

האם אפשר לשמור על החיילים

גם כשהם בבית?*

חיילים נוהגים בחופשה - מאפיינים, היכרות ועמדות
ממצאי מחקר בקרב חיילים בשירות החובה

דו"ת אנרים¹

בישראל, כמו בכל העולם, נהגים צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים. מתוקף שירות החובה בישראל, מאגד צה"ל במסגרתו שיעור ניכר של אוכלוסיית נהגים זו. ככזה יש לו נגישות רבה לנהגים צעירים המאפשרת, בין השאר, לערוך מחקרים שההבנות שהם מייצרים עשויות לסייע ולתרום למאבק הלאומי בתאונות הדרכים. לאור זאת, נערך במרכז הסיקור הצה"לי בממד"ה - על פי הזמנת מבק"א יבשה, הגוף האמון בצה"ל על נושא הבטיחות בדרכים - מחקר אשר בחן את אופן התנהגותם, תפיסותיהם ועמדותיהם של חיילי החובה בדבר הנהיגה והסכנות הטמונות בה. הממצא המרכזי והמטריד ביותר שנמצא במחקר מעיד שיש פער בין הצהרת החיילים על היכרותם ועל הבנתם את הסכנות הטמונות בנהיגה, לבין דיווחם על ביצוע של התנהגויות מסוכנות ועברייניות בעת נהיגה. מחד גיסא, רובם של המשיבים דיווחו כי הנהיגה כרוכה בסכנות, וכי לדעתם התנהגות עבריינית או מסוכנת בעת נהיגה עלולה לגרום לביצוע תאונות דרכים. מעבר לכך, רוב הנהגים העידו על עצמם כנהגים "זהירים", "טובים" ו"מיומנים". מאידך גיסא, הממצאים מעידים כי שיעור ניכר מהחיילים דיווחו כי בפועל הם עוברים במודע על חוקי התנועה, גם החמורים ביותר. מתוך הבנת הממצאים, המחקר מציע כיווני פעולה אפשריים, וכן מעלה שאלות בדבר אחריות צה"ל כלפי החיילים הנוהגים במהלך חופשתם מהצבא: לכאורה, נושא הבטיחות בדרכים, ובוודאי בחופשה - לא אמור להיות מטופל על ידי צה"ל, שכן הוא נושא "אזרחי". שהמדינה או המשטרה מטפלות בו כשיש צורך. עם זאת, צה"ל, כארגון המופקד על חיילי, מוטלת עליו האחריות לטיפול בנושא. בנוסף, המאמר בוחן ומציג דילמות מקצועיות שבהן עשויים להיתקל חוקרי מדעי ההתנהגות המשרתים בארגון הצבאי בעת עריכתם מחקרים מסוג אלו.

שיעור ניכר מאותם נהגים צעירים שייך מתוקף שירות החובה לצה"ל. מתוך כך עולה האינטרס הצה"לי לבחון את הנושא על מנת לבחון דרכי התמודדות בתופעת תאונות הדרכים שבהן מעורבים נהגים צעירים.

המחקר הנוכחי, ובכך ייחודו וחשיבותו, מנסה לבחון באופן מעמיק את תפיסותיהם ואת עמדותיהם של חיילי החובה, המהווים שיעור ניכר מכלל הנהגים הצעירים במדינת ישראל. להבנת עורך המחקר, בחינת העמדות והתפיסות של אותם הנהגים כלפי הנהיגה והסכנות הטמונות בה, עשויה לתרום רבות להבנת התופעה וליצירת תמונת מצב כוללת ומורכבת יותר של עמדות הנהגים הצעירים במדינת ישראל. תמונת מצב זו תוכל לשמש כלי עזר למקבלי ההחלטות בארגון, בדיון ובחשיבה על דרכי התמודדות עם בעיית תאונות הדרכים.

עבודה זו מבוססת על מחקר שנעשה על פי הזמנת מבק"א יבשה, שהוא הגוף האמון על נושא הטיפול בבטיחות בדרכים בצה"ל,

מבוא

נושא הקשר בין תאונות בדרכים לנהגים צעירים מוכר לכאורה לכלולנו: אל חדשות סוף השבוע מתווספים באופן קבוע נתונים בדבר מספר נפגעי תאונות הדרכים שאירעו במהלך סוף השבוע. לא אחת אנו נחשפים אל סיפוריהם של בני נוער צעירים (חיילים ושאנים חיילים) אשר נפגעו בתאונות אלה. אמנם, על פי הספרות העוסקת בנושא, ממצאים אלו בדבר מעורבותם הגבוהה של צעירים (נוער בני 17-24) אינה מאוד מפתיעה, אולם עובדה זו אינה ממעיטה בחשיבותה של הבעיה ובצורך הקיים להילחם בתאונות הדרכים ולשאוף לצמצומן.

* הכותב מבקש להודות לרונן טיארג'אן, ר' מרכז הסיקור הצה"לי, על העזרה ועל ההכונה הרבה בעריכת המחקר ובכתבתו.
1 דו"ת אנרים, סגן ראש מרכז הסיקור הצה"לי

את המטרות המוצבות לפנין בטווח הארוך. בחינה כזו תוכננה לשלב מאוחר יותר.

שלו השני של המחקר שבו התבקש ענף המחקר בממד"ה לבחון את אפקטיביות ההכשרות לטווח הארוך, נערך בחודשים ספטמבר-אוקטובר 2005.

בחינת אפקטיביות ההכשרות נערכה בסקר טלפוני בקרב מדגם מייצג של 2,041 חיילי חובה.

במהלך החשיבה והתכנון של סקר בחינת האפקטיביות של ההכשרות לטווח הארוך, ומתוך רצון לספק לארגון כלים יישומיים ואפקטיביים שיוכלו לתרום להבנת נושא הנהיגה בחופשה (וכפועל יוצא מכך, גם לתרום לארגון ביישום ההכנות בנושא) - הוצע להרחיב את הנושאים שייבחנו בסקר. מעבר לבחינה של אפקטיביות ההכשרות הוצע לבחון גם את עמדותיהם ואת תפיסותיהם של החיילים בנושאים שונים הקשורים בנהיגה ובתרבות הנהיגה וכן בחינה של אופן ההתנהגות המוצהר של החיילים בעת נהיגה.

החלטה זו נבעה מתוך הבנה מקצועית שמיקוד המחקר רק בנושא הערכת האפקטיביות של ההכשרות המבוצעות נכון להיום אינו מספיק, ואינו מאפשר ראייה כוללת של תמונת המצב, ואף לא נותן די כלים למבק"א לשפר את ההכשרות, אם קיים צורך. תמונת מצב מלאה יותר שתאפשר להבין ולהעמיק בנושא נהיגת החיילים בחופשה, תהיה להבנתנו כזו שתכלול גם את הערכת האפקטיביות של ההכשרות וגם את הבנת התפיסות והעמדות של החיילים בחובה כלפי הנהיגה. לאור הבנת התפיסות והעמדות ניתן יהיה לעמוד על פערים (אם ימצאו) בין ההכשרות המועברות לבין האפקטיביות הנתפסת שלהן. כמו כן, הרחבת הסקר ובחינת הנושאים הנוספים עשויות לתרום בכמה מישורים עיקריים:

- מבק"א יבשה הוא הגוף האמון על נושאי הבטיחות והביטחון בזרוע היבשה. ככזה הוא אחראי לבנייה ולביצוע של ההכשרות לחיילי החובה. הסקר הנוכחי עשוי לספק למבק"א כלים וידע אשר עשויים לתרום לניהול נכון של נושאי הבטיחות בצבא.
- בניית תוכניות הכשרה והסברה שבבסיסן תפיסות ועמדות של החיילים את הנהיגה, וע"י כך להגביר את אפקטיביות ההכשרות הן לטווח הקצר והן לטווח הארוך.
- תרומה למאבק בתאונות הדרכים במדינה - הידע הנאסף במחקר זה, וכן הבנת האופן שבו תופסים החיילים את הנהיגה והבנת עמדותיהם כלפי הנהיגה עשויים לתרום להבנת עמדותיהם של הנהגים הצעירים במדינה. כפועל יוצא מכך יהיה אפשר להבנות גם דרכי פעולה התורמות למלחמה בתאונות הדרכים הן בצבא והן מחוצה לו.

סקירה ספרותית

בישראל, כמו גם בכל העולם, צעירים בני 17-24 מעורבים יותר בתאונות דרכים לעומת אנשים מבוגרים יותר (לוטן, גרימברג

כחלק ממחקר פנים-צבאי הבוחן את נושא תאונות הדרכים שבהן מעורבים חיילי צה"ל. אולם, מתוך ההבנה כי הנושא חורג בהרבה מגבולות הארגון הצבאי, נראה כי ההכנות הנובעות ממחקר זה (לרבות אפשרויות ההתערבות האופרטיביות המוצעות בו), עשויות לתרום למלחמה בתאונות הדרכים הן בצה"ל והן מחוצה לו.

היות שמדובר בתופעה חברתית רחבה שאינה ייחודית לארגון הצבאי, עלו במהלך העבודה על מחקר זה דילמות נוספות שאינן עוסקות בנושא המחקר עצמו, ואלה הן:

1. דילמה מקצועית המעלה את הצורך, את היכולת או את האחריות של החוקר להרחיב את שאלת המחקר ואת קשת הנושאים הנבחנו בו. זאת, בזיקה להבנת התופעה הכוללת, ולא רק בראיית צורכי הגוף המזמין.
2. קיומו של מתח בין מחויבות החוקר ללקוח מזמין העבודה (שמירה על סודיות הנתונים) לבין הצורך לעסוק בסוגיה הנבחנת בהקשרים רחבים יותר, תוך שימוש בממצאי המחקר. העבודה על המחקר הנוכחי זימנה לי לעסוק בשתי דילמות אלו וגם בכך יעסוק המאמר.

רקע

מתחילת שנת 2004 מועברות ביחידות שונות בצה"ל השתלמויות "נהיגה בחופשה" לחיילי חובה בעלי רישיון נהיגה שאינם נהגים במקצוע הצבאי. האחריות להעברת ההשתלמויות היא של מבק"א יבשה, ומממנים אותן המנהל לבטיחות בדרכים ומשרד התחבורה. מבק"א יבשה קבעה להשתלמויות ארבע מטרות מרכזיות:

- הרחבת הידע בנושא התנהגות ונהיגה בחופשה;
- שיפור הנהיגה, ראייה תעבורתית והימנעות מכניסה למצבי סיכון בקרב בעלי רישיון נהיגה אזרחי;
- צמצום מספר תאונות הדרכים והנפגעים מהן בקרב חיילים הנוהגים בחופשה;
- עיצוב תפיסת נהיגה אחראית.

ענף המחקר בממד"ה התבקש ללוות את ההשתלמויות במחקרי הערכה, שאמורים להעניק הסתכלות מקיפה על השתלמויות הנהיגה בפרט ועל תרבות הנהיגה של נהגים צעירים בצה"ל בכלל, באמצעות כמה סוגי התערבויות מחקריות, בטווח הקצר והארוך (רוזינר 2004).

שלב א של המחקר שנערך בשנת 2004 כלל ליווי באמצעות תצפיות על השתלמויות נהיגה, וניתוח משובים שהמרוויינים מילאו בסוף ההשתלמות.

שלב זה נועד לספק משוב לאופן העברת ההשתלמויות הראשונות ולהציע דרכים לשיפור יעילותן, כלומר התאמה בין אופן העברת ההשתלמויות לבין מטרותיהן.

יש להדגיש כי בשלב זה לא נבחנה המידה שבה משיגות ההכשרות

(Palamara & Stevenson 2003, 2005).

בסקירה שנכתבה עבור צה"כ ענת מאור, מדווחת בן ששון פורסטנברג כי בישראל נהגים עד גיל 24 מעורבים ב-27% מהתאונות, פי 1.5 משיעורם היחסי באוכלוסייה, נהגים המחזיקים ברישיון נהיגה עד שנתיים הם 8.3% מכלל הנהגים בישראל ומעורבים ב-17% מכלל התאונות עם נפגעים ואף שיעור מעורבותם של נהגים צעירים (עד גיל 24) בתאונות קטלניות גבוה פי שניים משל נהגים בוגרים יותר (בן ששון-פורסטנברג, 2002). גם על פי נתוני הלמ"ס (הלשכה המרכזי לסטטיסטיקה, הלח"ל: למ"ס) מהשנים 2002-2004, עולה כי המעורבות בתאונות יורדת עם העלייה בניסיון ובוותק בנהיגה (לוטן, גרימברג 2005). נתונים דומים ניתן למצוא באתר fax4x4.co.il. לפי הנתונים באתר, נהגים צעירים בני 18-24 מעורבים ב-26% מכלל תאונות הדרכים אף שמשקלם היחסי באוכלוסייה הוא 17.5%. יתרה מכך, בתאונות קשות וקטלניות מעורבים נהגים צעירים בכל תאונה רביעית (<http://www.fax4x4.co.il>). נתונים עדכניים יותר שפורסמו בהודעה לעיתונות של הלמ"ס במאי 2007, מתארים כי חלקם של נהגים צעירים עד גיל 24, שהיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים היה גדול בכ-39% מחלקם היחסי בקרב אוכלוסיית הנהגים בישראל (למ"ס, הודעה לעיתונות, 9 במאי 2007). תמונה זו אינה ייחודית למדינת ישראל. סקירת ספרות שנערכה באוניברסיטת בן גוריון מתארת מחקרים ממקומות אחדים בעולם, ובהם מתואר כי נהגים צעירים חוו את המספר הרב ביותר של תאונות דרכים, וכי הם בעלי סיכון כפול, בהשוואה למבוגרים להיות מעורבים בתאונות דרכים. נתונים אלו רלוונטיים מאוד למחקר הנוכחי, היות ש-99% מאוכלוסיית המחקר, קרי חיילי החובה הם נהגים בני 18-24.

בני 18-24). יש נהגים צעירים שעדיין לא התגייסו לצבא מפאת גילם, כאלו שכבר השתחררו מהצבא וכן כאלו שלא יתגייסו לצבא מסיבות שונות. אוכלוסיית הסקר מורכבת מנוער שהם בני 18 ומעלה, רובם הגדול (99%) הם בני 18-24.

שיטת הדגימה והמדגם - נעשתה פנייה למדגם אקראי של חיילי החובה. רואיינו 2,041 חיילים.

על מנת שהסקר ייצג את אוכלוסיית המחקר, הורכבה אוכלוסיית המחקר משלוש תת-קבוצות על פי ייצוגן באוכלוסייה:

א. לוחמים N=142

ב. תומכ"ל N=147

ג. עורפיים N=1752

טעות הדגימה המרבית לכל כיוון, ברמת מובהקות של 95% היא 2.2% לכל כיוון.

שיטת איסוף הנתונים - הנתונים נאספו באמצעות סקר טלפוני שנערך במרכז הסיקור הצה"לי בממד"ה במהלך החודשים ספטמבר-אוקטובר 2005.

במחקר נבחנו באופן מעמיק הנושאים האלה:

א. פרופיל החייל הנהג;

ב. הכרת והבנת הסכנות בנהיגה;

ג. התנהגות מדווחת;

ד. עמדות כלפי מדיניות כללית או מדיניות צה"ל בנושא הבטיחות בדרכים.

נושאים אלו נבחרו מתוך ההבנה כי בחינתם עשויה לתרום לגיבוש תמונת מצב של עמדות ותפיסות עיקריות של חיילים בשירות החובה את נושא הנהיגה, וכפועל יוצא מכך גם לבחון דרכי פעולה אפשריות של צה"ל בנושא, אולם שאלת יכולת ההתערבות של צה"ל אינה טריוויאלית. היות שהמחקר עוסק (באופן מוצהר) בהתנהגויות החיילים בעת חופשה עולה שאלת יכולתו וסמכותו של צה"ל לפעול בנושא משום שלכאורה, כאשר הם בחופשה שאלת האחראיות של צה"ל עליהם אינה חד-משמעית.

להלן יוצגו עיקרי הממצאים:

פרופיל הנהג בצה"ל - מיהו הנהג

במחקר נמצא כי לשלושה רבעים מכלל חיילי החובה יש רישיון נהיגה. לרוב החיילים רישיון לרכב פרטי, ולמיעוטם לרכב דו-גלגלי ולמשאית. מעבר לכך, רוב הנהגים הם בעל ניסיון מועט יחסית בנהיגה. לכ-80% מהם ותק של עד שלוש שנים בנהיגה.

לרובם הגדול של הנהגים (85%) אין רישיון צבאי. המשמעות הישירה של נתון זה היא כי רוב הנהיגה של אוכלוסיית המחקר

לאור הנתונים בסקירה זו, ולאור העובדה כי כ-70%-80% מכלל אוכלוסיית הנהגים הצעירים או חדשים שמוציאים רישיון נהיגה באזרחות, מתגייסים לצה"ל באה לידי ביטוי חשיבותו וייחודו של המחקר הנוכחי. מחקר זה עסק בתרבות הנהיגה של חיילי החובה כפי שהיא באה לידי ביטוי בעת החופשה מהצבא, ולא לנהיגה המתבצעת כחלק מהתפקיד הצבאי. לכן הוא שופך אור על האופן שבו הנהגים הצעירים ככלל, והנהגים הצעירים המשרתים בצה"ל בפרט, תופסים את נושא הנהיגה, את הסכנות הכרוכות בה ואת אופן התנהגותם המוצהר.

על פי סקירת הספרות שהוצגה ועל פי ההבנה כי אוכלוסיית המחקר היא של נהגים צעירים בני 18-24 הוגדרו האוכלוסייה ושיטת המחקר כלהלן:

שיטת המחקר

אוכלוסייה - כלל חיילי החובה בצה"ל. חשוב לציין כי אוכלוסייה זו אינה מהווה את כלל אוכלוסיית הנהגים הצעירים בארץ (נהגים

נהגים צעירים רבים מעורבים בתאונות דרכים. ויתרה מכך, כפי שיוצג בהמשך, נהגים רבים אף מדווחים באופן עצמאי על ביצוע אותן עברות שלבאורה גורמות לסכנה בכביש. ממצאים דומים קיימים גם במחקרם של Beirness and Simpson. לטענתם, נהגים צעירים הם בעלי נטייה להסתכן סיכונים מיותרים על הכביש. הם מתארים למשל כי יש עלייה בכמות עברות מהירות בקרב נהגים צעירים אחרי שנה על הכביש אשר מגיעה לשיאה לאחר כשנתיים, ואח"כ יש דעיכה בכמות עברות המהירות (Beirness & Simpson, 1988).

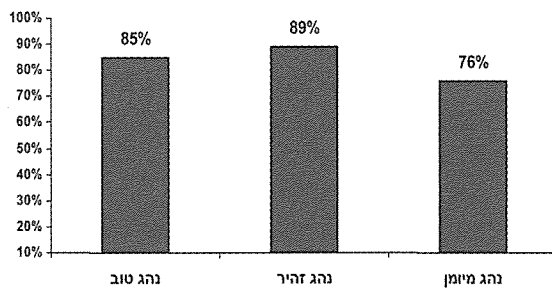
לכאורה נראה כי קיימת סתירה. אם החיילים או הנהגים צעירים מודעים לגורמים לתאונות, מדוע הן עדיין קורות בתדירות שבה הן קורות? מה אנו למדים מהנתונים על תפיסת הזהירות של הנהגים? האם ייתכן שהם יודעים "לדקלם" את הסכנות, אך בעצם אינם "חשים" אותן באמת? האם הבעיה היא בעיה של עודף ביטחון עצמי בקרב הנהגים הצעירים? האם ייתכן כי אכן הם סבורים כי נהגים אחרים עלולים להיות מסוכנים, אך לא הם? הרי, כפי שיוצג בהמשך, רובם תופסים עצמם כנהגים טובים, זהירים ומיומנים.

לאור השאלות הנ"ל, מעניין לבחון את האופן שבו תופסים המשיבים את עצמם כנהגים ואת איכות נהיגתם.

תפיסת ודימוי העצמי כנהג

על מנת לבחון את תפיסת החיילים את נהיגתם הם נשאלו האם לדעתם הם נהגים טובים? זהירים? ומיומנים? כפי שניתן להבין מתרשים 1, רובם המכריע של המשיבים סבורים כי התשובה לכל שלושת השאלות היא חיובית.

תרשים 1: תפיסת העצמי כנהג



מהתרשים אנו למדים כי כמעט כל החיילים מעידים על עצמם כי הם נהגים טובים, זהירים ומיומנים.

כאשר נשאלו על תכונות המאפיינות נהג טוב, שני שלישים מהמשיבים ענו כי נהג טוב הוא נהג זehir. בנוסף, כרבע מהם ענו כי נהג טוב הוא זה אשר מציית לחוקי התנועה. לדעתם, הגורם המרכזי הנתפס כזה המבדיל בין נהג טוב לנהג לא טוב הוא נושא

מתבצעת בעת חופשה מהצבא. בנוסף, הם נוהגים לפחות פעמיים בשבוע. לכן, ניתן לומר כי מדובר באוכלוסיית נהגים שרובה פעילה, אך רוב הנהיגה אינה מתבצעת בעת השהייה בבסיסים, אלא בחופשות וברכב הפרטי. **כלומר במסגרת אזרחית.**

מכאן, המחקר מתאר את עמדותיהם, את תפיסותיהם ואת האופן שבו נוהגים שיעור ניכר נכלל הנהגים הצעירים במדינת ישראל.

כפי שהוזכר קודם לכן, שכחות תאונות הדרכים שבהן מעורבים נהגים צעירים גבוהה יותר מחלקם היחסי באוכלוסייה (לוטן, גרימברג 2005, 2003, Palamara and Stevenson, בן ששון-פורסטנברג, 2002, למ"ס, הודעה לעיתונות, 9 במאי 2007).

מה יכולות להיות הסיבות לשכיחות התאונות? האם הנהגים הצעירים אינם מבינים את הסכנות שבכביש? האם הם אינם תופסים כי הנהיגה בכביש עלולה לעלות להם בחייהם?

על מנת לבחון סוגיה זו, ועל מנת לנסות ולהבין את האופן שבו תופסים הנהגים את הנהיגה ואת הסכנות הטמונות בה, התבקשו החיילים לענות על פי מידת ידיעתם והיכרותם, מה הם הגורמים המרכזיים לסכנה על הכביש.

הכרה והבנה של סיכוני הנהיגה

מז המחקר עולה כי רוב החיילים מבינים כי הנהיגה כרוכה בסכנות כלשהן. כ-67% מכלל חיילי החובה דיווחו כי לדעתם, נהיגה ברכב היא בטוחה במידה בינונית ומטה.

על פי הסקר, הסיכונים בכביש מובנים לחיילים על פי שני גורמים.

לדעתם, רוב הסכנות בכביש נובעות בראש ובראשונה מהגורם האנושי ומקצתן מגורמים סביבתיים, כגון תנאי הנהיגה והדרך.

כ-90% בקירוב ציינו את סיבות הנובעות מהגורם האנושי כאלו הגורמות לסכנה בכביש. במסגרת גורמי הסכנה הנגרמים עקב הגורם האנושי נכללו כל הקשור להתנהגות עבריינית או מסוכנת, כגון: נהיגה בהשפעת סמים ואלכוהול, אי-ציות לחוקים ולכללי התנועה, נהיגה במהירות מופרזת. נושאים הקשורים לחוסר תשומת לב ונהיגה בעייפות, חוסר זהירות וחוסר מקצועיות וכן כל הקשור לתרבות הנהיגה ככלל, ולנהגים אחרים על הכביש בפרט. אם נבחן לעומק את התפלגות התשובות העוסקות בגורם האנושי, נראה כי כמחצית מהמשיבים ציינו את נושא העברות על החוק, כשליש ציינו נושאים הקשורים לתשומת הלב של הנהג וכרבע את נושא הנהיגה בתנאי עייפות. כחמישית מהמשיבים ציינו את תנאי הדרך, את הסביבה ואת מזג האוויר כגורמי סכנה בעת נהיגה.

מעניין לבחון את אותן התשובות העוסקות ב"תרומתו" של הגורם האנושי או במילים אחרות שלנו כנהגים לביצוע תאונות דרכים. על פי התשובות שעלו בסקר, נראה כי הנהגים הצעירים מכירים ומודעים לחלקם של הנהגים בגרימת תאונות דרכים ועם זאת עדיין

כנהגים מיומנים סביר כי נמצא יותר גברים, חיילים המשרתים בתפקידי לחימה נהגים הסבורים כי נהיגה היא דבר בטוח. נהגים המועדים כי נהיגה עבודם היא סוג של בילוי ונהגים אשר דיווחו כי לרוב הם שותים אלכוהול בעת בילוי. אם נבחנו את הפרמטרים הנ"ל, נוכל להניח כי יש כמה פרמטרים העשויים להעיד על שהנהג התופס עצמו כמיומן, מרשה לעצמו להסתכן יותר בכביש. כלומר, נראה כי נושא המיומנות קשור לנושא הביטחון העצמי. כמיומנים וכבעלי ביטחון עצמי גבוה, תופסים הנהגים באופן שונה את הסכנות שבכביש. אולי משום עודף ביטחון עצמי חש הנהג ה"מיומן" תחושת "מסוגלות וחסינות" תחושת "לי זה לא יקרה", ובעקבות תחושות אלו הוא אף מרשה לעצמו לקחת יותר סיכונים. דבר דומה מתארים גם Palamara and Stevenson. במחקרם הם מצאו כי נהגים שהגדירו וזיגו את עצמם כבעלי ביטחון עצמי גבוה וכהרפתקנים היו בעלי סיכון גבוה יותר להיות מעורבים בתאונות דרכים (Palamara & Stevenson, 2003) כלומר ניתן אולי לדבר על קשר כלשהו בין תחושת המיומנות וההרפתקנות והנכונות לקחת סיכונים על הכביש.

תחושת החסינות של הנהגים התופסים עצמם מיומנים באה לידי ביטוי גם במאמרה של טאובמן-בן ארי. היא סוקרת בו מחקרים המראים כי צעירים נוטים להאמין כי הם חסינים מפני פגיעה אף שיכולתם להעריך סיכונים באופן מדויק נמוכה משל מבוגרים. בנוסף, צעירים נוטים להעריך את עצמם כיותר מיומנים וכבעלי סיכוי נמוך יותר להיות מעורבים בתאונות דרכים. חיזוק לכך מביאים גם Palamara and Stevenson אשר טוענים כי נהגים צעירים תופסים את תוצאות ומשמעות ההתנהגות המסוכנת כחמורה פחות מנהגים מבוגרים יותר (Palamara & Stevenson, 2003).

גם העובדה כי לגברים יש ייצוג יתר בהשוואה לנשים בקרב אלו התופסים עצמם נהגים מיומנים אינה מפתיעה לאור מחקרה של טאובמן-בן ארי. בן ארי טאובמן בסקירתה מתארת כי גברים צעירים אינם מתייחסים ברצינות מלאה להתנהגויות מסוכנות, וכי הם סבורים כי התנהגותם המסוכנת לא תגרום להיותם מעורבים בתאונות דרכים. יתרה מכך, גם כאשר הם מודעים לסיכונים ולסיכויים להיות מעורבים בתאונות דרכים, הם לא בהכרח מתחשבים בכך כשהם מבצעים התנהגויות מסוכנות או עברייניות (טאובמן-בן ארי, 2004). ממצאים דומים ניתן למצוא במחקרים נוספים:

(Beirness & Simpson, 1988, Palamara & Stevenson, 2003, ר' 3). כלומר, ניתן להצביע על שתי בעיות שאף הן נובעות האחת מרעותה: נהגים בעלי ניסיון מועט בנהיגה תופסים עצמם כנהגים מיומנים, ויש פער בין תפיסת הזהירות לבין ביצוע פעולות מסוכנות. השאלות שצריך לדון בהן הן קודם כול מהיכן נובעת תפיסה זו של מיומנות? השאלה מתחדדת כי לנהגים שענו על הסקר ניסיון מועט יחסית בנהיגה. שאלה נוספת היא איך ניתן לצמצם את הפער בין תפיסת הזהירות בפועל לבין ביצוע הפעולות המסוכנות והאם ניתן?

הזהירות ותשומת הלב. הנהג הטוב וכל שכן הזהיר, הוא זה אשר נוהג בתשומת לב, בערנות, אינו פזיז, אינו מסתכן ומציית לחוקי התנועה. הוא אחראי לנהיגתו ומתחשב ובעל יכולות הכרניות (קוגניטיביות) גבוהות. מעניין לראות שדווקא נושא הניסיון בנהיגה והשליטה ברכב לא עלו בצורה כוללת כגורמים המבדילים בין נהג טוב לנהג לא טוב. כלומר, בעוד מחקרים (ר' בן ששון-פורסטנברג, Palamara & Stevenson, 2003, 2002, מעורבות נהגים בתאונות דרכים 1996-2005, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים) מראים כי לניסיון ולוותק בנהיגה יש השפעה על מעורבות בתאונות דרכים, הרי שנושא זה כמעט שאינו נמצא במודעותם של הנהגים הצעירים. אף שלרובם יש רישיון זמן מועט יחסית, הם אינם רואים בכך מגבלה. ייתכן גם שהם אינם תופסים את ניסיונם בנהיגה כמועט.

על מנת לנסות ולהבין טוב יותר מי הם המגדירים עצמם כנהגים זהירים, נבנה פרופיל של הנהג הזהיר. פרופיל זה מראה כי בקרב אלו אשר העידו על עצמם כי הם נהגים זהירים נמצא ייצוג יתר לנשים, לחיילים בעלי 2 שנות לימוד, לאלו הסבורים כי נהיגה אינה דבר בטוח ולאלו הסבורים כי יש להחמיר עם עברייני התנועה.

עוד נמצא כי בקרב הנהגים שלא העידו על עצמם שהם נהגים זהירים, יש יותר, בהשוואה לייצוגם בין המשיבים, אשר העידו על עצמם כי הם נהגים זהירים, כאלו האוהבים לשחות אלכוהול בעת בילוי, כאלה שעבודם הנהיגה היא סוג של בילוי וכאלה היוצאים לחופשה מהצבא לעתים רחוקות.

כלומר, אם ננסה למפות אוכלוסייה שהיא בעלת סיכוי גבוה יותר למעורבות בתאונות דרכים נראה כי אלו יהיו בעיקר: גברים היוצאים לחופשה מהצבא לעתים יחסית רחוקות (לוחמים? משרתים בבסיסים סגורים?) ושבזמן בילוי הם אוהבים לשחות אלכוהול.

כפי שניתן לראות בתרשים מספר 1, גם תפיסתם של הנהגים הצעירים את מיומנותם בנהיגה היא גבוהה. שלושה רבעים מחיילי החובה, העידו על עצמם כי הם נהגים מיומנים. ראוי לדעת, לתת את הדעת על אמירה זו. האם היות נהג מיומן, לפחות על פי תפיסתו, "מאפשרת" לו להתנהג בצורה שונה בכביש? האם היות שהנהג הוא מיומן נותנת לו את הלגיטימציה להסתכן יותר בעת נהיגה? ייתכן שניתן למצוא תשובות אלו בניתוח הקשר בין תפיסת העצמי כנהג "מיומן" לבין ביצוע פעולות מסוכנות או עברייניות בעת נהיגה, ובתיאור פרופיל הנהג המיומן כפי שנעשה במחקר הנוכחי.

כאשר נבדק קיומו של קשר בין תפיסת העצמי כנהג מיומן לבין הדיווח על ביצוע התנהגויות מסוכנות או עברייניות, נמצא קשר מובהק לנהיגה מעל המהירות המותרת, דיבור במכשיר טלפון נייד ללא דיבורית ולרצון להיות ראשון בכביש. כלומר, ייתכן שהנהגים התופסים עצמם מיומנים, סבורים כי מיומנותם, לכאורה, נותנת להם לגיטימציה לביצוע פעולות מסוכנות ואף עברייניות בעת נהיגה.

לגבי פרופיל ה"נהג המיומן", נמצא כי בקרב התופסים עצמם

כפי שניתן ללמוד מהתרשים הנ"ל, גם אותם חיילים שהעידו על עצמם כי הם נהגים זהירים, מעידים כי בתדירות שונות הם נוהגים לבצע פעולות מסוכנות או עברייניות בעת נהיגה. למעשה אין כל הבדל בכל הנוגע לדיווח על ביצוע עברות או פעילויות מסוכנות בעת נהיגה, בין כלל אוכלוסיית הנהגים הצעירים לבין אלו שצינו כי הם נהגים זהירים. תמונה זו ראוי שתעלה לפנינו כמה שאלות מהותיות ואלהן יש להתייחס:

רובם הגדול של המשיבים תופסים עצמם כנהגים זהירים (ר' תרשים 1). עם זה רובם הגדול עובר במודע על עברת המהירות: כרבע נוהגים לאחר ששתו אלכוהול, כרבע מדווחים כי נוהגים לדבר בטלפון נייד ללא דיבורית, קרוב לחמישית מהמשיבים מדווחים כי אינם עוצרים לפני תמרור עצור וכעשירית מדווחים כי הם חוצים קו הפרדה רצוף.

איך דיווח זה מתיישב עם האמידה העולה מהסקר שלפיה הם נהגים זהירים ונהגים שמבינים את הסכנות הטמונות בנהיגה? מהו מקור הפער בין ההצהרה על הבנת הסכנות לבין הדיווח על ביצוע בפועל?

האם ייתכן הנהגים הצעירים לא תופסים או שאינם מבינים את הסכנות שבכביש? אולי ניתן לדבר על רמות שונות של מודעות ושל התנהגות? אולי המשיבים יודעים "לדקלם" את ה"תשובות הנכונות", את התשובות המצופות מהם, אבל הם לא באמת "מרגישים" את הסכנות? ייתכן שהתחלה של תשובות לשאלות אלו ניתן למצוא במחקרים שהוזכרו קודם המראים כי צעירים נוטים להאמין כי הם חסינים מפני פגיעה. אף שיכולתם להעריך סיכונים באופן מדויק נמוכה משל מבוגרים, וכי נהגים צעירים תופסים את תוצאות ומשמעות ההתנהגות המסוכנת כחמורה פחות מנהגים מבוגרים יותר (Palamara & Stevenson, 2003, טאובמן-בן ארי, 2004).

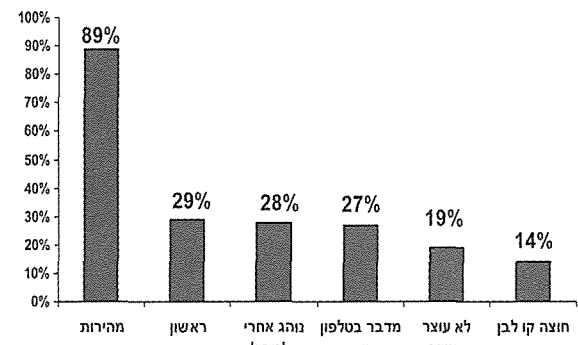
מעניין לבחון יותר לעומק גם את אופי העברות המדווחות. בראש ובראשונה **עבירת המהירות**. כ-90% מכלל הנהגים שהגידו את עצמם כנהגים זהירים, מצהירים כי בתדירות גבוהה הם עוברים על מהירות הנסיעה המותרת. במילים אחרות, רוב מוחלט של הנהגים מדווחים כי הם עברייני תנועה במודע. מה אנו יכולים ללמוד מנתון זה? ניתן להניח כי עברות אלו אינן נתפסות כמאוד חמורות בעיני המשיבים. יתרה מזו, אף מתקבל הרושם שההתייחסות לעברות המהירות הוא כאל המלצה, ולא כאל חוק שעליו יש להקפיד. מדוע זהו היחס שלה "זוכה" נושא המהירות? לא ניתן להתעלם מהעובדה שקיים שיעור גבוה מאוד של נהגים עבריינים, אך האם נתון זה אינו ראוי שיעלה שאלות גם על מהות החוק והעברה? האם החוק הקיים תואם את אופי העברה? האם כיום כשמצב הכבישים משתפר, וכל שכן יכולות וביצועי כלי הרכב עולים, אולי נכון יהיה להרחיב את טווח המהירות המותר בכבישים מסוימים? שאלות אלו נידונות גם במסמך שנכתב עבור חה"כ אהוד רצאבי. המסמך

ביצוע התנהגויות עברייניות או מסוכנות בעת נהיגה

אחד החלקים המעניינים ביותר במחקר הנוכחי היה בחינת הדיווח על ביצוע התנהגויות מסוכנות או עברייניות בעת נהיגה - הכול וכל זאת אל מול תפיסת החיילים את עצמם כנהגים מיומנים, טובים ובעיקר זהירים.

הנשאלים נתבקשו להשיב באיזו תדירות בעת נהיגה הם עוברים על המהירות המותרת, נוהגים לדבר בטלפון נייד ללא דיבורית, נוהגים לאחר ששתו אלכוהול, אוהבים להיות הראשונים בכביש, אינם עוצרים בתמרור עצור וחוצים קו הפרדה רצוף. התוצאות מוצגות בתרשים הזה:

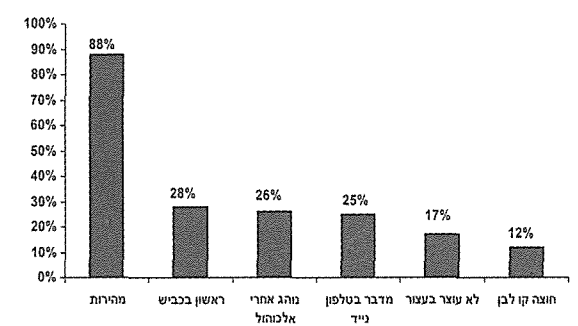
תרשים 2: ביצוע התנהגויות מסוכנות או עברייניות בעת נהיגה (דיווח עצמי)



התמונה המוצגת בתרשים מתארת מצב שלפיו שיעור ניכר מכלל חיילי החובה בעלי רישיון הנהיגה מדווחים באופן עצמאי כי הם נוהגים בתדירות כלשהי לבצע פעולות מסוכנות ואף פעולות המהוות עבירה על החוק. כלומר, **נראה כי בקרב חיילי שירות החובה בעלי רישיון הנהיגה רווחת נודמה המתירה ביצוע במודע של פעולות עברייניות ומסוכנות בעת נהיגה.**

גם בפילוח התוצאות על פי תפיסת הנהג את עצמו כנהג זהיר, כפי שמוצג בתרשים 3, התמונה אינה שונה במהותה.

תרשים 3: התנהגויות מסוכנות או עברייניות בעת נהיגה בקרב המשיבים שהעידו כי הם נהגים זהירים



אולי להתייחס לעבירות אלו באופן שונה מהאופן שבו מתייחסים לעבירות המהירות. למרות חומרתן הרבה של העבירות, בין 12% לבין 17% מבין המשיבים שהעידו על עצמם כי הם נהגים זהירים, דיווחו כי בתדירות כלשהי הם נוהגים לבצע עבירות אלו. איך ניתן לצמצם את שיעור העבריינים? איך ניתן להגביר את המודעות לעבירות אלו?

גם נושא הנהיגה לאחר שתיית אלכוהול ראוי לדיון. מתוך נתוני המסמך שהוגש לכה"כ יוסף פריצקי, עולה כי בשנת 2001 חל גידול של 64% בתאונות הנגרמות משכרות בסופי השבוע (נויפלד ולהב 2002). ייתכן שהסיבה לכך היא שבשנים האחרונות יש החמרה בנושא השתייה והנהיגה של המבלים בפאבים. דבר זה בא לידי ביטוי בכך שהמבלים שותים יותר, נוהגים ברמת אלכוהול גבוהה ומעזיזים לנהוג בשיעורים גדולים יותר גם כאשר הם חשים תחת השפעת אלכוהול (שנער, 2001).

החוק במדינת ישראל קובע כי אסורה נהיגה ברכב כאשר ריכוז האלכוהול בדם עולה על 50 מיליגרם של אלכוהול במאה מיליליטר של דם, או 240 מיקרוגרם בליטר אוויר נשוף (www.police.gov.il). האם הוראה זו ניתנת לבדיקה? איך הנהג החוזר מבילוי יכול לדעת אם על פי החוק מותר לו או אסור לו לנהוג? האם מותר לו לשתות כוס שתייה אחת? אולי שתיים? או אולי זה בכלל תלוי בסוג המשקה? אולי במשקל גופו של הנהג? כלומר, קשה לדעת. החוק בעצם מעמיד את הנהג המבלה לפני החלטה מאוד מורכבת ואולי אף יותר מכך, החלטה שברגע נתון הנהג אינו כשיר לקבלה. עדות לחוסר הידע נמצאת אצל שנער 2001. במחקרו הוא מצא כי כ-40% מהמשיבים לסקר שערך, נהגו לאחר שבדמם נמצאה אלכוהול מעל לרמה המותרת על פי החוק. לדעתו, נראה שחלק גדול מהבעיה נובע פשוט מחוסר ידע בנושא. רוב הנשאלים העריכו את מספר המשקאות הפוגע בשירותם לנהוג כגבוה יותר ממה שקבוע בחוק (שנער, 2001). לכן, אולי יש לשקול את שינוי ההוראה? אולי לא נכון שאותו חייל היוצא לחופשה מהצבא יהיה בעל שיקול דעת האם הוא יכול לנהוג לאחר ששתה? אולי גם פה צריך לצמצם את שיקול הדעת של הנהגים ולצמצם את אותו תחום אפור ומסוכן? חיזוק לשאלות אלו בא לידי ביטוי גם אצל לוטן וגרימברג. הן מדווחות כי במדינות אחדות קיים איסור מוחלט על נהיגה בהשפעת אלכוהול, אפילו הקטנה ביותר (Zero Tolerance for Alcohol). ממצאי הערכה של תקנות אלו במדינות שבהן הן מיושמות, מלמדות על השפעה חיובית של איסור זה (לוטן, גרימברג 2005).

מהמתואר עד כאן ניתן להבין כי נהגים צעירים רבים מבצעים במודע עבירות תנועה או מתנהגים בעת נהיגה בצורה מסוכנת.

מעיון בתרשימים 2, 3 עולה תמונה מעניינת נוספת שעליה יש לתת את הדעת. על פי הדיווח העצמי של המשיבים בעניין עברות

דן בהשפעה אפשרית של העלאת המהירות המותרת על תאונות הדרכים. במסמך טוענים כי הקשר בין מהירות לבין בטיחות הוא מורכב. החוקרים המתנגדים להעלאת המהירות המותרת טוענים כי מהירות מופרזת מסכנת את הנהג ואת הנוסעים ומעלה את החשש לתאונות דרכים ואף מחמירה את תוצאותיהן. מאידך גיסא, חוקרים אחרים טוענים כי העלאת המהירות המותרת לאו דווקא תביא לידי עלייה במספר תאונות הדרכים משום שהיא לא תשנה את מהירות הנסיעה בפועל של הנהגים. לטענתם שינוי כזה לא יהיה יותר משינוי קוסמטי אשר יתאים את החוק למצב הקיים. בנוסף, העלאת המהירות אשר תיצור התאמה בין המהירות המותרת בחוק לבין המהירות בפועל, תוביל לכך שפחות נהגים יעברו על החוק ויחשבו עברייני תנועה (לוונהיים, 2003).

נקודה נוספת שאליה יש להתייחס כשאנו דנים בממצאי הנתון בדבר עברות המהירות היא מההיבט המתודולוגי. נוסח השאלה שעליה התבקשו המשיבים להשיב היה: "כעת אציג לך מספר דברים שאנשים עושים בכביש. לגבי כל אחד מהם, אמור לי בבקשה האם אתה מבצע אותם בתדירות כלשהי. ראשית - קורה שאני נוהג מעל המהירות המותרת"

ייתכן שבמחשבה שנייה נוסח השאלה כפי שנשאלה הוא מעט בעייתי. איך ישיב עליה נהג אשר עובר את המהירות המותרת בחמישה קמ"ש למשל? האם זה נכון להתייחס אל תשובתו כפי שנתייחס אל זה אשר עובר את המהירות המותרת בשלושים קמ"ש? כלומר בכל הקשור לעבירות המהירות יש תחום אפור נרחב שיש לחשוב מה האופן הנכון ביותר להתייחס אליו.

בין שנתייחס לעבירת המהירות ובין שנתייחס לעברה אחרת, בסופו של דבר אנו דנים בשיעור רב מאוד של עברייני תנועה במודע. נושא עבדות המהירות מתחדד אף יותר נוכח נתוני משטרת ישראל המעלים כי נהיגה במהירות מופרזת היא העברה המסבירה את רוב התאונות בקרב נהגים צעירים (אתר הרשות הלאומית).

גם Palamara and Stevenson, 2003 טוענים במחקרם כי בקרב נהגים בני 17-25, עברות המהירות הן גורם עיקרי לתאונות דרכים קטלניות, וכי נהגים בגילאים אלו נוהגים לנהוג במהירות מופרזת יותר מנהגים בוגרים. חיזוק לכך ניתן למצוא גם אצל נויפלד ולהב, 2002. בעבודתם הם כותבים כי מהירות מופרזת הייתה הגורם המרכזי לתאונות קטלניות שביצעו נהגים בני 19-24 (נויפלד ד', להב ד', 2002, 2003). Palamara & Stevenson, 2003). כלומר, בין שהחוק ראוי ובין שאינו ראוי, רובם הגדול של החיילים בשירות החובה מדווחים כי הם נוהגים לעתים קרובות מעל למהירות המותרת, והמשמעויות לכך, לפחות על פי המחקרים שתוארו, הן רבות.

בניגוד לנושא עבירות המהירות שבהן ניתן לומר כי קיים תחום אפור נרחב, הרי בעברות כגון אי-עצירה לפני תמרור עצור וחציית קו הפרדה רצוף, התחום האפור לדעתי אינו קיים כלל ועיקר. לכן נכון

נמוכה (לוחמים? תומכ'ל), אלו האוהבים לשתות אלכוהול בעת בילוי, בעלי רישיון לאופנוע (מנובהקות גבולית), חיילים הסבורים כי אין להחמיר עם עברייני התנועה ועם זאת סוברים כי הענישה כלפי עברייני התנועה מרתיעה.

כפי שמצטייר עד כה, גם מפרופיל ה"נהג הזהיר" וגם מפרופיל ה"נהג המסוכן", וכפי שנלמד ממחקרים שונים (ר' למ"ס, הודעה לעיתונות, 13 באפריל 2005, טאובמן-בן ארי, 2004), נראה כי יש משמעות למין ולגיל של הנהג.

לאור התמונה המצטיירת עד כה נשאלת השאלה מה ניתן לעשות כדי לשפר את המצב וכן ואולי אף שאלה קשה יותר, מה מקומו של זה"ל בנושא. ברור לכול כי אם החיילים עוברים עברות תנועה בעת שירותם (לא בחופשה), אחריותו של זה"ל לטפל בהם. אך האם כך הוא גם בעת ביצוע עברות נהיגה בחופשה, כאשר לכאורה הם אינם באחריות זה"ל? האם הימצאות חיילים אלו באחריות זה"ל מחייבת אותו לטפל בהם גם כשהם בביתם? מצד אחד, ניתן לומר כי אחריות זה"ל על החיילים היא רק כאשר הם נמצאים במסגרת השירות, מאידך גיסא, ניתן לטעון כי אחריותו רחבה יותר, וכי עליו לקחת אחריות על חיילים אלו באופן מלא לכל אורך שנות שירותם הצבאי. חיזוק לטענה ניתן למצוא גם בכך שלצה"ל יש תפקידים חברתיים. ייתכן שחלק מתפקידיו החברתיים הם גם בעזרה במלחמה בתאונות הדרכים בכלל, ובאלו של נהגים צעירים בפרט, מתוך ההבנה שרובם נמצאים באחריותו הכוללת. ואם כן, איך יכול זה"ל לפעול? האם נכון לתת לו סמכויות ענישה, למשל, גם כלפי חיילים הנמצאים בחופשה רק מתוקף היותם חיילים? והאם יכול זה"ל להיערך למהלך שכזה? האם יכול זה"ל להשפיע על חקיקת חוקי תעבורה ועל קביעת מדיניות כלפי עברייני תנועה? או שאולי צריך שפועלו של זה"ל יתאפיין בעיקר בחינוך ובלמידה מתוך ההבנה שהוא מסגרת מרכזת עבור רובה הגדול של אוכלוסיית הנהגים החדשים.

התשובה לשאלה מה אפשר לעשות בנושא, עשויה להיות מורכבת, אך ברור שאחת האפשרויות היא הגברת הענישה והפיקוח. מעניין לבחון את עמדותיהם של הנהגים הצעירים בכל הנוגע לענישה ולמשמעויותיה.

פעולות מניעה וענישה

המשיבים לסקר התבקשו לענות אם לדעתם יש להחמיר בענישה כלפי עברייני התנועה, האם בכלל הענישה כפי שמתבצעת כיום אכן היא גורם מרתיע עבור הנהגים, ואולי ייתכן כי לא חשוב מה יהיה אופי הענישה משום ששום עונש אינו מרתיע. התשובות לשאלות מוצגות בתרשים 4.

התנועה שהם מבצעים, נראה כי הם אינם מתייחסים אל עברות התנועה השונות באותה רמת חומרה. תרשימים 2,3 מלמדים כי נהיגה במהירות גבוהה מבוצעת על ידי רוב הנהגים. שיעור נמוך יותר (כרבע), אך גבוה כשלעצמו מדווחים כלהלן: "אוהבים להיות ראשון בכביש", "נוהג לאחר שתיית אלכוהול" ו"מדבר בטלפון נייד ללא דיבורית". עבירות תנועה הנחשבות חמורות במיוחד, כאי-עצירה לפני תמרור עצור וחציית קו הפרדה רצוף מדווחות כמבוצעות בתדירות זו או אחרת על ידי 12%-17% מהחיילים הנהגים. מה עשוי להיות ההסבר להבדלים בהתייחסות להתנהגויות השונות? לגבי עברת המהירות נראה כי התשובה פשוטה יחסית. כנראה כפי שצוין קודם לכן קיימת נורמת נהיגה מעל המהירות המותרת ואף התייחסות אל מהירות הנהיגה המותרת כאל נורמה ולא כאל חוק. אך מה לגבי שתי הקבוצות האחרות? ממה נובע ההבדל ביניהן? הסבר אחד עשוי להיות בכך שהמשתנים "אוהב להיות ראשון בכביש" ו"נוהג לאחר שתיית אלכוהול" אינם עברות על פי חוק. אין חוק האוסר להיות ראשון בכביש, ואין חוק האוסר באופן מוחלט נהיגה לאחר שתיית אלכוהול (ר' פירוט החוק לגבי נהיגה לאחר שתיית אלכוהול: www.police.gov.il). אך מה בדבר דיבור בטלפון נייד ללא דיבורית? הרי החוק אוסר זאת באופן מוחלט. מדוע אי-עצירה לפני תמרור עצור וחציית קו הפרדה רצוף נתפסות חמורות יותר מדיבור בטלפון נייד ללא דיבורית? חשוב לנסות ולהבין מה עומד מאחורי חלוקה זו לקבוצות. מעבר לכך, יש לחשוב מהו היחס הנכון עבור אותן ההתנהגויות המסוכנות אשר לא אסורות באופן מוחלט ומפורש בחוק.

על מנת להעמיק בניסיון לבחון את תופעת ביצוע הפעולות המסוכנות או עברייניות בקרב אוכלוסיית חיילי החובה, נבנה עבור המחקר הנוכחי משתנה הנקרא "נהג מסוכן". משתנה זה נבנה על פי אותה חלוקה לתת-קבוצות כפי שבאה לידי ביטוי בסקר.

בבניית משתנה זה הוכנסו כל אותם המשיבים אשר דיווחו כי בתדירות כלשהי הם אינם עוצרים בתמרור עצור, וכי בתדירות כלשהי הם חוצים קו הפרדה רציף, אלו אשר בתדירות כלשהי נוהגים לדבר בטלפון נייד ללא דיבורית, ואלו אשר בתדירות רבה מאוד- תמיד נוהגים מעל המהירות המותרת.³ המשיבים שעל פי תשובותיהם מתאימים למשתנה "נהג מסוכן" מהווים 28% מכלל המשיבים, כלומר מבין החיילים שלהם רישיון נהיגה כל חייל רביעי מתאים להגדרת המשתנה נהג מסוכן; לאמור, זה הנוהג בד"כ מעל המהירות המותרת, ובמצבים שונים עובר על חלק מחוקי התנועה.

גם עבור משתנה זה נבנה פרופיל המתאר את הפרמטרים שלהם ייצוג יתר בקרב ה"נהגים המסוכנים". כלומר סביר כי בקרב אותם "נהגים מסוכנים" על פי הגדרתנו נמצא ייצוג יתר לבעלי המאפיינים האלה: **בנים, חיילים היוצאים לחופשה מהצבא בתדירות בינונית-**

קודם בדבר האחריות על החיילים כשהם בחופשה. כלומר, האם צה"ל צריך בכלל להיות מעורב בפעילות כזו? האם עליו לעשות זאת כפועל יוצא מכך שאותם בני נוער או חיילים הנמצאים באחריותו הכוללת? או שמא האחריות לנהיגה בחופשות צריכה להיות ככלל בידי גורמים אזרחיים?

שאלות אלו הן כאמור שאלות מהותיות, אך נראה כי התשובה עליהן בעיני החיילים, היא ברורה למדי. בתשובה לשאלה אם לדעתם צה"ל צריך להשתתף במאבק לצמצום שכיחותן של תאונות הדרכים, נמצא כי רובם (72%) סבורים כי על צה"ל להיות שותף במאבק זה. מתוך ניתוח שאלה פתוחה עולה כי הם תופסים את תפקידו של צה"ל כתפקיד שיעקרו חינוכי ומלמד ולא אוכף ומעניש. כמחצית המשיבים השיבו באופן בלתי נעזר כי על צה"ל לפעול בדרכים, כגון קיום שיעורים וקורסים לנהיגה מונעת, ימי עיון וביקור אצל נפגעי תאונות דרכים. סוג נוסף של תשובות דן בפעילויות שהמפקדים צריכים לעשות לפני יציאה הביתה של החיילים.

כלומר אל מול שאלת אחריותו ומקומו של צה"ל במאבק בתאונות הדרכים, נראה כי המשיבים תופסים את צה"ל כשחקן רלוונטי וחשוב. הם נותנים לו מנדט ואף מציעים דרכי פעולה אפשריות למניעה ולצמצום של תאונות הדרכים.

לאור תשובות החיילים, ראוי שנשאל עצמנו שאלות אחדות:

- האם נכון שצה"ל יעסוק רק בחינוך ובהסברה?
- ואם כן, באיזה חינוך?
- מהו חינוך ולימוד מתאימים לנושא הנהיגה?
- ובהמשך לכך, מהי מידת האפקטיביות של ההכשרות?
- איך ניתן לשפר את מידת האפקטיביות שלהן?

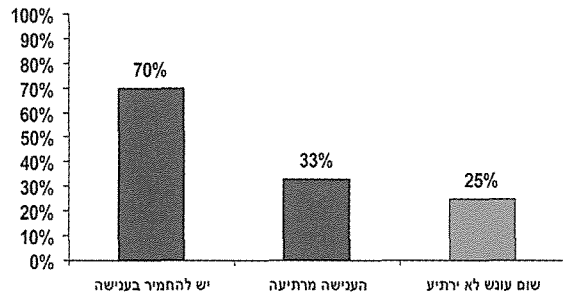
סיכום ומשמעויות

מהתמונה הכללית המצטיירת במחקר אטען כי רוב חיילי החובה (ומתוך כך ניתן גם להניח שרוב הנהגים הצעירים במדינה) אכן מכירים בסכנות הטמונות בנהיגה ומודעים לה. למרות ההיכרות והבנת הסכנות, שיעור לא-מבוטל מהחיילים הנהגים מדווחים כי הם עוברים במודע על חוקי התנועה ונהגים באופן מסוכן. כלומר, מהמחקר משתקפת נורמת נהיגה הרווחת בקרב חיילי החובה, וכנראה, גם בקרב שיעור ניכר מכלל הנהגים הצעירים בישראל, המתירה התנהגות מסוכנת ועבריינית בעת נהיגה.

לאור ממצאי המחקר יש להבנתנו כמה נקודות חשובות שיש לבחון בבואנו לדון בתאונות הדרכים בקרב חיילי החובה:

- קיומו של פער בין ההבנה המוצהרת של הסכנות מצד אחד, והתעלמות מהן מן הצד האחר. מה מקורו של הפער - האם רמות שונות של מודעות? איך ניתן לצמצם פער זה? איך ניתן לגרום לאותם נהגים צעירים לנסוע באופן זהיר יותר?
- קשר בין מאפייני החיילים לבין נהיגה מסוכנת ועבריינית - המחקר מלמד כי מאפיינים מסוימים של המשיבים מבחינים אותם באופן ההתנהגות:

תרשים 4: הענישה כלפי עברייני תנועה מרתיעה/ שום עונש לא ירתיע חיילים הנהגים בחופשה לעבור על חוקי התנועה/ יש להחמיר את הענישה כלפי נהגים שעוברים עברות תנועה (שיעור המשיבים בקטגוריות החיוביות)



מהתרשים הנ"ל עולה כי בקרב רוב החיילים (70%) יש לגיטימציה להחמרה בענישה כלפי עברייני התנועה. אולם, לא ברור אם פעולות אכיפה חמורות מאלה אכן יביאו לפתרון הרצוי. 25% מכלל חיילי החובה ציינו כי לדעתם שום עונש לא ירתיע את עברייני התנועה. מה משמעות נתונים אלו? מצד אחד, נראה כי רבים מצדדים בהחמרת הענישה. רושם זה מתחזק עוד יותר בתשובה לשאלה פתוחה בדבר מה הם הדברים שניתן לעשות כדי לצמצם את תאונות הדרכים. בתשובה לשאלה ענו כשליש מהמשיבים כי יש להגביר את הפיקוח ואת האכיפה למשל ע"י ריבוי נייזות משטרה, פיקוח ביציאה מפאבים, הוספת מצלמות בכבישים, להחמיר בענישה ע"י שלילת רישיונם של נהגים עבריינים, 'הורדת נהגים מהכביש' ואף הגבלת נהגים חדשים בקבלת רישיון נהיגה. משמעותם של נתונים אלו מתחזקת לאחר שנבחנו מיהם אותם אלו עבורם הענישה מהווה גורם מרתיע. בניתוח סטטיסטי נמצא כי בקרב המשיבים שהענישה מרתיעה יש ייצוג יתר לאלו המתאימים למשתנה "נהג מסוכן". כלומר, ייתכן שהחמרה בענישה עשויה להשפיע על אותם נהגים שהגדרנו כ"נהגים מסוכנים", בכך שיהגו באופן שונה. אולם התמונה אינה חד-משמעית. צידה השני של התמונה מתאר את אלו הסבורים כי שום עונש אינו ירתיע את עברייני התנועה. משמעו של נתון זה היא כי יש רבע (1) מכלל אוכלוסיית הנהגים החדשים שסבורים כי בעצם לא ניתן לעשות דבר בנושא. אך האם באמת לא ניתן לעשות דבר? מעבר לתשובות הנוגעות לענישת העבריינים, כרבע מהמשיבים ציינו כי יש לנקוט פעולות חינוך והסברה כמו פעולות הסברה, 'קמפינים' רחבים, סיורים בבית לוינסטיין וחינוך תעבורתי כבר מגיל צעיר. לאור תשובות אלו מעניין היה לבחון את דעת חיילי החובה לגבי מקומו ותפקידו של צה"ל במאבק להקטנת תאונות הדרכים.

פעולות צה"ל

סוגיית הפעולות שצה"ל יכול או צריך לעשות בנושא נהיגת חיילים בחופשה היא מורכבת. המורכבות נובעת מהשאלה שהועלתה

נוכח הנקודות וההבנה והציפייה של חיילי החובה, כפי שעולה במחקר, שלפיה על צה"ל להשליך את יהו בכל הנוגע לחינוך לנהיגה נכונה ולחינוך להבנת הסכנות שבנהיגה, יש לדעתי לבחון באופן מעמיק יותר את סוג מדיניות העברת המסרים (הרצאות, הכשרות, הסברה, פרסום וכיוצב"א) לחיילי החובה ואת אופן העברתם. ואפרט בנושא:

- להבנתו, בבסיס תכנון ההכשרות צריך שתהיה **הבנת הפער שבין הצהרת החיילים בדבר הכרת הסכנות שבנהיגה לבין התנהגותם בפועל**. בחינה והבנה של פער זה עשויות למקד ולפתח מדיניות טיפול הכוללת, בין השאר, הסברות והכשרות שייתפסו אפקטיביות ויותר ואף כאלו שאולי ישפיעו על הרגליהם ועל התנהגותם בעת נהיגה.

- כפי שתואר, קבוצות שונות הן בעלות מאפייני התנהגות שונים. לאור זאת יש לשאול **עד כמה הכשרה כללית מאפשרת להתמודד עם קבוצות שונות שלהן תפיסות ודרכי התנהגות שונה?** להבנתו, השונות בין חיילים או בין קבוצות שונות בעלות מאפיינים ייחודיים **נוחייבת מיפוי והדגשה של מסרים שונים המועברים בהכשרות, בהרצאות בפרסום וכיו"ב**. ייתכן שיש למשל לערוך הכשרות שונות בהתאם למין החיילים, הוותק בשירות, הוותק בנהיגה, אופי שירותם (בסיס פתוח או סגור) וכדומה.

- בעטיים של הממצאים בדבר שוליות תפיסת הוותק בנהיגה, מחד גיסא, ועודף הביטחון העצמי, בקרב חלק מהחיילים מאידך גיסא, נראה **כי יש להדגיש ולחדד את המסרים בדבר משמעותם של חוסר הניסיון בנהיגה ועודף הביטחון העצמי כגורמים שעלולים להשפיע על המעורבות בתאונות דרכים**. אל מול ההבנה כי קיים רצף שעל פיו תופסים החיילים את חומרת עבירות התנועה, **נדרשת הבנה וחקירה של רצף זה והסיבות לקיומו**. על ידי הבנת הסיבות ייתכן שגם יהיה אפשר לשנות את ההתייחסות הקיימת נכון להיום.

מלבד העיסוק התוכני בבעיית תאונות הדרכים שבהן מעורבים נהגים צעירים, הועלו שתי שאלות או דילמות מרכזיות בדבר אופן העבודה ומידת האחריות של החוקר על עבודת המחקר. להלן אעסוק בדילמות ובשאלות אלו השלובות זו בזו:

דילמת ההיצמדות לצורכי הלקוח מחד גיסא, ויכולת הרחבת קשת נושאי הבדיקה מאידך

גיסא, דילמה זו עסקה בשאלת הרחבת מטרת המחקר והרחבת קשת הנושאים הנבחנים - הכול מתוך הבנה רחבה של התופעה המחקרית והסתכלות שאינה רק בזיקה לצורך הגוף המזמין. מטרתו הראשונית של המחקר, כפי שהציגה מזמין העבודה, הייתה לבחון את אפקטיביות הכשרות הנהיגה המועברות לחיילי החובה במהלך שירותם. אנו סברנו כי נכון יהיה להרחיב את תחומי הבדיקה

בנים - מעידים יותר מבנות, על ביצוע פעולות מסוכנות בעת הנהיגה. בנוסף, על פי Palamara and Stevenson, 2003 סביר שבנים ינהגו באופן "אלים" יותר על הכביש. מה משמעות המגדר (ג'נדר) כאשר בונים תוכניות הכשרה והסברה?

חיילים בעלי רישיון לאופנוע - לעומת חסרי רישיון על אופנוע, מעידים חיילים בעלי רישיון לאופנוע על ביצוע רב יותר של פעולות מסוכנות בעת הנהיגה. גם למשתנה זה נמצאו סימוכין. בהודעה לעיתונות של הלמ"ס שפורסמה במאי 2007, נכתב כי שיעור מעורבות אופנועים בתאונות דרכים עם נפגעים, היה גדול פי שניים מחלקם במצבת הרכב ופי ארבעה מחלקם בנסועה (קילומטראז') השנתית.

יציאות לחופשה - החיילים שיוצאים לחופשה בתדירות נמוכה מעידים על ביצוע רב יותר של פעולות מסוכנות בעת הנהיגה בהשוואה לחיילים שיוצאים לביתם בתדירות גבוהה. ייתכן שעבורם החופשה היא זמן להתפרקות המתבטאת בהתנהגות מסוכנת בכביש.

חיילים הסבורים כי נהיגה היא דבר בטוח - אלו שדיווחו כי לדעתם הנהיגה היא דבר בטוח, מעידים יותר, בהשוואה לאלו שלדעתם נהיגה אינה דבר בטוח כי הם מבצעים פעולות מסוכנות בשעת נהיגה. (עודף ביטחון עצמי?). ייתכן שע"י הגברת המודעות לסכנות שבנהיגה יהיה אפשר להפחית את כמות תאונות הדרכים. עם זאת יש לזכור כי גם הפחדה מפני נהיגה עלולה להביא לתוצאות לא-רצויות.

- **הניסיון או הוותק הנהיגה** - ותק בנהיגה מקושר באופן ישיר לביצוע תאונות דרכים. בנוסף, כפועל יוצא מגילה של אוכלוסיית הסקר, רובם הגדול של המשיבים הם בעלי ותק מועט יחסית בנהיגה. עם זאת, נושא היעדר הניסיון בנהיגה כמעט שאינו נתפס ע"י חיילי החובה כגורם משמעותי בגרימת תאונות דרכים.

- **משמעות העבירות או הפעילויות מסוכנות השונות בעיני החיילים הצעירים** - המחקר מלמד על קיומו של רצף על פיו מחלקים החיילים בשירות החובה את חומרת העבירות או את הפעילויות המסוכנות על הכביש. בקצהו האחד יש עבירות הנתפסות ככאלו שעליהן יש להקפיד ביתר חומרה (אי-ציות לתמרור עצור וחציית קו הפרדה רצוף), ואילו בקצה השני נמצאת עבירת המהירות שכלל אינה נתפסת כמסוכנת או לפחות ככזו אשר ההקפדה עליה היא נמוכה. בתווך נמצאות התנהגויות כגון שימוש בטלפון הנייד ללא דיבורית ונהיגה לאחר שתיית אלכוהול.

- <http://www.mot.gov.il>
- <http://www.fax4x4.co.il>
- <http://www.police.gov.il>
- Palamara, P.G and Stevenson, M.R (2003). "A longitudinal investigation of psychosocial risk factors for speeding offences among young motor car drivers." Injury Research Centre, school of population health: The University of Western Australia.

■ "מעורבות נהגים בתאונות דרכים 1996-2005": הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

■ אבירם, ד' (2006). **סיכום הערכת השתלמויות נהגים בחופשה 2005**. ענף המחקר, ממד"ה.

■ דגן-אפט, ר' (2005). **מרכז הסיקור הצה"לי במרחב השירותי**. ענף המחקר, ממד"ה.

■ בן ששון-פורסטנברג, ש' (2002). **מסמך רקע בנושא: התמודדות עם תאונות דרכים בקרב צעירים**. סקירה השוואתית. מוגש לחה"כ ענת מאור: הכנסת- מרכז מחקר ומידע.

■ לוטן צ', גרימברג ע' (עורכות) (2005). **מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים: נתונים, מגמות ומחקרים**.

■ הודעה לעיתונות 13 באפריל 2005: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

■ הודעה לעיתונות 9 במאי 2007: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

■ טאובמן-בן ארי, א' (2004). נהגים צעירים - על פרדוקסים והמפתח לפיצוחם. בתוך: ד"ר לוטן צ', גרימברג ע' (עורכות) (2005). **מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים: נתונים, מגמות ומחקרים**.

■ טיארג'אן, ר' (2002). **מרכז הסיקור הצה"לי (מס"ר) - תפיסת הפעלה**. ענף המחקר, ממד"ה.

■ לוונהיים, נ' (2003). **מסמך רקע בנושא: ההשפעה של העלאת**

במחקר על מנת שיבחנו גם את עמדות, את תפיסות ואת דרכי ההתנהגות של החיילים בעת נהיגה.

מקרה זה של ההחלטה להרחיב את המחקר הוא במידה מסוימת דוגמה לאופן פועלו של מרכז הסיקור הצה"לי. ההבנה היא כי מומחיות מקצועית עשויה לספק לארגון כלים שיעזרו לו בתהליכי קבלת ההחלטות ובבחינת אופני פעולה. במחקר הנוכחי נוצרה הזדמנות להשתמש במומחיות ניהול סקרי העמדות כדי להבין באופן מעמיק את עמדות ואת התפיסות של החיילים כלפי הנהיגה, הבנות אשר עשויות לספק לארגון כלי יישום שעשויים לעזור לו לבחון ולהתמודד עם נושא נהיגת החיילים בחופשה.

דילמות גבולות האחריות של החוקר על ממצאי המחקר

העיסוק בדילמה בדבר גבולות האחריות של החוקר היא מורכבת יותר. להבנתי, כעורך המחקר, נגזרותיו השונות המתוארות בו יכולות לתרום רבות הן לצה"ל והן מחוצה לו בהבנת התפיסות והעמדות של חיילים צעירים כלפי הנהיגה וכפועל יוצא מכך גם למאבק בתאונות הדרכים. עם זאת, על פי החווה שבין מרכז הסיקור הצה"לי לבין הגוף המזמין, ולמרות הגישה היישומית שבה נעשה המחקר - הרי אחריות החוקר מסתיימת בהגשת ממצאי המחקר ומשמעויותיו ללקוח. גישה זו בדבר היחסים שבין החוקר ללקוח תוארה במאמרה של דגן-אפט "מרכז הסיקור הצה"לי במרחב השירותי". במאמרה היא טוענת כי גישת מרכז הסיקור היא גישה המכוונת לקוח. כלומר, גוף המחקר מספק עבור הלקוח שירותי מחקר מקצועיים, אולם, הלקוח הוא הבעלים היחיד על המחקר ועל ממצאיו. (דגן-אפט, 2005).

על פי גישה זו הרי החווה שכביכול נחתם בין מרכז הסיקור הצה"לי לבין הגוף המזמין את עבודת המחקר מסתיים עם הצגת הדוח או המצגת הסופית של המחקר. אך האם ניתן לערער ולהרהר על הבנה זו? בעוד עבור מחקרים רבים שאנו עורכים, ובהם נשאלות שאלות ארגוניות, נראה כי גישה זו היא גישה נכונה המאפשרת עבודה בעלת אפקטיביות ארגונית, הרי המחקר הנוכחי מערער על הנחה זו. העבודה על המחקר ומשמעויותיו הרחבות אשר רלבנטיות גם לגופים אחרים בארגון ואף מחוצה לו - חידדו את הצורך ביצירת חוזה שונה. חוזה אשר יאפשר את חשיפת הממצאים, אם ע"י הלקוח ואם באופן יזום ע"י החוקר לגופים נוספים אשר להם הם רלבנטיים. במילים אחרות, העבודה חידדה את הצורך לערוך, במקרים ייחודיים, חוזה שבו לחוקר אחריות רבה יותר על ממצאי המחקר.

רשימת מקורות

- Beirness, D. & Simpson, H. (1988). Lifestyle correlates of risk driving and accident involvement among youth. *Alcohol, drugs and driving*, 4, 193-204

- המהירות המורבית המותרת על תאונות הדרכים. מוגש לחה"כ אהוד רצאבי: הכנסת- מרכז מידע ומחקר.
- נויפלד, ד' ולהב, ד', (2002). מבחר נתונים בנושא: תאונות דרכים בלילות סוף השבוע, שמעורבים בהן נהגים צעירים. מוגש לחה"כ יוסף י' פריצקי: הכנסת מרכז מחקר ומידע.
- נתוני מבק"א יבשה
- רוזנר, א' (2004). סיכום ממצאי מחקר הערכת השתלמויות
- "חיילים בחופשה" (שלב א). ענף המחקר, ממד"ה.
- שנער, ד' (2001). שתייה ונהיגה בקרב המבלים בפאבים ב-2001: אוניברסיטת בן גוריון.
- הערות שוליים
- 2 על פי נתוני מבק"א יבשה.
- 3 בחירת המשתתפים ותדירות הביצוע נבחרו על פי אופן ביצוע הפעולות כפי שעלה בסקר, ועל פי תדירותן.