



60 שניות

על נהיגת צעירים

1

השפעת צעירים על נהיגת חברהם

מחקרים שפורסמו לאחרונה בכתבי העת בכתבי העת המקצועיים accident analysis and prevention ו־Journal of Safety Research בנושא השפעת נוכחות נוסעים בגילאי העשרה ברכב בו נוהג נהג צעיר מצביעים על כך, ששיעור התאונות בקרב נהגים צעירים עולה באופן משמעותי כשנוכחים ברכב גם נוסעים צעירים. יתרה מכך - ככל שעולה מספר הנוסעים ברכב, כך עולה בצורה משמעותית שיעור המעורבות בתאונות. ההסבר הרווח הוא הלחץ החברתי המופעל על הנהג על-ידי חבריו ברכב, או מה שהנהג או הנהגת, חושבים שבני העשרה הנוסעים ברכב מצפים מהם. לחץ זה מפתה את הנהג לנהוג באופן אגרסיבי ומסוכן, יותר מאשר אם היה לבדו ברכב.

עוד ממצא מעניין הוא, כי נוכחות נוסעים ברכב קשורה בנהיגה מסוכנת, בעיקר כאשר הנוסעים ברכב הם בני. צידוף של נהג ונוסע בני עשרה (שניהם זכרים) העלה את שיעור הנהיגה המסוכנת פי שניים ומעלה, לעומת האוכלוסייה הכללית. אם ברכב נכחו בנות, שיעור הנהיגה המסוכנת ירד משמעותית.



60 שניות על נהיגת צעירים

2

נהיגה צעירה ומשך ההכשרה

אחד הגורמים המשפיעים ביותר על מעורבות נהגים חדשים בתאונות דרכים הוא היעדר ניסיון בנהיגה. בשנת 1993 יושמה בשבדיה תקנה חדשה המקדימה את גיל תחילת הכשרת נהיגת צעירים מ-17.5 ל-16 שנים, בעוד גיל הוצאת הרשיון נשאר 18 שנים. המטרה של הורדת גיל תחילת לימודי הנהיגה היתה לאפשר ללומדים נהיגה הזדמנות לרכוש יותר ניסיון לפני שהם מורשים לנהוג באופן עצמאי.

מחקר שפורסם בכתב העת המדעי accident analysis and prevention ע"י החוקר השבדי גריירסון בדק את השפעת התקנה החדשה על מעורבות בתאונות דרכים במהלך השנתיים הראשונות שלאחר קבלת הרישיון. הממצאים הראו ירידה של כ-40% במעורבות בתאונות בקרב נהגים צעירים, אשר ניצלו את תקופת ההכשרה המוארכת. מסקנת המחקר היא שהארכת תקופת ההכשרה, דהיינו רכישת ניסיון נהיגה רב יותר לפני קבלת הרישיון, תורמת באופן משמעותי להקטנת מעורבותם בתאונות דרכים ולעלייה בבטיחותם של נהגים צעירים.



60 שניות

על נהיגת צעירים

3

מעורבות הורים ונהיגת צעירים

מחקרים בעולם מראים, כי מעורבות של הורים בנהיגת ילדיהם ומגבלות, שמטילים הורים על נהיגת הילדים, תורמים למעורבות נמוכה יותר של צעירים בתאונות. המגמה היום בעולם היא לעודד הורים ליצור מעין אמנה בין ההורה לילד של כללי "עשה" ו"אל תעשה" ולתגמל התנהגות בטוחה של הנהג הצעיר על-ידי מתן מבוקר של יותר עצמאות בנהיגה.

במחקר שנערך על-ידי ד"ר טאובמן - בן-ארי עבור עמותת אור ירוק, נמצא כי הורים לצעירים שטרם קיבלו רישיון מאמינים, כי כאשר יקבל הילד את רישיון הנהיגה הם ינהיגו כללים ומגבלות ברורים לנהיגת ילדיהם כגון הגבלות על יעד הנסיעה, תנאי הנסיעה ונוסעים נוספים ברכב. אולם כאשר בוחנים את היקף המגבלות שמטילים הורים לצעירים לאחר קבלת הרישיון, ניכר כי המגבלות בפועל נמוכות ממה שציפו ההורים להנהיג ומידת מעורבות ההורים נמוכה יותר. עוד ממצא מעניין הוא, כי בעיני הצעירים, מצטיירים ההורים כמעורבים במידה נמוכה בהטלת מגבלות על נהיגתם של הצעירים.



60 שניות

על נהיגת צעירים

4

מעורבות בתאונות על-פי ותק בנהיגה

דעה רווחת בישראל היא, שמעורבות נהגים צעירים בתאונות עולה בשנה השניה לקבלת הרישיון. אחד ההסברים שנתנו לכך התומכים בעמדה זו היה, שעם צבירת הניסיון, רוכשים הנהגים הצעירים בטחון רב יותר בנהיגה, ולכן מרשים לעצמם לקחת סיכונים גדולים יותר. עם זאת, עמדה זו לא היתה מבוססת על נתונים כיוון שעד כה לא פורסמו כאלה בנושא מעורבות בתאונות לפי וותק ברמה של חודשים.

מניתוח שנעשה לאחרונה על-ידי עמותת אור ירוק, המבוסס על נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה עולה תמונה הפוכה, הדומה לזו שידועה בעולם: המעורבות של נהגים חדשים בתאונות היא הגבוהה ביותר בחודש הראשון של הנהיגה העצמאית, כלומר - מייד עם תום תקופת הליווי. מנקודה זו ואילך חלה ירידה הדרגתית, כאשר קצב הירידה הוא הגבוה ביותר במהלך השנה הראשונה בכלל וששת חודשי הנהיגה העצמאית הראשונים בפרט.



60 שניות על נהיגת צעירים

5

רישוי מדורג ותפיסת סכנות (Hazard Perception)

בשנים האחרונות הכניסו במדינות מתקדמות רבות בעולם - ביניהן ארה"ב, מדינות מערב אירופה, אוסטרליה - שיטת הכשרה רב שלבית של נהגים, לפיה מבקש הרישוי צריך לעבור מספר שלבים עד לקבלת רישיון נהיגה מלא. שיטה זו נמצאה יעילה בהפחתת תאונות דרכים של נהגים צעירים כיוון שהיא שמה דגש על צבירת ניסיון רב בנהיגה בסביבה מבוקרת עד תחילת הנהיגה העצמאית. ההתקדמות לשלב הבא במסלול ההכשרה מותנית ברכישת כישורים המאפשרים את המעבר לשלב הבא, כאשר במהלכם של שלבים אלה מוטלות על הנהג הצעיר מגבלות שונות על נהיגתו. לאורך הדרך וכפועל יוצא של צבירת הניסיון ושל בגרותו, מקבל הנהג הצעיר יותר ויותר זכויות נהיגה עד שבסוף התהליך הוא רשאי לנסוע ללא מגבלות כלל, כנהג ותיק לכל דבר.

אחד המבחנים המקובלים ביותר הוא מבחן תפיסת הסיכונים (hazard perception), אשר נועד להוכיח יכולת לזהות ולנבא מצבים מסוכנים הקיימים בנהיגה. המבחן נערך בדרך כלל מול מחשב ומורכב ממספר סרטוני וידאו קצרים המציגים מצבים בהם צריך לזהות סיכונים. במדינות רבות הצלחה במבחן זה מהווה תנאי למעבר לנהיגה עצמאית.



60 שניות על נהיגת צעירים

6

אור ירוק לחיים

חוק הליווי קובע כי נהג המקבל רישיון נהיגה, ינהג שלושה חודשים בליווי נהג מלווה. החוק קובע מיהו מלווה ומה המגבלות החלות על נהג חדש, אולם החוק אינו מגדיר מה על הנהג המלווה לעשות בתקופת הליווי.

עמותת אור ירוק הקימה את פרויקט "אור ירוק לחיים" שתכליתו למקסם את אפקטיביות שלושת חודשי הליווי על מנת להקנות לנהגים חדשים כמה שיותר ניסיון במהלך תקופה זו. צוות אנשי מקצוע של העמותה, בשיתוף עם מומחים מתחומים שונים ובשיתוף משרד התחבורה, אגף הרישוי ומשרד החינוך היו שותפים לפיתוח הפרוייקט. במסגרת זו, מנחה מטעם אור ירוק מגיע לבית הנהג החדש ופוגש את הנהג ואת הוריו. במהלך המפגש מסייע מנחה המשפחה לנהג החדש ולהוריו, למקד את תהליך הליווי בנושאים כמו שיפור יכולות הנהג לזהות סיכונים בנהיגה ולהיערך לקראתם, ומסייע ביצירת אווירה נוחה בין ההורה לנהג החדש כדי שיווצר ליווי איכותי. בסוף המפגש משאיר המנחה למשפחה ערכה ובה חומרי עזר מקצועיים לנהג החדש ולמלווה.

אם אתה נהג חדש, או שאתה עומד לגשת לטסט בקרוב, כל שעליך לעשות הוא לפנות לאור ירוק לחיים, בטלפון 1-800-388-388 ומנחה משפחה יגיע אליך.