ישיר במאפייני הנהג הצעיר, אך יש להם השפעה על מעורבותם של הצעירים בתאונות.

### גורמים ישירים המשפיעים על תאונות הדרכים

גיל ההתבגרות ותקופת הנעורים מאופיינים במכלול שינויים: פיזיים, מיניים, פסיכולוגיים וקוגניטיביים המתרחשים בעת ובעונה אחת. המתבגרים ניצבים לפני אתגרים ומשימות, כגון גיבוש הזהות, רכישת עצמאות והצלחה בלימודים (מוסן ואחרים, 1998). בעיני המתבגרים הנהיגה היא אחת המשימות החשובות והיא דרך להשגת העצמאות ולהפחתת התלות של הצעירים בהורים.

#### חיפוש ריגושים ונטילת סיכון

הספרות המחקרית הדנה בתקופת הנעורים מציינת כי תקופה זו מאופיינת בחיפוש אחר ריגושים ובנכונות ליטול סיכון. אחד הגורמים המשפיעים על החיפוש אחר ריגושים ועל הנכונות להסתכן הוא הירידה ברמת החרדה בגיל ההתבגרות לעומת שנות הילדות. ההנחה של החוקרים היא שהמקור לשינויים אלה הוא השינויים הפיזיולוגיים המתרחשים בגיל זה, ובעיקר השינויים ההורמונליים. השינוי ברמה ההורמונלית קשור גם למצבי רוח משתנים, להתנהגות אימפולסיבית ולנכונות לבצע מעשי אלימות (Kinnear, 1995).

בהקשר לכך חוויית הנהיגה נתפסת כחוויה שיש בה סיכון והיא גורמת לריגוש.

שוהם ורגב (1996) מציינים כי תפיסת הסיכון היא משתנה מתווך בעל חשיבות מרכזית בניתוח ההתנהגות של הנהג הצעיר. נהגים צעירים נוטים להעריך שהסיכון הפוטנציאלי הטמון בנהיגה נמוך יותר ממה שמעריכים נהגים מבוגרים. נטייה זו קשורה לא רק בחוסר ידע או באי הבנה אלא גם ברצון להתנסות ולחוות סיכון (שוהם ואחרים, 1985).

יש לציין כי לא כל המתבגרים נוהגים להסתכן בנהיגה או בהקשרים אחרים. קיימים אצל מתבגרים הבדלים רבים בנכונות ליטול סיכונים, לפי תכונות האישיות, תהליך הסוציאליזציה והחינוך בבית.

גם למין יש השפעה על מידת הסיכון שהפרט מוכן להתנסות בו: הנכונות של בנים ליטול סיכונים גבוהה מזו של הבנות. גברים רואים בנהיגה הזדמנות להרפתקאות ולחיפוש אחר ריגושים. ממצאי המחקר של שוהם ורגב (1996) הראו כי 90% מהבנות אינן מסתכנות לפני תמרור "עצור", לעומת 35% מהבנים שהשיבו כי הם מפעילים שיקול דעת אם לעצור או לא.

ממצאי המחקרים מראים כי צעירים המסתכנים ומחפשים אחר ריגושים מפנים באופן סלקטיבי יותר קשב להיבטים המתגמלים והגורמים להנאה ופחות להיבטים השליליים ולסיכונים הכרוכים בפעילות של נטילת סיכון. כמו כן נמצא קשר חיובי בין צעירים הנוטים לחפש ריגושים בנטילת סיכונים לבין תפיסתם על ההסתכנות בקרב בני גילם. כלומר צעירים אלו העריכו כי מידת ההסתכנות בקרב בני גילם גבוהה יותר ממה שהעריכו אלה שאינם מסתכנים בהתנהגותם. הנחת החוקרים היא כי ייתכן שהצעירים המסתכנים נוטים להתחבר לצעירים אחרים הדומים להם בהתנהגותם (השערת הדמיון), ולכן תפיסתם על ההסתכנות גבוהה ביחס לאחרים (Hovarth & Zuckerman, 1993).

תמיכה נוספת לקשר בין חיפוש אחר ריגושים לבין נהיגה פרועה נמצאה במחקר של פורנהם וסייפ (Furnham & Saipe, 1993). תוצאות המחקר הראו כי קיים קשר חיובי בין הרשעות בעברות תנועה לבין רמה גבוהה במדד הריגושים. מכאן שנהגים שהורשעו בעברות תנועה מחפשים רמה גבוהה יותר של עוררות וריגושים שיש בהם הסתכנות. תוצאות המחקרים מראות כי הסתכנות בנהיגה מאפיינת יותר נהגים צעירים לעומת אוכלוסיית הנהגים הבוגרים (Hovart & Zuckerman, 1993).

#### בדיקת הגבולות

מאפיין אחר של גיל ההתבגרות הוא הרצון להתנסות במגוון חוויות לצורך בדיקת הגבולות. באמצעות תהליך זה המתבגר רוכש עצמאות ובוחר את עמדתו ואת יכולתו בתחומים שונים. בדיקת הגבולות מסייעת למתבגר בגיבוש תפיסת עולמו וזהותו העצמית (פלום, 1995). הנהיגה בקרב כמה מהצעירים משמשת אמצעי לבדיקת הגבולות האישיים. נהיגה מסוג זה אינה שונה בתוצאותיה ובדפוסיה מנהיגה שיש בה הסתכנות או ביטוי לתוקפנות. אולם היא נובעת ממניע אחר, והוא הצורך בבדיקת גבולות השליטה של הנהג. באמצעות הנהיגה הפרועה והמהירה נבחנת יכולת השליטה ברכב: מה המהירות המרבית שאני יכול להגיע אליה, עד כמה יש לי שליטה על ההגה, האם אני יכול לבצע עקיפה במצב גבולי ובעייתי וכד' (Vavrik, 1997).

#### ביטוי לתוקפנות

הספרות המחקרית דנה בקשר שבין נהיגה לבין רגשות של כעס ועוינות. ממצאי המחקרים מראים כי נהגים בעלי נטייה להגיב בכעס נטו לבצע יותר עברות (Furnham & Saipe, 1993). נהיגה מהירה, עקיפות מסוכנות והשתתפות בתחרויות עם כלי רכב אחרים עשויות להיות גם ביטוי להתנהגות תוקפנית. תוצאות המחקרים מראות כי קיים מתאם סטטיסטי חיובי בין נטייה התנהגותית לתוקפנות באופן כללי לבין מעורבות של נהגים צעירים בתאונות דרכים (Rutter et al., 1998; Vavrik, 1997).

שוהם ורגב (1996) מציינים כי לעתים הנהיגה היא דרך הבעה לתסכולים בהקשרים אחרים ותהליך של פיצוי על כישלון בתחומים אחרים.

#### אמצעי להשגת יוקרה חברתית

מאפיין אחר של גיל ההתבגרות הוא חשיבותה של קבוצת השווים בעיני המתבגר. חשיבותה המוגברת של קבוצת השווים קשורה בעובדה שלמתבגר אין סטטוס חברתי מוגדר: הוא לא ילד ולא מבוגר. הקבוצה מעניקה לו תחושת שייכות וסטטוס חברתי ומסייעת לו בהתרחקות מההורים לצורך השגת העצמאות. קבלה ויוקרה מצד השווים בגיל זה נושאת בחובה גמולים גדולים, והיא מעניקה למתבגר תמיכה רגשית ומשפיעה על הדימוי העצמי (מוסן ואחרים, 1998). מרבית הנהגים הצעירים נוהגים כאשר ברכבם יש צעירים אחרים. נוכחות של חברים ברכב עלולה להסיח את דעתו של הנהג מהנהיגה או לעורר בו את הרצון להרשים את החברים ולהוכיח שליטה על הרכב באמצעות נהיגה מהירה ופרועה. הסתכנות עלולה לאפיין מתבגרים המחפשים תשומת לב, זהות, הכרה ומעמד בקרב בני גילם באמצעות ההתנהגות המסוכנת (Berg & Gegersen, 1993). תוצאות המחקרים מראות כי בנושא זה קיימים הבדלי מגדר: גברים רואים בנהיגה הזדמנות להשיג יוקרה והכרה חברתית, ואילו נשים רואות בה אמצעי לשמירת החופש והעצמאות. נהיגה מהירה נקשרת לדימוי של המאצ'ו הגברי, והדבר בא לידי ביטוי גם בתקשורת. לכן נהיגה פרועה קשורה לעתים בצורך להוכיח גבריות (Vavrik, 1997).

### גורמים חיצוניים המשפיעים על תאונות הדרכים

#### חוסר ניסיון בנהיגה

הניסיון בנהיגה משפר את רמת הביצוע של הנהג על ידי יצירת הרגלים, צמצום זמני התגובה והכרה מוגברת של התנהגות נהגים אחרים. "נהג צעיר" פירושו נהג צעיר בגילו הכרונולוגי, אך גם אדם חסר ניסיון בנהיגה, כלומר נהג מתחיל. במרבית המקרים גורם הגיל וחוסר הניסיון משולבים יחד, דבר המקשה על קביעת מידת חשיבותם של כל אחד מהגורמים בנפרד (מוקואס, 1994). יש לציין כי במרבית המקרים נהגים צעירים נוהגים ברכב של ההורים, ולכן ההיכרות עם הרכב מועטה.

ממצאי המחקרים מראים כי קיים מתאם סטטיסטי חיובי בין ניסיון מועט בנהיגה לבין מעורבות בתאונות דרכים ובעיקר בתאונות דרכים חמורות (Laberge-Nadeau, 1992).

במחקר שבדק את הקשר בין גיל הנהג לבין ותק בנהיגה נמצא כי נהגים בני 20 שנה בעלי ותק של פחות משנה מעורבים יותר בתאונות חמורות. עוד הראו תוצאות המחקר כי הניסיון בנהיגה הוא גורם הממתן את החומרה בתאונות ובלט בהשוואה בין נהגים בעלי ותק של יותר משלוש שנות נהיגה לבין נהגים בעלי ניסיון של עד כשנתיים בנהיגה (מוקואס, 1994).

### זמני התאונות

מכיוון שמדובר בנהגים צעירים שכמה מהם תלמידים ורובם חיילים, הימים שבהם הם מרבים בנהיגה הם ימי סוף השבוע, מיום חמישי ועד ערב שבת.

עיון בנתוני הדו"ח הסטטיסטי של המשטרה מראים כי כ-20% מהתאונות הנגרמות בסופי שבוע הן תאונות שצעירים מעורבים בהן. 34% מהתאונות שנהגים צעירים מעורבים בהן קורות בסופי שבוע, לעומת 25% מהתאונות שנהגים מבוגרים מעורבים בהן. השעות שבהן מתרחשות התאונות תואמות את שעות הבילוי של הצעירים בסופי השבוע. נהגים צעירים מעורבים בכשליש מהתאונות המתרחשות בין השעות 10 בלילה ו-5 לפנות בוקר (הדו"ח הסטטיסטי של המשטרה, 2000).

הדיון בהשפעת גורם הזמן על התאונות כרוך בכמה הקשרים: גורם העייפות - לגורם העייפות יש השפעה על הנהיגה ועל הסיכוי להיות מעורב בתאונה. נהיגה במצב של עייפות מסוכנת, מאחר שהיא פוגעת בכושר ההבחנה והשליטה ברכב. ממצאי הדו"ח המשטרתי בנושא תאונות הדרכים מראה כי בשליש מהתאונות שנגרמו בשל הירדמות הנהג היה מעורב צעיר (הדו"ח הסטטיסטי של המשטרה, 2000).

נהיגה בשעות החשכה - לגורם החשכה השפעה גדולה מאוד על מידת השיפוט של הנהג. הקושי בראייה ובשליטה על הנהיגה בגלל החשכה מחייב נהיגה זהירה יותר. הסיבות העיקריות לתאונות הדרכים שנהגים צעירים מעורבים בהן הן סטייה מנתיב ואי שמירת רווח. לנהיגה בחושך יש עוד אפקט פסיכולוגי: היא מגבירה את תחושת האנונימיות. לכן הסיכויים ש"יתפסו אותי או יזהו אותי" בזמן נהיגה פרועה נראים פחותים בעיני הנהג הצעיר, וכך מתגברת הנכונות להסתכן (Hovarth & Zuckerman, 1993).

מצד אחד הכבישים בשעות הלילה פנויים יותר, ויש פחות עומס בנהיגה, אבל מצד אחר נוצרת תחושה של מרחב גדול או של חופש, ולכן הנטייה היא להגביר את המהירות.

נהיגה בהשפעת אלכוהול - הנהיגה של הצעירים מתרכזת, כפי שצוין, בעיקר בימים של סוף השבוע, מיום חמישי ועד ערב שבת בלילה, שבהם הצעירים יוצאים לבלות. שתיית אלכוהול שכיחה והיא מאפיין דומיננטי בתרבות הבילוי של צעירים (סלע-שויביץ, 2003).

בניגוד לדעה הרווחת, האלכוהול אינו סם מעורר אלא סם המדכא את פעילותה של מערכת העצבים. אולם התחושות הראשוניות שהוא גורם הן של עוררות, מצב רוח מרומם והחלשת העכבות של ההתנהגות. בהשפעת האלכוהול יכולת החשיבה והשיפוט נפגמת, וההתנהגות נעשית מבוקרת פחות. במקביל נמצא כי שתיית אלכוהול מגבירה את התגובות האימפולסיביות ואת רמת

התוקפנות. שתיית שתי פחיות בירה או שתי כוסות יין משפיעה על המוח באופן שהתיאום התפיסתי-מוטורי נפגם והיכולת להגיב לגירויים באופן מידי נעשית אטית. לכן הנהיגה בהשפעת אלכוהול מסכנת את הנהג ואחרים (טייכמן, 1991).

מחקרים שנעשו בארצות הברית גילו ששרידי אלכוהול נמצאו בדמם של 36% מהנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות. 21% מהנהגים הצעירים שמצאם המוות בתאונה היו בהשפעת סמים (Redfern & Kwasnoski, 2001).

מוקואס (1995) מציין כי אחד ההבדלים הבולטים בין המינים בדפוסי הנהיגה הוא נהיגה בהשפעת אלכוהול: גברים נוהגים בהשפעת אלכוהול יותר מנשים. הבדלים דומים נמצאו גם במחקרם של שוהם ורגב (1996): 23% מהנערים דיווחו כי הם נוהגים לאחר ששתו כמה פחיות בירה, לעומת 2% בלבד מהנערות. יש להניח כי ההבדלים בין המינים בנושא זה קשורים לכך שהבנות נוהגות לשתות פחות משקאות אלכוהוליים מהבנים והן גם מוכנות פחות להסתכן ולנהוג בהשפעת אלכוהול.

## דיון

סקירת הספרות המחקרית בנושא מעורבות של נהגים צעירים בתאונות מראה כי קיימים גורמי סיכון רבים. לנוכח תיאור הגורמים והשפעתם נשאלת השאלה כיצד להתמודד עם הבעיה ולהפחית את היקף מעורבותם של צעירים בתאונות הדרכים. יש להניח כי יכולתה של החברה להשפיע על מקצת הגורמים, ובמיוחד על גורמים אישיותיים, היא חלקית. מטרת הדיון שלהלן היא לנתח את ההיבטים העיקריים בתכניות המניעה בהקשר לנהגים צעירים. תכניות המניעה בתאונות דרכים מתמקדות בשלושה תחומים:

### א. חינוך להתנהגות בטוחה בדרכים

מחקרים מראים כי נהיגה פרועה קשורה גם לרמה שבה הצעירים הפנימו את נורמות הנהיגה במהלך ילדותם. ההורים הם סוכני הסוציאליזציה הראשוניים. הצעיר נחשף בילדותו בעיקר לנורמות הנהיגה של הוריו ולמידת הציות שלהם לחוקי התנועה. מכאן שקיימת השפעה רבה לדפוסי ההתנהגות של ההורים בהקשר לציות לחוקי התנועה. לפיכך גיבוש העמדות בנושא הציות לחוקי התנועה, ויתור בנהיגה, התחשבות בנהג האחר ונהיגה זהירה מתחיל כבר בילדות (שוהם ורגב, 1996).

לבית הספר תפקיד חשוב בהקניית נורמות וערכים וכן מיומנויות הקשורות לביצוע התפקידים בחברה. תפקיד החינוך לבטיחות בדרכים הוא להקנות לילד חשיבה בטיחותית, מודעות לגורמי הסיכון הקיימים בנושא התנועה וכן הקניית נורמות של ציות לחוקי התנועה.

החינוך לזהירות בדרכים מחייב פעילות מערכתית של שילוב ולימוד הנושא מהגיל הרך ולאורך כל שלבי החינוך, והוא חלק מחינוך להתנהגות ערכית חברתית. ההנחה היא כי הוראת הנושא בעקיבות ובהתאמה ליכולת הבנתו של הילד ולשלבי התפתחותו תסייע בהקניית עמדות כלפי ציות לחוקי התנועה וכלפי נהיגה זהירה. נוסף על תכניות מניעה אחרות הקיימות במערכת החינוך, כגון בתחום השימוש בסמים, יש לפתח תכניות מניעה גם בתחום הנהיגה וללמדן בכיתות י"א וי"ב בבית הספר התיכון, באותה עת של לימודי הנהיגה. דוגמה לתכניות אלו הוא "מודל כישורי החיים" המשלב בתוכו התייחסות לגורמים חברתיים כמו לחץ חברתי וגורמים אישיים כגון דימוי עצמי, אמונות ועמדות (גרין, 1995). תכניות מסוג זה אמורות להקנות לנהג הצעיר כלים לקבלת החלטות ולזיהוי בעיות וסכנות במסגרת הנהיגה וכן דרכים וכיוונים לגיבוש פתרונות. המטרה של תכניות אלו בתחום החברתי היא לאפשר למתבגר לזהות לחצים חברתיים הקשורים בדפוסי הנהיגה ולהקנות לו כלים להתמודד עמם.

בזמן שלומדים חינוך להתנהגות בטיחותית במסגרת תכניות המניעה אפשר לשקול את הרחבת תכנית הלימוד לנהיגה כדי לשפר את הידע המקצועי של הנהג הצעיר. אפשר לפתח תכנית שתכלול הדגמה של מצבי סיכון על ידי שימוש בסימולטורים כדי לסייע בתהליך רכישת מיומנויות של התמודדות עם מצבי סיכון כגון החלקה, ירידה לשוליים ועקיפה לא בטוחה.

### **ב. שימוש במבצעי הסברה**

כבר משנות השישים קיים השימוש בהסברה למניעת פשיעה ועבריינות. מטרת השימוש בכלי התקשורת לצורך הסברה היא העלאת המודעות של הציבור לתופעה. אחת הבעיות הקשורות בנושא השימוש בכלי התקשורת לצורך הסברה היא הקושי להעריך את יעילותן של תכניות אלה ועלותן הכלכלית הגדולה. ממצאי המחקרים מראים כי בהקשר לבטיחות בדרכים גם כשמדובר בסכנת חיים של ממש, כמו בשימוש בחגורות בטיחות, לא תמיד הובילה ההסברה להתנהגות מניעתית (Hegenzieker, 1991).

בארץ נעשו מבצעי הסברה אחדים בקשר לתאונות הדרכים: "נוהג מי שלא שותה"; "אל תהיה צודק, היה חכם". אולם לא נעשו מחקרי הערכה שבדקו את מידת יעילותם של מבצעים אלה. יש לציין כי קשה מאוד לבודד את ההשפעה של הפרסום על התנהגות הנהגים בכבישים, מכיוון שבדרך כלל בזמן מבצעי ההסברה ננקטו פעילויות נוספות, כגון שינוי באכיפת החוק או העלאת הנושא לדיון על סדר היום הציבורי והתקשורתי (גבע, 1998).

לנוכח ממצאי המחקרים יש ליצור שילוב של אמצעי הסברה עם תכניות של חינוך להתנהגות בטוחה. השילוב בין שני התחומים עשוי לתרום להעלאת המודעות בקרב נהגים צעירים כלפי גורמי הסיכון המשפיעים על תאונות הדרכים ולהפנמת

הנורמות של נהיגה זהירה. לאמצעי ההסברה בנושא תאונות הדרכים יש השפעה גם על יצירת אקלים חברתי להתמודדות עם בעיית תאונות הדרכים על ידי העלאת הנושא לסדר היום התקשורת.

### ג. הגברת האכיפה והפיקוח בכבישים

הספרות המחקרית מציינת כי הגברת האכיפה והפיקוח על הנהיגה בכבישים גורמת להעלאת ההסתברות של הפרט להיתפס כעבריין תנועה. הגברת האכיפה משפיעה גם על ההרתעה ועל האמונה ביכולת של המשטרה להביא לשינוי חיובי בהתנהגות הנהגים שיתבטא בהקטנת מספר התאונות וכן בהפחתת חומרתן.

במחקרם של בינסטוק ואחרים (1998) נמצא כי קיים קשר בין אכיפה ממוקדת ומסיבית לבין הפחתת מספר תאונות הדרכים. בהקשר לנהיגתם של נהגים צעירים יש להנהיג מדיניות אכיפה ממוקדת על פי שעות הנהיגה שלהם. הכוונה היא להגביר את הפיקוח בימי סוף השבוע, שהם ימי הבילוי של הצעירים, למקד את הפיקוח באזורי הבילוי ליד מועדונים ודיסקוטקים ולבדוק בדיקה מסיבית בנושא האלכוהול בקרב הנהגים הצעירים. הגברת הפיקוח באזורי הבילוי עשויה להיות גם באמצעות גיוס המשמר האזרחי לפעילות זו כדי לסייע למשטרת התנועה.

אפשרות נוספת להגברת הפיקוח על נהגים צעירים עשויה להיות בהארכת תקופת הפיקוח והליווי על ידי מבוגרים בחודשים הראשונים שלאחר קבלת הרישיון. נוסף על הארכת תקופת הפיקוח יש לגבש תכנית ייעוץ והדרכה להורים המלווים את ילדיהם בתקופה זו. עד כה לא ניתנה להורים תכנית ליווי מגובשת, והפיקוח של ההורים נעשה מתוך ניסיונם האישי ובלא הדרכה וייעוץ מקצועי בתחום. הכנת תכנית ליווי שתעסוק גם בהיבטים החברתיים ובגורמי הסיכון תמקד את תפקיד ההורים המלווים ותסייע בקניית נהיגה בטיחותית.

### סיכום

מטרת המאמר הייתה לסקור את גורמי הסיכון בקרב נהגים צעירים. תיאור הגורמים מראה כי בעיית מעורבותם של הנהגים הצעירים בתאונות היא בעיה רבת היבטים. משום כך הטיפול בה חייב להיות כוללני. ההתמקדות בהיבט אחד (כגון חינוך או שימוש באמצעי הסברה בתקשורת) עלולה להיות חלקית ולא יעילה. המאמץ המניעתי להפחית את המעורבות של נהגים צעירים בתאונות צריך להתנהל בכמה מישורים ותחומים באותה עת. מקצת התוצאות, ובמיוחד בתחום החינוך, הן תוצאות שיעילותן אינה בטווח המידי. אבל תחום זה חשוב ומרכזי, משום שהוא חלק מהחינוך להתנהגות ערכית וחברתית של הדור הצעיר בחברה.



## ביבליוגרפיה

- בינסטוק, מ', גולדין, א' וגפני-סרי, ד' (1998), "הקשר בין אכיפת תנועה לתאונות-דרכים - ניתוח סטטיסטי", *משטרה וחברה*, 2 עמ' 132-149.
- גבע, ה' (1998), "השימוש בהסברה ובפרסום בכלי התקשורת במניעת פשיעה ובמניעת קורבנות", *משטרה וחברה*, 2 עמ' 38-48.
- גרון, ד' (1995), סמים - עובדות שאלות ובעיות, תל אביב: משרד הביטחון.
- הדוח הסטטיסטי של המשטרה (2000), תאונות הדרכים.
- טייכמן, מ' (1991), לחיות בעולם אחר, אוניברסיטת תל אביב: הוצאת רמות.
- מוסן, ה', קונגר, ג', קאגאן, ג' והסטון, א' (1998), התפתחות הילד ואישיותו, תל אביב: לדורי.
- מוקואס, ד' (1994), "זהירות צעירים", *תנועה ותחבורה*, 36 עמ' 16-20.
- מוקואס, ד' (1995), "על נהגים ונהגות", *תנועה ותחבורה*, 40 עמ' 16-20.
- סלע-שויביץ, ר' (2003), "אלימות בני הנוער בדיסקוטקים ובהופעות רוק", *מפגש - לעבודה חינוכית-סוציאלית*, 17 עמ' 45-65.
- פלום, ח' (1995), מתבגרים בישראל: היבטים אישיים, משפחתיים, וחברתיים, אבן יהודה: רכס.
- שוהם, א' ורגב, י' (1996), "מערכות נורמטיביות ועמדות כלפי נהיגה בקרב נהגים צעירים בישראל", *מפגש - לעבודה חינוכית-סוציאלית*, 8 עמ' 135-148.
- שוהם, ש"ג, רהב, ג', מרקובסקי, ר', צ'אדר, פ', בן חיים, מ', ברקד, א' ושוורצמן, ד' (1985), "נהגים חרדים ופחזנים", *מגמות*, ט"ו, עמ' 100-106.
- Belloc, B. (1990), *Traffic Safety and the Driver*, Van-Nostrand – Reinhold. Swedish: R.T.R.I.
- Berg, H. Y. & Gegersen, N. P. (1993), "The Connection Between Young Drivers' Lifestyles and Their Accident Risk in Traffic", *Swedish R.T.R.I. VTI Report*, pp. 374-381.
- Furnham, A. & Saipe, J. (1993), "Personality Correlates of Convicted Drivers", *Personality and Individual Differences*, 14, pp. 329-336.
- Hagenzieker, M. P. (1991), "The Effect of Enforcement and Rewards on Safety-Belt Use: A Field Study in the Netherlands", In: *Enforcement and Rewarding Strategies and Effects*, SMOV Institute for road safety research, The Netherlands.

- Hovarth, P. & Zukerman, M. (1993), "Sensation Seeking, Risk Appraisal, and Risky Behavior", *Personality and Individual Differences*, 14, pp. 41-52.
- Kinnear, K. L. (1995), *Violent Children*, Santa Barbara, California: ABC – CLIO, Inc.
- Laberge-Nadeau, C. (1992), "The Effects of Age and Experience on Accidents with Injuries: Should the Licensing Age Be Raised?", *Acc. Anal. & Prev.*, 24, pp. 106-116.
- Redfern, R. & Kwasnoski, J. (2001), "Crash! The Science of Collisions", *Law and Order*, 49, pp. 15-16.
- Rutter, M., Giller, H., & Hagell, A. (1998), *Antisocial Behavior by Young People*, Cambridge University Press.
- Vavrik, J. (1997), "Personality and Risk-Taking: A Brief Report on Adolescent Male Drivers", *Journal of Adolescence*, 20, pp. 461-465.