



בטיחות בזרמים בקרב נהגים צעירים

נובמבר 2024

פתח דבר

בבואנו לבחון את האוכלוסיות בעלות סיכון מוגבר למעורבות בתאונות דרכים, נהגים צעירים בולטים במיוחד בשל מעורבותם הגבוהה והיפגעותם המשמעותית. אוכלוסייה זו, המאופיינת בחוסר ניסיון ובמיומנויות נהיגה בלתי מפותחות, חשופה לסיכון מוגבר לתאונות דרכים – הן בתאונות חמורות והן בקטלניות.

מחקרים רבים מצביעים על כך שהחודשים הראשונים לאחר קבלת רישיון הנהיגה הם התקופה המסוכנת ביותר עבור נהגים צעירים, שכן ככל שהניסיון בנהיגה קצר יותר, כך עולה הסבירות למעורבות בתאונות דרכים.

בשנת 2023, נהרגו 48 נהגים צעירים בתאונות דרכים – הרוג מדי שבוע בממוצע. אף על פי שהמלחמה שפרצה בשבעה באוקטובר הביאה לירידה משמעותית בנפח הנסיעות בחודשים אוקטובר-נובמבר, כמעט ולא חל שינוי בין מספר הנהגים הצעירים שנהרגו בשנת 2023 לבין אלו שנהרגו בשנת 2022, שעמד על 49 הרוגים.


נתונים אלו ונתונים נוספים שיוצגו בדו"ח מדגישים את הצורך הדחוף בנקיטת צעדים ייעודיים מצד כלל הגורמים האמונים על שיפור הבטיחות בדרכים, תוך תכנון ארוך טווח ושיתוף פעולה בין הגורמים הממשלתיים, האזרחיים והמשטרתיים.

בדו"ח זה תמצאו ניתוח מקיף של הגורמים לתאונות דרכים בקרב נהגים צעירים, תוך התמקדות בנקודות התורפה המובילות להיפגעותם הגבוהה.

רק מחויבות ארוכת טווח מצד הממשלה ושיתוף פעולה של כלל הגורמים הרלוונטיים על בסיס תכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים יאפשרו לצמצם באופן משמעותי את מספר ההרוגים בתאונות הדרכים בכלל, כמו כן בקרב נהגים צעירים.

בברכה,

עו"ד יניב יעקב



מנכ"ל עמותת אור ירוק

רקע כללי

בישראל ישנם 771,024 נהגים צעירים עד גיל 24¹ אוכלוסייה זו נחשבת לקבוצה הנמצאת בסיכון מוגבר למעורבות בתאונות דרכים. הסיכון הגבוה נובע בעיקר מחוסר ניסיון בנהיגה, לצד מאפיינים נוספים כמו נטייה להיסח דעת, השפעת לחץ חברתי ורמת מיומנות נמוכה בזיהוי סכנות בכביש. מאפיינים אלה לעיתים גורמים לנהיגה מסוכנת ותורמים לשיעור ההיפגעות הגבוה של קבוצה זו וכן מסבירים את המעורבות המשמעותית שלה בתאונות דרכים חמורות.

מטרה

מטרת הדו"ח היא לספק סקירה מקיפה על מצב הבטיחות בדרכים של נהגים צעירים בחמש השנים האחרונות ועל בסיסה להציע דרכים לשיפור המצב. הדו"ח מנתח את נתוני המעורבות של נהגים צעירים בתאונות דרכים, תוך זיהוי דפוסים חוזרים ונקודות חולשה מרכזיות. כמו כן, מוצעות בו המלצות מעשיות להקטנת ההיפגעות בקרב קבוצה זו, תוך התמקדות בצעדים מעשיים שניתן לנקוט לשיפור הבטיחות בדרכים.

מתודולוגיה

הדו"ח מתבסס על ניתוח מקיף של מידע שנאסף ממקורות שונים, בהם נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, דיווחי משטרת ישראל, נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, וכן מחקרים בינלאומיים ונתונים מהמועצה האירופית לבטיחות בדרכים.

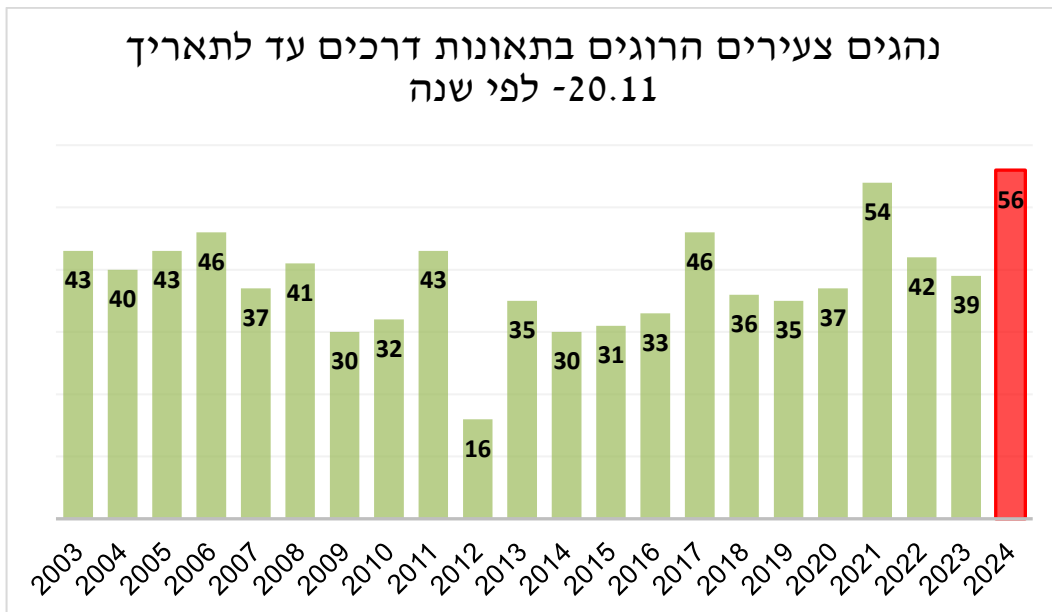
¹ נכון לשנת 2023

תמונת מצב 2024

בבחינת תמונת מצב הבטיחות בדרכים בקרב נהגים צעירים בשנת 2024², ניכרת עלייה משמעותית הן במספר ההרוגים בתאונות הדרכים בקבוצת אוכלוסייה זו.

56 נהגים צעירים נהרגו בתאונות דרכים מתחילת שנת 2024 - השנה הקטלנית ביותר בעשרים השנים האחרונות, בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים קודמות.

כפי שיוצג בפירוט בדו"ח זה, ישנן קבוצות בסיכון מוגבר להיפגעות בתאונות דרכים בתוך קבוצת הנהגים הצעירים. אנו מאמינים שפעילות מותאמת וארוכת טווח לשיפור הבטיחות בדרכים בקרב אותן קבוצות תביא לשיפור הבטיחות בדרכים בקרב נהגים צעירים ולהצלת חייהם וחיי כלל משתמשי הדרך.



*מקור: למ"ס ורלב"ד

² החל מתאריך 1.1.2024 ועד לתאריך 20.11.2024

ממצאים עיקריים לשנת 2023 ולעשור

- 48 נהגים צעירים, עד גיל 24, נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023
- לא רק נפגעים אלא גם פוגעים: בכל שלושה ימים נהג צעיר מעורב בתאונת דרכים קטלנית
- כל נהג חמישי שהיה מעורב בתאונות אלכוהול או סמים הוא נהג צעיר
- כל נהג רביעי שנהרג- נהג צעיר
- רוב מוחלט מהנהגים הצעירים ההרוגים בתאונות דרכים- גברים
- צעירים מהחברה הערבית בעלי ייצוג יתר בהרוגים בקרב נהגים צעירים
- חלקם של רוכבים צעירים בהרוגים גדול פי חמישה מחלקם ברוכבים
- יום שישי הקטלני- הכי הרבה נהגים צעירים נהרגו בימי שישי
- שעות הלילה קטלניות יותר לנהגים צעירים
- ישראל במקום ה-30 מתוך 32 מדינות בשיעור תאונות הדרכים הקטלניות במעורבות נהגים צעירים.

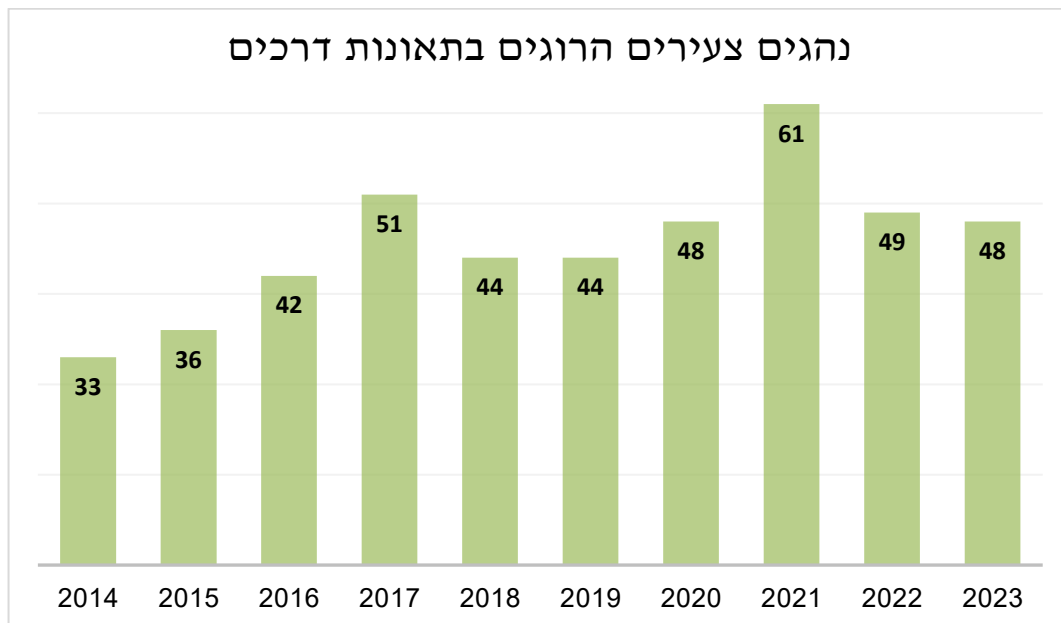
הממצאים בהרחבה

48 נהגים צעירים נהרגו בשנת 2023

48 נהגים צעירים, עד גיל 24, נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023 - כמעט הרוג אחד מדי שבוע בממוצע. מספר הנהגים הצעירים שנהרגו בשנת 2023 נמוך ב-2% בלבד מאשר היה בשנת 2022, זאת למרות פריצת מלחמת חרבות ברזל שגרמה לירידה משמעותית בנסועה בחודשים אוקטובר ונובמבר.

יש לציין כי מתוך 48 נהגים צעירים שנהרגו, 5 הוגדו כנהגי רכב 'אחר ולא ידוע'. קבוצת רכבים זו כוללת כלי רכב שאינם מנועיים כגון קולנועית או אופניים חשמליים.

456 נהגים צעירים נהרגו בעשר השנים האחרונות (2014-2023) בתאונות דרכים - 46 נהגים צעירים נהרגים מדי שנה בממוצע.

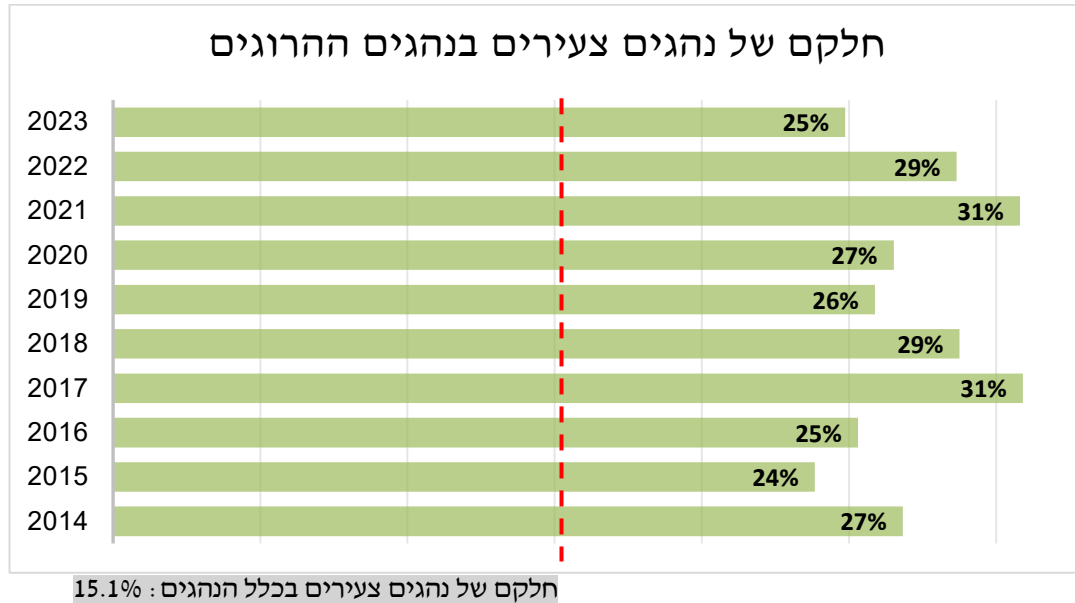


• מקור: למ"ס

כל נהג רביעי שנהרג - צעיר

25% מהנהגים שנהרגו בכבישים בשנת 2023 היו נהגים צעירים (עד גיל 24) - כל נהג רביעי. חלקם של הנהגים הצעירים בהרוגים בעשור האחרון (27%) גדול ב-79% מחלקם בבעלי הרישיונות העומד על 15.1%.

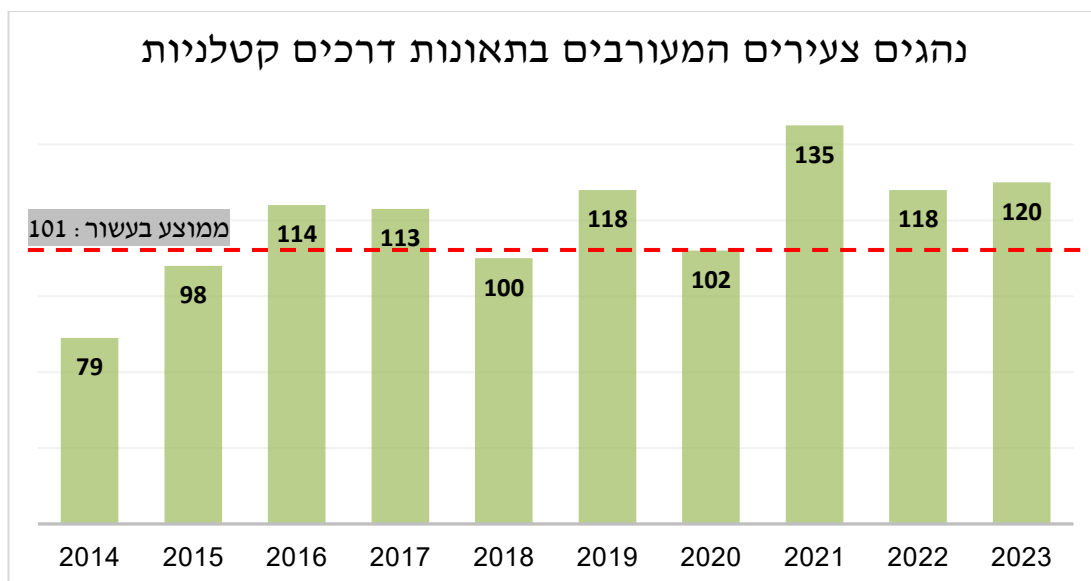
27% מהנהגים שנהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2014-2023) היו נהגים צעירים - שיעור הגבוה בהרבה מחלקם בנהגים.



בכל שלושה ימים נהג צעיר מעורב בתאונת דרכים קטלנית

120 נהגים צעירים היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות (תאונות דרכים בהן נהרג אדם אחד לפחות) בשנת 2023 - בכל שלושה ימים נהג צעיר מעורב בתאונת דרכים קטלנית בממוצע. מספר הנהגים הצעירים המעורבים בתאונות מסוג זה בשנת 2023 הוא השני בגובהו בעשור האחרון, שני רק לשנת 2021 בו היו מעורבים 135 נהגים צעירים בתאונות דרכים קטלניות.

1,097 נהגים צעירים עד גיל 24 היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בעשור האחרון (2014-2023) - 101 נהגים צעירים מדי שנה בממוצע, 16% פחות מאשר בשנת 2023.



• מקור: למ"ס

כל נהג חמישי שהיה מעורב בתאונת אלכוהול או סמים - נהג צעיר

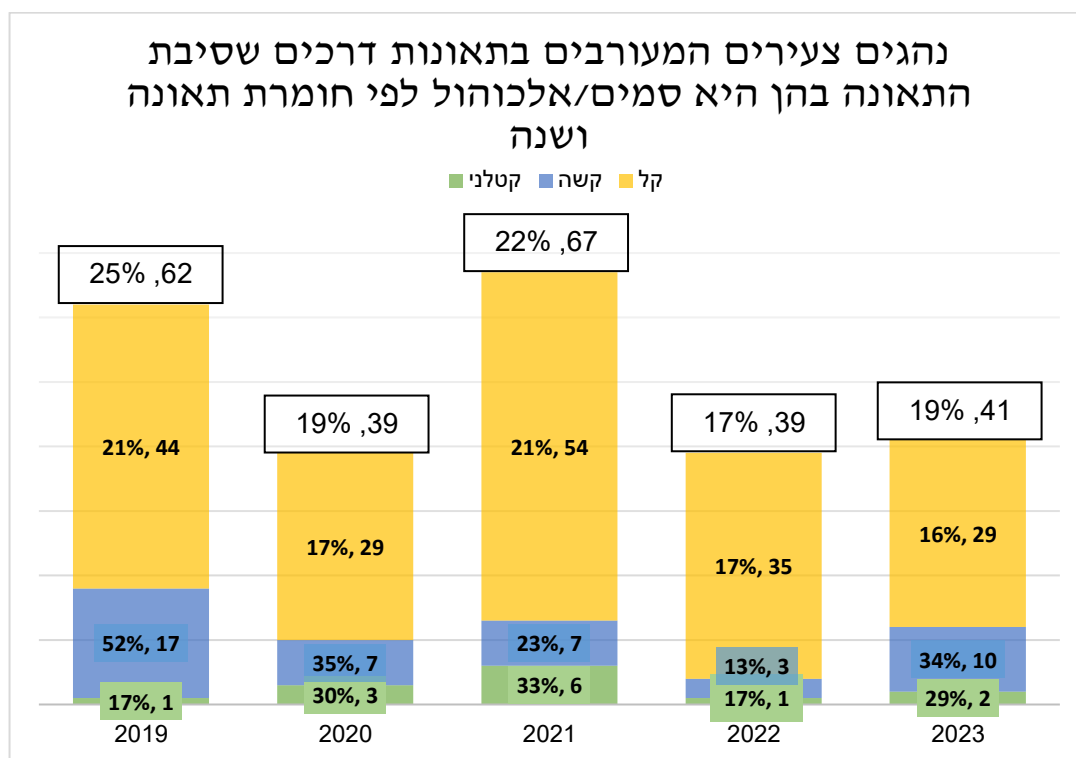
41 נהגים צעירים היו מעורבים בתאונות דרכים שסיבת התאונה בהן היא סמים ו/או אלכוהול בשנת 2023 - פעם בעשרה ימים בממוצע. הנהגים הצעירים מהווים 19% מהנהגים המעורבים בתאונות מסוג זה - כל נהג חמישי. יש לציין כי חלקם של הנהגים הצעירים בנהגים המעורבים בתאונות שסיבתן היא סמים ו/או אלכוהול גבוה ב-21% מחלקם בנהגים.

בבחינה לפי חומרת תאונה, ניתן לראות כי חלקם של הנהגים הצעירים בתאונות אלה בחומרות התאונה הקשות יותר - 34% מהנהגים שהיו מעורבים בתאונות קשות שסיבתן היא אלכוהול ו/או סמים היו נהגים צעירים (10 נהגים צעירים), ו-29% מהנהגים שהיו מעורבים בתאונות קטלניות מסוג זה, בהן נהרג אדם אחד לפחות, היו נהגים צעירים (שני נהגים צעירים). יש לציין כי מספר הנהגים הכללי שהיו מעורבים בתאונות חמורות מסוג זה נמוך יותר ומשפיע על הנתונים.

יש לציין כי על מנת להפחית את מעורבותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים במעורבות אלכוהול, חל עליהם חוק האוסר על נהיגה לאחר כל כמות של שתיית אלכוהול³.

³ סעיף 64 ב. (ג. 3) לפקודת התעבורה

248 נהגים צעירים היו מעורבים בתאונות דרכים שסיבתן היא אלכוהול וסמים בחמש השנים האחרונות (2019-2023) - 50 מדי שנה בממוצע.



• מקור: למ"ס

בהשוואה לנהגים מבוגרים, כמות נמוכה של אלכוהול בדם מגבירה הסיכון למעורבות בתאונות דרכים באופן משמעותי בקרב נהגים צעירים. הסיבה לכך היא כנראה שילוב של חוסר ניסיון בנהיגה וחוסר ניסיון בשתיית אלכוהול⁴.

בנוסף, גברים צעירים נוטים לנהוג תחת השפעת סמים יותר מאשר נשים צעירות ומבוגרים, במיוחד כשמדובר על שימוש בקנאביס. השימוש במספר סוגי סמים או שילוב של אלכוהול וסמים מגביר את הסיכון למעורבות בתאונות דרכים⁵.

צעירים מהחברה הערבית בעלי ייצוג יתר בהרוגים בקרב נהגים צעירים

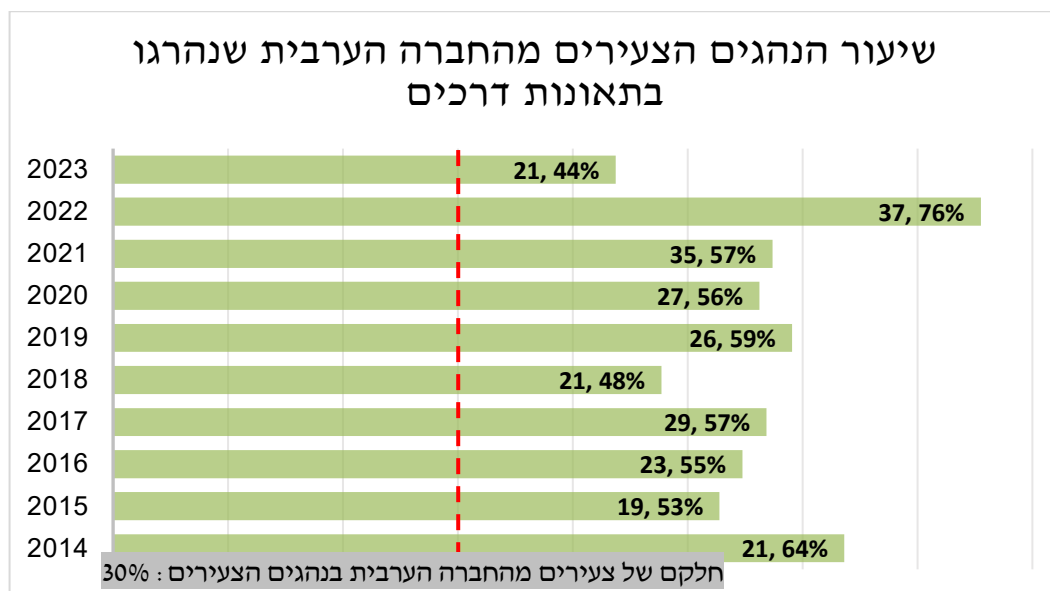
44% מהנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות דרכים בשנה החולפת הם מהחברה הערבית. למרות הירידה שחלה בחלקם של צעירי החברה הערבית בנהגים הצעירים

⁴ Is the use of drugs and alcohol in traffic a problem among young drivers?, SWOV

⁵ Is the use of drugs and alcohol in traffic a problem among young drivers?, SWOV

ההרוגים בשנת 2023 לעומת שנת 2022, עדיין חלקם של צעירים מהחברה הערבית בנהגים הצעירים גבוה ב-46% מחלקם בנהגים הצעירים.

259 נהגים צעירים מהחברה הערבית נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2014-2023). המהווים 57% מכלל הנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות דרכים באותן שנים.

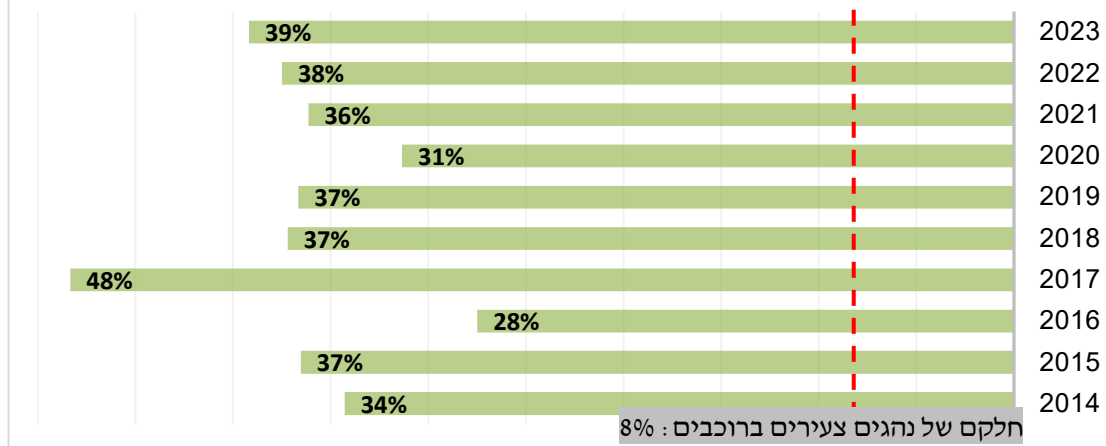


• מקור: למ"ס

חלקם של רוכבים צעירים בהרוגים גדול פי חמישה מחלקם ברוכבים

29 רוכבי אופנוע וקטנוע צעירים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2023, 7% יותר לעומת שנת 2022 בה נהרגו 27 רוכבים צעירים. הרוכבים הצעירים מהווים 39% מהרוכבים ההרוגים בתאונות דרכים בשנת 2023, פי חמישה יותר מחלקם ברוכב העומד על 8%.

אחוז בנהגים בצעירים ברוכבי האופנועים והקטנועים ההרוגים



• מקור: למ"ס

ישנם מספר גורמים המשפיעים על שיעורי ההיפגעות הגבוהים של רוכבי אופנוע צעירים. אופנועים אינם בטיחותיים ככלי רכב אחרים כיוון שאינם מספקים הגנה מיטבי לרוכב מפאת היעדר שלדה וחגורות בטיחות, ויציבות פחותה. פעמים רבות רוכבים צעירים מעדיפים שלא להשתמש באמצעי בטיחות כמו ביגוד מכן, בגלל מחירם הגבוה וחוסר הנוחות שהם מייצרים, מה שמגביר את חומרת הפגיעה במקרה של תאונת דרכים.⁶

גורם נוסף הוא חוסר הניסיון והמיומנות המאפיינת נהגים ורוכבים צעירים ועלול להוביל לשיקול דעת לקוי ולהשפיע על יכולתם של צעירים לחזות מצבי חירום ולהגיב להם בהתאם, מה שמגביר באופן משמעותי את הסיכון למעורבות בתאונת דרכים.⁷

נכונות גבוהה ללקיחת סיכונים מאפיינת נהגים ורוכבים צעירים, שאינם מבינים לחלוטין את סכנות הכביש ונובעת מהרצון לריגוש. פעמים רבות הריגוש האמור מושג על ידי רכיבה במהירות מופרזת ועבירות נוספות על חוקי התנועה.⁸

חשוב לציין כי למרות שנכונות ללקיחת סיכונים וחוסר ניסיון ומיומנות מאפיינים את כל סוגי הנהגים הצעירים ולא רק רוכבים צעירים, שילוב המאפיינים האלה עם הגיל הצעיר בו מותר בישראל לרכוב על אופנוע (16⁹), היעדר החיוב בליווי (בשונה

⁶Megías Quirós, I., & Rodríguez San Julián, E. (2018). *Jóvenes y conducción: Valores y referentes culturales*. Fundación MAPFRE.

⁷Megías Quirós, I., & Rodríguez San Julián, E. (2018). *Jóvenes y conducción: Valores y referentes culturales*. Fundación MAPFRE.

⁸Megías Quirós, I., & Rodríguez San Julián, E. (2018). *Jóvenes y conducción: Valores y referentes culturales*. Fundación MAPFRE.

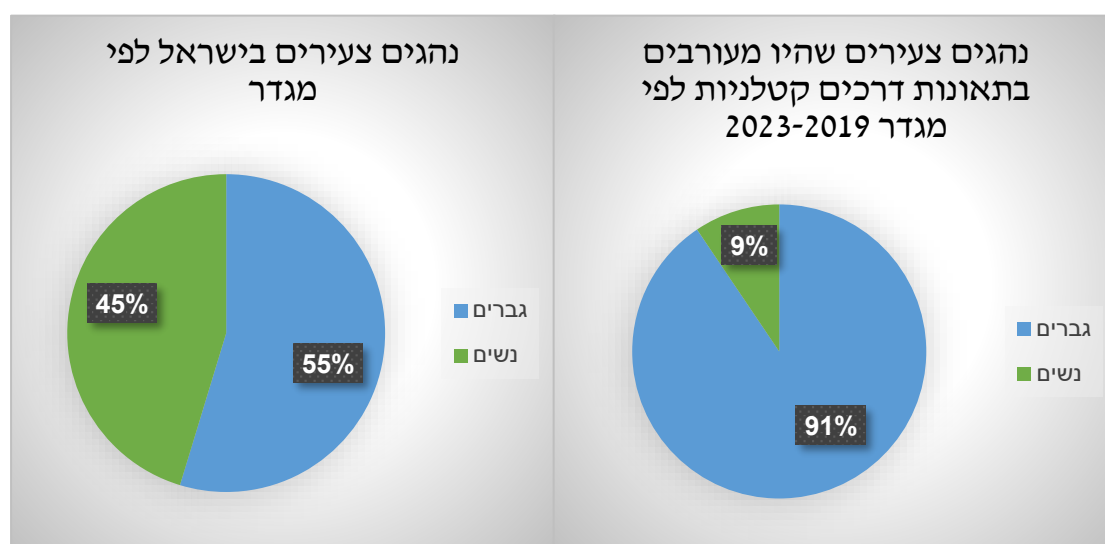
⁹ משרד התחבורה והבטיחות דרכים, דרגות רישיון הנהיגה.

מנהג רכב פרטי צעיר), החוסר באמצעי הגנה והנראות המצומצמת של אופנועים בכביש מפאת גודלם, מגביר באופן ניכר את הסיכון למעורבות והיפגעות בתאונות דרכים בקרב רוכבי אופנועים צעירים.

רוב מוחלט מהנהגים הצעירים ההרוגים בתאונות דרכים - גברים

89% מהנהגים הצעירים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות (בהן נהרג אדם אחד לפחות) - הם גברים. 107 גברים היו מעורבים שתאונות דרכים קטלניות לעומת 13 נהגות צעירות בלבד.

במבט על חמש השנים האחרונות, ניתן לראות ששנת 2023 אינה יוצאת דופן מהבחינה הזאת - 91% מהנהגים הצעירים שהיו מעורבים היו בתאונות דרכים קטלניות הם גברים (537) ו-9% בלבד היו נשים (56).



• מקור: למ"ס

חלקם של גברים צעירים בתאונות דרכים בכלל ותאונות דרכים קטלניות בפרט, גדול פי שניים מחלקם בנהגים הצעירים. יש לכך כמה סיבות אפשריות. הראשונה היא חלקם הגדול של גברים בנסועה¹⁰ ובנהגים המקצועיים¹¹ לעומת חלקן של נשים ולכן הם בעלי סיכון מוגבר למעורבות בתאונות דרכים לעומת נשים.

¹⁰ בן אבי מתנאל, עמרם כץ שרית, 2022, מגדר וסיכוי למעורבות בתאונות דרכים, רלב"ד.
¹¹ למ"ס.

סיבה נוספת היא נטייתם של נהגים צעירים לנהוג באופן מסוכן ובין היתר לנהוג במהירות מופרזת, בהשפעת אלכוהול או סמים ובאופן אגרסיבי לעיתים קרובות יותר מאשר נהגות צעירות¹².

יום שישי הקטלני- הכי הרבה נהגים צעירים נהרגו בימי שישי

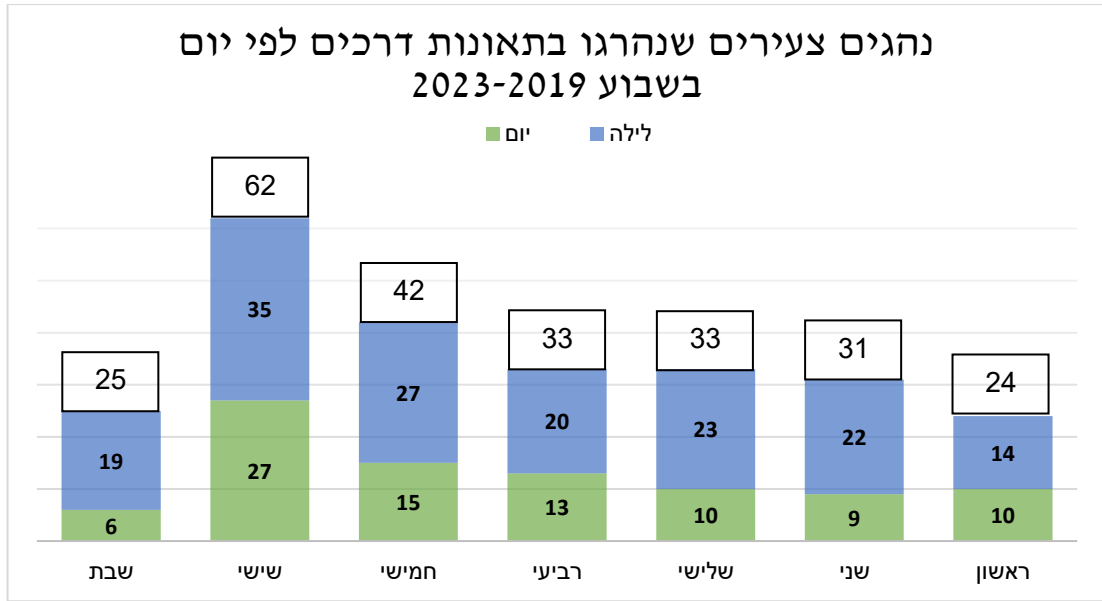
62 נהגים צעירים נהרגו בימי שישי בחמש השנים האחרונות (2019-2023)- היום הקטלני ביותר בשבוע לנהגים צעירים. היום השני בקטלניותו לנהגים צעירים הוא יום חמישי, ומכאן אפשר להבין- סוף השבוע הוא המסוכן ביותר לצעירים.

עוד ניתן לראות, שמרבית הנהגים הצעירים שנהרגו בתאונות דרכים בחמש השנים האחרונות, נהרגו בשעות הלילה (64%) - 35 נהגים צעירים נהרגו בליל יום שישי 271 בליל יום חמישי.

נהיגה בשעות הלילה, הנפוצה בסופי השבוע בקרב צעירים הנוסעים ושבים ממקומות בילוי, הינה מסוכנת בגלל הראייה הלקויה והשפעת העייפות על ריכוזו של הנהג. בנוסף, נהיגה חזרה ממקומות בילוי קורית לעיתים תחת השפעת אלכוהול וסמים ומהווה השפעה שלילית נוספת על איכות הנהיגה.

סיבות נוספות להיפגעות המוגברת בקרב נהגים צעירים בסופי השבוע הן חזרתם של חיילי צה"ל לחופשת סוף השבוע ועלולים לנהוג תחת השפעת עייפות משמעותית ולחץ חברתי על נהגים צעירים מצד חבריהם לנסיעה בדרך לבילוי או למקום אחר ועלול לפגום בריכוז הנהג או להשפיע על שיקול דעתו.

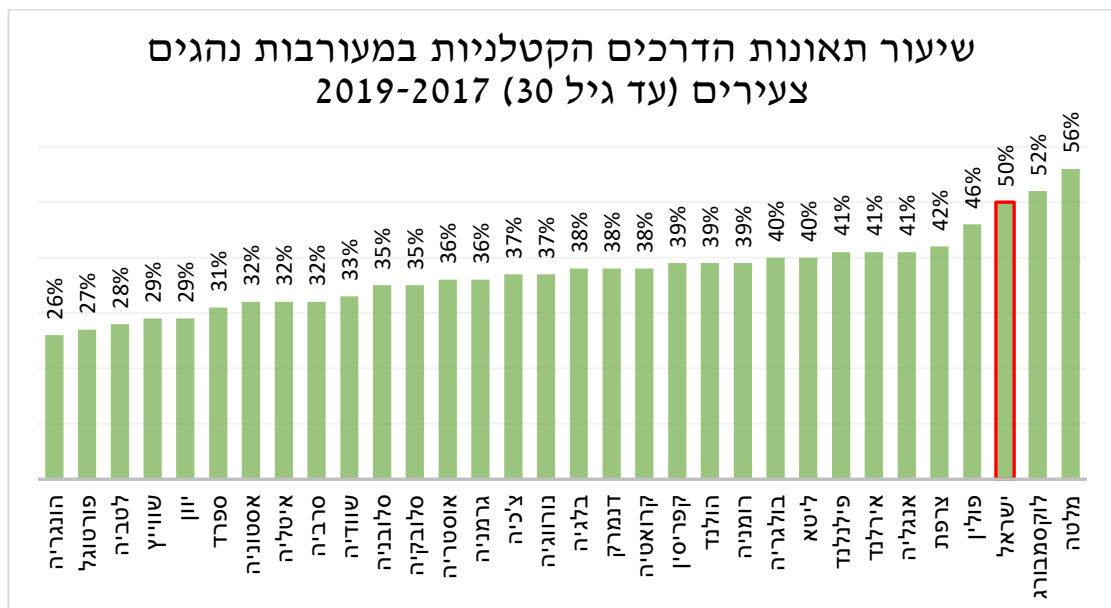
¹² Amarasingha, N., & Dissanayake, S. (2014). *Gender differences of young drivers on injury severity outcome of highway crashes*. Journal of Safety Research, 49, 113-120.



* מקור: למ"ס

ישראל במקום ה-30 מתוך 32 מדינות בשיעור תאונות הדרכים הקטלניות במעורבות נהגים צעירים

דו"ח של המועצה האירופית לבטיחות בדרכים סקר את שיעור המעורבות של נהגים צעירים (עד גיל 30) בתאונות קטלניות. ישראל דורגה במקום ה-30 מתוך 32 מדינות אירופה במדד זה, מקום שלישי מהסוף, כשב-50% מתאונות הדרכים הקטלניות בשנים 2017-2019 מעורב נהג צעיר עד גיל 30.



• מקור: ETSC, PINFLASH 41

מאפייני נהיגת צעירים

לשם הבנת התנהגות הדרך, בדגש על נהיגה, של צעירים יש לבחון אותה במסגרת ההקשר התרבותי הרחב יותר שבו הם מצויים. נורמות תרבותיות, ייצוגים בתקשורת ולחץ חברתי ממלאים כולם תפקיד משמעותי בעיצוב האופן בו אנשים צעירים תופסים את סוגיית הנהיגה ואת הסיכונים הכרוכים בה. בחלק זה של הדו"ח יפורטו מספר מאפיינים בולטים בנהיגת צעירים בהסתמך על מחקר של קרן MAPFRE¹³.

עבור צעירים רבים, קבלת רישיון נהיגה ובעלות על רכב נתפסים כאבני דרך המסמנות את המעבר שלהם לבגרות. עם זאת, לערך סמלי זה יכולות להיות גם השלכות שליליות, שכן הוא מוביל לעיתים להתנהגויות נהיגה מסוכנות. הרצון להפגין כישורי נהיגה, הריגוש והלחץ החברתי יכולים כולם להשפיע ולהוות גורמים לנהיגה מסוכנות.

לייצוגים תקשורתיים של נהיגה, כפי שמוצגים בסרטים, סדרות טלוויזיה ואפילו בשירים פופולריים יש השפעה עמוקה לאופן בו צעירים תופסים את פעולת הנהיגה. נהיגה במהירות מופרזת, מירוצי רחוב לא חוקיים וצורות אחרות של נהיגה פזיזה המוצגות באמצעי התקשורת הפופולריים כמרגשות ואטרקטיביות, מעודדות יצירת תפיסה מוטת של נהיגה השמה את הריגוש שבנהיגה מעל חשיבות הבטיחות והאחריות בכביש ובכך מהוות גורם לנהיגה מסוכנת ובלתי אחראית.

לחץ חברתי הוא גורם מרכזי משמעותי באופן הנהיגה של צעירים. הרצון להשתלב ולהתקבל על ידי קבוצה חברתית יכול להוביל נהגים צעירים לנהוג באופן מסוכן שאחרת הם היו כנראה נמנעים ממנו. לדוגמה, נהגים צעירים עשויים להרגיש לחוצים לנהוג מהר יותר, לקחת סיכונים מיותרים או לעסוק בפעילויות מסוכנות כמו מרוצי רחוב, פשוט כדי לקבל אישור מחבריהם.

נורמות חברתיות בתוך קבוצה יכולות גם להכתיב מה נחשב להתנהגות נהיגה מקובלת או לא מקובלת. אם נהיגה מסוכנת מנורמלת בתוך קבוצת חברים, נהגים צעירים נוטים יותר לאמץ התנהגויות אלו. לעומת זאת, אם קבוצה מעריכה בטיחות ואחריות, סביר להניח שעמדות אלו יבואו לידי ביטוי בשיטות הנהיגה של חבריה.

נהגים צעירים מראים לרוב תפיסת סיכון שונה בהשוואה לנהגים מבוגרים ומנוסים יותר. ההבדל הזה בתפיסת הסיכון נובע בחלקו מהשלב ההתפתחותי של גיל ההתבגרות, שבו החלק במוח שאחראי על קבלת החלטות ושליטה בדחפים - עדיין

¹³ Ignacio Megías Quirós, Elena Rodríguez San Julián, 2018, *JÓVENES Y CONDUCCIÓN: VALORES Y REFERENTES CULTURALES*, MAPFRE.

מבשיל. כתוצאה מכך, נהגים צעירים עלולים לזלזל בסכנות הכרוכות בהתנהגויות נהיגה מסוימות, כמו נהיגה במהירות מופרזת או שימוש בטלפון נייד בזמן נהיגה.

קבלת החלטות במצבי נהיגה מושפעת מכמה גורמים, לרבות רמת הניסיון של הנהג, מצבו הרגשי ותפיסתו את סביבת הדרך. ויסות רגשי ממלא תפקיד משמעותי בהתנהגות הנהיגה. עבור נהגים צעירים, ניהול רגשות כמו כעס, תסכול או התרגשות יכול להיות מאתגר, ורגשות אלו יכולים להוביל לפעולות אימפולסיביות מאחורי ההגה. לדוגמה, נהג צעיר שכועס עקב פקק תנועה או עומס בכביש עשוי להיות בעל סבירות גבוהה יותר לנהוג באופן אגרסיבי, למשל במהירות מופרזת, בניסיון לשחרר את התסכול שלו.

אימפולסיביות היא גורם פסיכולוגי קריטי נוסף. נהגים צעירים הם בדרך כלל יותר אימפולסיביים מאשר נהגים מבוגרים, מה שעלול להוביל לקבלת החלטות ספונטניות מבלי לקחת בחשבון את ההשלכות. האימפולסיביות הזו יכולה להתבטא בהתנהגויות נהיגה מסוכנות שונות, כולל שינויי נתיב פתאומיים וחציית צומת ברמזור אדום.

המלצות

הגברת אכיפה משטרתית, אכיפה טכנולוגית ויצירת הרתעה

כדי להפחית את מספר תאונות הדרכים, יש לחזק את נוכחות המשטרה ולהגביר את נראותה, במיוחד באזורים בהם יש ריכוז גבוה של צעירים ובשעות בסיכון גבוה, כגון סופי שבוע ושעות הלילה. האכיפה צריכה להתמקד בעבירות מסכנות חיים כמו נהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים, הסחת דעת, מהירות מופרזת ואי שימוש באמצעי בטיחות (חגורות בטיחות וקסדות). הרתעה אפקטיבית היא מרכיב חשוב במיוחד בקרב צעירים, שידועים בנטייתם לקחת סיכונים בכביש.

בנוסף, יש להרחיב את השימוש באכיפה טכנולוגית, כולל מצלמות חכמות לזיהוי עבירות כמו שימוש בטלפונים ניידים בזמן נהיגה, אי חגירת חגורות בטיחות ועבירות מהירות. מצלמות אלו מאפשרות אכיפה נרחבת יותר גם ללא נוכחות פיזית של שוטרים, ומגבירות את היכולת להרתיע ולמנוע התנהגויות מסוכנות.

שילוב בין נוכחות משטרתית פיזית לאכיפה טכנולוגית יהווה כלי מרכזי בצמצום עבירות תנועה, ויגביר את תחושת הפיקוח וההרתעה בקרב נהגים צעירים בפרט ובקרב כלל האוכלוסייה בכלל.

תשתיות

מדינות הבטוחות ביותר עבור נהגים צעירים הן מדינות בהן קיימות תשתיות בטיחות מפותחות. לכן, יש להשקיע בשיפור התשתיות בדרכים במטרה למנוע מצבי נהיגה מסוכנים. יש לשלב פסי האטה, רמזורים, ואמצעי מיתון תנועה נוספים באזורים מועדים לפורענות, בכלל ובקרב נהגים צעירים פרט, כמו אזורי בילוי. תשתיות מותאמות וסלחניות ואזורי מיתון וריסון תנועה יתרמו לצמצום תאונות הדרכים והנפגעים בהן, וביניהם נהגים צעירים.

חינוך לבטיחות בדרכים

יש להרחיב את החינוך לבטיחות בדרכים כך שיכלול לא רק מיומנויות נהיגה טכניות, אלא גם פיתוח כישורים התנהגותיים, חיזוי מצבים מסוכנים ויכולת קבלת החלטות בכביש. יש להתאים תוכניות חינוך ייעודיות לקבוצות סיכון, כמו נהגים צעירים מהחברה הערבית ורוכבי אופנועים. יש להתחיל את החינוך לבטיחות בדרכים כבר בגיל מוקדם ולהמשיך אותו לכל אורך תהליך לימוד הנהיגה.

טכנולוגיה

יש לעודד שימוש בטכנולוגיות לצמצום תאונות, כגון מערכות אזהרה, מערכות מניעה אקטיביות כמו מערכות למניעת מעבר בין נתיבים ומערכות בלימה אוטומטיות במקרה חירום. ומערכות ניטור נהיגה (כמו "הקופסה הירוקה"), המנטרות את התנהגות הנהג בזמן אמת ומסייעות לו לתקן טעויות.

מעבר לכך, ניתן להשתמש במערכות אלה כדי ליצר תמריצים חיוביים, בצורת הנחות בפוליסות הביטוח למשל, בהתבסס על טכנולוגיות ניטור אלו, כך שנהגים צעירים שמפגינים נהיגה בטוחה יקבלו תמריצים משמעותיים הן בבטיחות והן כלכלית.

סוג נוסף של טכנולוגיה התורמת לעיצוב הנהיגה של הנהג הצעיר הוא מערכות ניטור נהיגה. מדובר על מערכות קיימות, כמו "קופסא ירוקה", המנטרות את התנהגות הנהג ומציבות אותו במדד הנהיגה הבטוחה. מערכות אלה יכולות לתרום לנהג בלמידה ולהצביע על כישורי נהיגה בהם עליו להשתפר.

ליווי נהגים צעירים

בישראל, תהליך קבלת הרישיון כולל שלב של נהיגה בליווי למשך שישה חודשים, שנועד להעניק לנהגים צעירים את ההזדמנות לצבור ניסיון נהיגה תחת פיקוח. הליווי חשוב במיוחד כיוון שהוא מאפשר לנהג הצעיר לרכוש ביטחון ומיומנות בכביש בסביבה מבוקרת, כאשר נהג מנוסה נמצא לצידו.

עם זאת, כיום הפיקוח על הליווי מתבצע באמצעות הצהרה דיגיטלית בלבד, דבר שמקשה על וידוא ביצוע הליווי בפועל. יש לשפר את מנגנון הפיקוח על תהליך הליווי, ולהבטיח כי הנהגים הצעירים באמת מקבלים את התמיכה וההדרכה הדרושה.

כמו כן, יש להעלות את מודעות ההורים לחשיבות הליווי, שכן ככל שההורים מעורבים יותר בתהליך, כך הליווי שיקבל הנהג הצעיר יהיה משמעותי ואיכותי יותר. הליווי הנכון עשוי לצמצם משמעותית את מעורבות הנהגים הצעירים בתאונות דרכים, ולשפר את מיומנותם ובטיחותם בכביש.

עידוד אמצעי תחבורה חלופיים

הגברת הנגישות לאמצעי תחבורה חלופיים כמו תחבורה ציבורית, הסעות ייעודיות או קווי לילה יכולה לתרום רבות לצמצום תאונות דרכים בקרב צעירים. הסיבה העיקרית היא שלעיתים צעירים נוהגים כאשר הם אינם כשירים לכך, בעיקר לאחר בילויים הכוללים שתיית אלכוהול או עייפות ואף בשעות בחושך המסוכנות.

כאשר ניתנת לצעירים גישה לאמצעים תחבורתיים חלופיים, הם יכולים להימנע מהצורך לנהוג תוך נקיטת סיכונים, ובכך להפחית את הסיכון לתאונות. התחבורה הציבורית והתחבורה החלופית, כמו קווי לילה, צריכים להיות זמינים במיוחד באזורים בהם מתרכזים צעירים, כמו אזורי בילוי, בשעות הלילה המאוחרות ובימי שישי בהם הסיכון לתאונות גובר.

בנוסף, אמצעי תחבורה חלופיים מסייעים להתמודד עם לחץ חברתי- לעיתים צעירים עלולים לחוש לחצים מצד חבריהם לנהוג למרות שהם לא כשירים. כאשר קיימת אלטרנטיבה זמינה לנהיגה, צעירים יכולים לבחור בה ולהפחית את הסיכון למעורבות בתאונות.

השקעה בתשתיות תחבורה ציבורית, שיפור זמינות ההסעות הייעודיות והגדלת תדירות הקווים בשעות ובימים המסוכנים יכולה להוות כלי משמעותי במניעת תאונות דרכים, ולאפשר לצעירים אפשרות בטוחה יותר לחזור הביתה לאחר בילוי.

הסברה

הסברה טובה חושפת נהגים צעירים לסכנות האמיתיות של הנהיגה, כמו נהיגה תחת השפעת אלכוהול או סמים, עייפות, מהירות מופרזת, הסחות דעת, ואי שימוש באמצעי בטיחות כמו חגורות בטיחות או קסדות. המודעות היא הצעד הראשון בהפחתת התנהגויות מסוכנות בכביש.

כדי שהמסר יהיה אפקטיבי, חשוב שההסברה תדבר "בשפתם" של הצעירים. כלומר, שימוש בפלטפורמות המקובלות בקרבם, כמו רשתות חברתיות ואפליקציות, לצד שימוש במסרים שמהדהדים את התרבות והערכים שלהם.

סיכום

מעורבותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים מהווה בעיה מרכזית בישראל. הסיבות המרכזיות להיפגעות ולמעורבות הגבוהה שלהם הן חוסר הניסיון והיעדר יכולת לקרוא את מפת הסכנות שבכביש. לצד זאת, עודף בטחון עצמי, לחץ חברתי וסף גירוי הנמוך, מגדילים את הסיכון למעורבות בתאונות דרכים ומשפיעים על חומרת הפגיעה.

נהיגה היא משימה תובענית המתרחשת בסביבה מורכבת ולכן דורשת תהליכים קוגניטיביים ומוטוריים מורכבים - הפעלת הרכב, הפניית קשב לסביבה, זיהוי אלמנטים המחייבים תגובה וקבלת החלטות במגבלות זמן. ביצוע פעולות אלה דורש מיומנות הנרכשת על ידי ניסיון משמעותי בנהיגה, אותו נעדרים נהגים צעירים ומכאן נובעת בעיקרה המעורבות הגבוהה של קבוצה זו בתאונות דרכים.

הטיפול בתאונות שבהן מעורבים נהגים צעירים, מצריך גישה הוליסטית, תוך מתן מענה ממוקד לבעיות ולצרכים של האוכלוסייה הספציפית הזו. האחריות מוטלת בראש ובראשונה לפתחו של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, זאת תוך שיתוף פעולה עם המשרד לביטחון לאומי ומשרד החינוך. הכנת תכנית כוללת ששמה לה למטרה לצמצם את מעורבותם הגבוהה של נהגים צעירים בתאונות דרכים תוך כדי שילוב זרועות של משרדי הממשלה האחראים, תוביל בהכרח להצלחה ותציל חיים.

ככל שנדע להטמיע את ערכי הבטיחות בגיל צעיר נוכל לקצור את פירות ההצלחה בגיל מבוגר יותר, ולייצר נהגים טובים בעלי מודעות גבוהה לנהיגה בטוחה.

הדו"ח סקר את עיקרי הנתונים והבעיות איתם מתמודדים הנהגים הצעירים בכביש, תוך שימת דגש על הימים והשעות המועדות לפורענות, כמו גם האוכלוסיות וסוגי התאונות המרכזיות. זירות ההיפגעות ברורות וידועות ולכן יש לפעול ביתר שאת לחיזוק הבטיחות בקרב הנהגים הצעירים.