

## דרך נוח ומאמצות לביצוע מטלת הכתיבה הממשלת

כדי להקל עליכם את מלאכת הכתיבה מוצגים באתר תחת לשוניית "חוברת תרגול" כל הטקסטים המופיעים בספר בנושא "כתיבה ממוזגת" בקובצי PDF.

- בשעת העבודה אין צורך להעתיק מתוך המאמרים את המידע הנדרש בכתב יד למחברת או לדף.
- אפשר לסמן בתוך קובצי ה-PDF את המידע המתאים לסקירה באמצעות כלי העבודה של ה-PDF.
- אפשר להוסיף למאמרים הערות.
- לצורך כתיבת הסקירה התיאורטית אפשר להעתיק את המידע הרלוונטי לקובץ וורד, ובו לכתוב ולערוך את הסקירה.

בעמודים הבאים מוצגת הצעה דידקטית מורחבת  
לניתוח הטקסטים על פי התבחינים המופיעים במטלת הסיכום הממשל  
ולדרך עבודה על הכתיבה הממשלית.

בסוף היחידה מוצגת הסקירה התיאורטית (הספרותית).

# רישיון נהיגה מדורג - כתיבה ממשגת על סמך טקסטים אחדים - עמוד 136

## מטלת כתיבה ממשגת על פי טקסטים אחדים - עמוד 141

במסגרת לימודי התיאוריה לקראת קבלת רישיון נהיגה נתבקשתם על ידי מורה הנהיגה שלכם לקרוא את הטקסטים המופיעים ביחידה זו, ולסקור את עיקרי הדברים בהתאם לנקודות המופיעות להלן:

- הסיבות או הגורמים לתאונות הדרכים בקרב בני הנוער
- שיעור מעורבותם של בני נוער בתאונות הדרכים תוך הסתמכות על הנתונים המופיעים בטקסטים ובתרשים
- עיקרי החוק "רישיון הנהיגה המדורג" והרעיון העומד בבסיס החוק
- נקודת מבטם של בני הנוער ושל ההורים ביחס לחוק זה

את סקירתכם עליכם להציג בפני קבוצת תלמידי כתנאי לקביעת מועד לטסט עבורכם.

### התבחינים :

(בטקסטים - האספרים מציינים את התבואן, והאותיות - את האמאר שנתנו נלקח הידיע)

- (1) הסיבות או הגורמים לתאונות הדרכים בקרב בני הנוער
- (2) שיעור מעורבותם של בני נוער בתאונות הדרכים
- (3) עיקרי החוק "רישיון הנהיגה המדורג" והרעיון העומד בבסיס החוק
- (4) נקודת מבטם של בני הנוער\* ושל ההורים ביחס לחוק זה

### \* תיקון טעות

בתבחין (4) יש להתייחס רק לנקודת מבטם של ההורים.  
הטקסט שעסק בנקודת מבטם של בני הנוער הושמט רגע לפני הדפסת הספר, אך לא הוסר בטעות ממטלת הכתיבה.  
(אתכם הסליחה)

### דרך עבודה:

קראו את המאמר וסמנו את כל המידע שנראה חשוב ומתאים לדרישות במטלת הכתיבה הממשגת.  
שימו לב, בסוף התהליך לא כל מה שמשומן, ייכלל בסקירה.  
במהלך הקריאה יהיו משפטים ממוקדים יותר, מנוסחים טוב יותר, מנוסחים בדרך של הכללה ועוד.  
לצורך הדגמה - במקומות בולטים נצבעו דוגמאות או פירוט שאין לכלול אותם בסקירה.

## נהגים צעירים – על פרדוקסים והמפתח לפיצוחם / אורית טאובמן בן-ארי

- א (1א) נהיגה מסוכנת היא אחת התופעות החברתיות הקשות המאפיינת בייחוד צעירים בארץ ובעולם, ומהווה אחד מהגורמים הראשונים לתמותה ולהיפגעות באוכלוסייה זו, בעיקר בקרב גברים. נהגים צעירים נוטים ליטול סיכונים במהלך הנהיגה ולהתעלם מחוקי התנועה יותר מאשר נהגים מבוגרים, וסגנון הנהיגה שלהם מהיר יותר וסובלני פחות.
- ב (1א) כדי להבין מדוע צעירים מסתכנים במהלך נהיגה, ניתן לסרטט כמה מעגלי השפעה. הראשון הוא מעגל הפרט, הכולל את מאפייני האישיות של הנוהג הצעיר, את עמדותיו כלפי נהיגה, את תפיסת הסיכון שלו, את הרווחים והעלויות שהוא רואה בנהיגה, וכן את ניסיונו, מיומנותיו וכישוריו כנהג.
- ג (1א) במעגל השני נמצאים בני המשפחה והחברים. בני המשפחה מלווים את הנהג כ-17 שנה לפחות, והנוהג או הנוהגת הצעירים צפו בהוריהם נוהגים בדרך כלל מאז נולדו. הם גם שמעו אותם מדברים על נהיגה או מתייחסים למשתמשי דרך שונים, והם הפנימו את חלוקת התפקידים הנוגעת לנהיגה והתרגלו לסגנון נהיגה מסוים המקובל במשפחתם. החברים, לעומת זאת, על אף שהיכרות אתם קצרה יותר, הם קבוצת ההשפעה המשמעותית בגיל ההתבגרות בכלל, ובנושא של נטילת סיכונים בפרט. לעומת בני המשפחה, הנמצאים עם הצעיר ברכב לזמן מוגבל, (1א) החברים הם אלו שילוו את נהיגתו זמן רב, ופעמים רבות הם גם אלה שקובעים את הנורמות של מה נחשבת נהיגה טובה. המעגל השלישי מורכב מהחברה, מגישתה לנושא זה ומהדרך שהיא נוקטת.
- ד הנושא של נטילת סיכונים באופן כללי, ונטילת סיכונים במהלך נהיגה ובנהיגת צעירים בפרט, רצוף פרדוקסים. פרדוקסים אופייניים אלו מהווים חלק מהתשובה לשאלה למה כל כך קשה למתן, אם לא למגר, נהיגה מסוכנת. כאשר בוחנים נהיגה מסוכנת של צעירים, מגלים כי היא כוללת כמה מרכיבים. מרכיב ראשון הוא המרכיב הקוגניטיבי (הפסיכולוגי) המדגיש את ההיבטים החיוביים של הנהיגה - תחרותיות, תחושת כוח ושליטה, הנאה, השגת תשומת לב, תחושת עצמאות, יוקרה, השתייכות, ריגוש והנאה, פורקן רגשות, שליטה ויצירת מצב רוח טוב. המרכיב השני הוא המרכיב המוטיבציוני - הריגוש והכיף שבנהיגה. המרכיב השלישי הוא הרתיעה מפני הנהיגה - חוסר ביטחון, ערך עצמי נמוך כנהג, חרדה ופחד מאבדן שליטה, תחושת חוסר אונים, מתח ועצבנות. המרכיב הרביעי עוסק בעמדות של אחריות ושמירת חיים בהקשר של נהיגה. מרכיב זה כולל את המודעות לסכנות ולסיכונים בנהיגה הדורשת נקיטת שיקול דעת, רוגע, תבונה ואחריות הנהג כלפי עצמו וכלפי אחרים.

### המעגל הראשון - מעגל הפרט יש לשלב בצורה מושכלת את המידע מהפסקות הבאות בתוך ההקדמה.

- ה (1א) מחקרים גילו כי צעירים נוטים להאמין כי הם חסינים מפני פגיעה, וכי יכולתם להעריך סיכונים באופן מדויק נמוכה יותר מזו של מבוגרים. (1א) צעירים נוטים להעריך את עצמם כיותר מיומנים, ואת סיכוייהם להיות מעורבים בתאונות דרכים כנמוכים יותר. יתרה מזו, הצעירים, בעיקר הגברים, אינם מתייחסים להתנהגויות מסוכנות ברצינות מלאה, ונוטים להעריך כי התנהגויות אלו לא יסתיימו בתאונה. מתברר, כי גם כאשר הצעירים מודעים לסיכונים השונים ולסיכויים שלהם להיות מעורבים בתאונות דרכים, הם אינם בהכרח מתחשבים בזה כאשר הם מחליטים לנהוג באופן מסוכן. יתרה מזו, נמצא (1א) כי גברים צעירים רבים נעזרים במכונת כדי לחזק את דימוי העצמי באמצעות נהיגה במגוון מצבים מסוכנים. על פי מחקר זה, ככל שהאדם נמשך יותר לנהיגה או נרתע ממנה, כך נהיגתו מסוכנת יותר, והוא מעורב בתאונות דרכים ועברות תנועה, וככל שהוא חש צורך לקחת אחריות בנהיגה, כך נהיגתו מסוכנת פחות.

ו ממצא מעניין נוסף הוא שבעוד שהמערך של המשיכה לנהיגה מאפיין יותר גברים, המערך של אחריות בנהיגה מאפיין יותר נשים. בקרב גברים ישנה משיכה חזקה יותר לנהיגה; הם קושרים אותה להנאות, לרווחים, לרגשות חיוביים ולחיפוש ריגושים. הנשים לעומתם מרגישות אחריות כלפי עצמן וכלפי הסביבה בזמן הנהיגה. הן קושרות אותה למודעות, לאחריות חברתית, לשימוש בשיקולים לוגיים ולא רגשיים, ולביקורת עצמית שיש להפעיל במהלך הנהיגה.

ז המטלות ההתפתחותיות שעומדות בפני הצעירים בתקופה זו של חייהם הן לגבש לעצמם זהות עצמית, להתנסות במגוון פעילויות, להתגבר על מכשולים בדרך ולבחור לעצמם אורח חיים המתאים לערכיהם. התנהגויות מסוכנות בכלל, ונהיגה בפרט, משרתות צרכים התפתחותיים אלו, והפרדוקס הוא שהכלי הזמין ביותר עבורם להשיג חלק גדול ממטלות התפתחותיות אלו הוא הנהיגה. אנו כמבוגרים רוצים למנוע מהם לעשות שימוש בכלי הזה להשגת המטרות הללו, וכתוצאה מכך אנו מעוררים בהם לעתים קרובות התנגדויות ניכרות ואף מרדנות. מתוך הבנה של צרכים אלו עלינו המבוגרים לעשות שימוש באותו מערך מניעים מורכב לא כדי "לבטל" את ההנאה מן הנהיגה, אלא כדי לשכנע צעירים ליטול אחריות על חייהם ועל שמירת חייהם של אחרים - חברים קרובים ומשתמשי דרך אחרים בקהילה שלהם או בחברה הרחבה יותר. עלינו להגדיר להם מהו "נהג טוב" - נהג שקול, אחראי, שחושב כמה צעדים קדימה ואינו נוהג באימפולסיביות.

### המעגל השני - משפחה וחברים

ח (1א) למעגל הקרוב של בני משפחה וחברים השפעה מכרעת על נטילת סיכונים של צעירים, בסיפוק מודלים לחיקוי, בקביעת נורמות התנהגות, ביצירת הזדמנויות לנטילת סיכון ובחיוזק חיובי או שלילי של התנהגויות מעין אלו. במחקר שערכנו התברר, כי מודלים שליליים בסביבה הקרובה לאדם, התומכים בנהיגה מסוכנת והמפגינים נהיגה כזו, תורמים לתפיסת הנהיגה כאתגר, להתעלמות מהתוצאות הקשות האפשריות של נהיגה מסוכנת ולביצוע של התנהגויות מסוכנות בנהיגה בתדירות גבוהה. (1א) מחקרים מגלים כי להתנהגות של ההורים השפעה מכרעת על נטילת הסיכונים של ילדיהם. הורים מעבירים לילדיהם את הסטנדרטים שלהם להתנהגות נכונה הן בצורה ישירה - (1א) באמצעות התפקיד ההורי שלהם, והן בעקיפין - באמצעות ההתנהגות האישית שלהם, המהווה מודל לחיקוי. חוסר יכולת להשיג עצמאות ואוטונומיה מההורים עלולים גם הם להביא צעירים להתנהג באופן מסוכן, ככל הנראה כדי לפרוק מתחים ולחצים, ואילו תקשורת טובה וגלויה עם הילדים תורמת לרמות נמוכות יותר של נטילת סיכונים. כמו כן נמצא, כי נוכחות של הורה ברכב מקטינה שיעורים של נהיגה מסוכנת. מחקרים מלמדים, כי ככל שהורים הביעו עמדות שליליות יותר כלפי שתיית אלכוהול של ילדיהם בגיל 13, כך ילדים אלו היו מעורבים פחות בתאונות דרכים ובביצוע עבירות תנועה בגיל 17. המסקנה העולה היא שככל שהורים מפגינים יותר שליטה ובקרה על התנהגות ילדיהם המתבגרים, כך אלו מסתכנים פחות.

ט למרות חשיבותם לא רק ההורים משפיעים על התנהגות הצעירים. גיל ההתבגרות מסמן את המעבר מהסתמכות על ההורים להסתמכות על חברים, ולא זו בלבד שיש השפעה ניכרת על נהיגת הצעירים. קבוצת העמיתים מאתגרת את הנהג הצעיר, את הדימוי שלו ואת ערכו העצמי, והיא בעלת כוח רב המשפיע על נהיגתו. אחד ההסברים המקובלים לנהיגה מסוכנת, כשנמצאת חבורה של צעירים במכונית, (1א) הוא התופעה של לחץ חברתי. פעמים רבות, הנכונות להסתכן במהלך נהיגה נועדה להשיג תשומת לב ויוקרה מצד החברים.

## מעגל שלישי - החברה

י אחת המטרות של קמפיינים...

יא (1א) אולם כיום נשמעים קולות רבים ורמים כנגד גישות אלו, ומחקרים מתקשים למצוא תוקף לטענה כי הפחדה גורמת למיתון נהיגה מסוכנת. יתרה מכך, הסברה בדרך כוחנית ומאיימת יוצרת פעמים רבות אפקט בומרנג בקרב הצעירים. לכן תכניות התערבות והסברה צריכות לנקוט גישות חיוביות שישכנעו את הנהג מדוע כדאי לו להיות נהג טוב, ולהציג בפניו את הרווחים הצפויים לו מנהיגה שקולה. גישות מעין אלו עשויות לגרום לאנשים להיות בעלי מודעות חברתית ואחריות אישית להתנהגותם. תכניות ההסברה צריכות לכלול מודלים חיוביים לדוגמה אישית, לעידוד פעולות לשמירת חיים מתוך מודעות חברתית עמוקה ומתוך מקום של אכפתיות ושל דאגה לסביבה. יש להזכיר לצעירים למה כדאי לחיות, במקום לשכנע אותם שלא כדאי למות. יש להמיר מוטיבציות לנטילת סיכונים ברצון לקחת אחריות על החיים שלהם ושל חבריהם. רק כך יש סיכוי להעלות את המודעות לסכנות ולסיכונים בנהיגה וללמד את הנהגים הצעירים לקחת אחריות.

המאמר נכתב ל"כנס אור ירוק 2004"

מתוך אתר האינטרנט: [http://www.oryarok.co.il/word/kenes3\\_orit.doc](http://www.oryarok.co.il/word/kenes3_orit.doc)

ד"ר אורית טאובמן - בן-ארי היא מרצה באוניברסיטת בר-אילן.

## עבודה בקבוצות

### עיינו באיור ודונו בשאלות:

- האם האיור משקף מצב המוכר לכם?
- מה מביעה החזרה על המילה "תאונה" באופן שבו היא מופיעה?
- חלקכם נהגים צעירים, השאר - בדרך. כיצד הייתם נוהגים לו חלילה נקלעתם לסיטואציה כזאת?
- כתבו עצה לחבר/ה כיצד לדעתכם עליהם לנהוג במקרה כזה.
- כתבו פסקה קצרה, ובה תסכמו את עיקרי הדברים שעלו בדיון. שמרו את התוצרים בתיק העבודות.



נער צעיר קיבל זה עתה רישיון נהיגה.

הוא שאל את אביו, שהיה רב, אם הם יכולים לדון בסוגיית שימוש ברכב הפרטי.

האב לקח את בנו אל חדר הלימוד ואמר: "אני אעשה אתך עסקה. אתה תעלה את הציונים שלך, תלמד קצת גמרא, תסתפר, ואז נמשיך לדון בבקשה".

כחודש לאחר מכן חזר הנער אל אביו, ושוב שאל אותו אם הם יכולים לדון בסוגיית שימוש ברכב הפרטי.

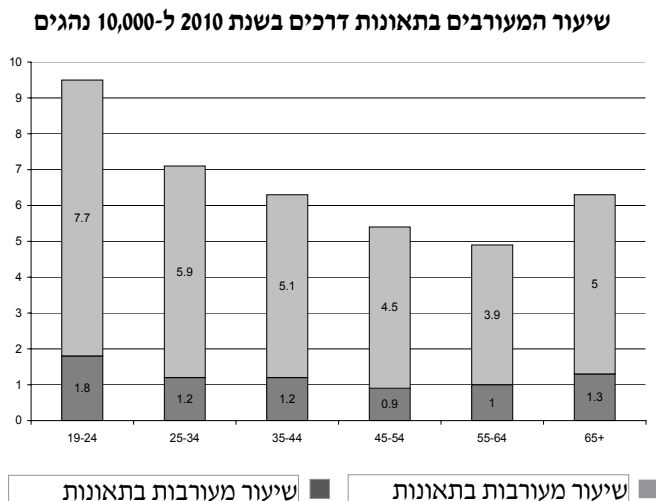
גם הפעם הם הלכו לחדר הלימוד של האב, ואז אמר האב: "בני, אני מאוד גאה בך. העלית את ציוניך, למדת גמרא בהתמדה, אבל לא הסתפרת".

הנער חשב לרגע ואז אמר: "אתה יודע, אבא, חשבתי על זה. לנח היה שער ארוך, למשה רבנו היה שער ארוך, וגם לשמשון הגיבור היה שער ארוך".

ענה האב: "ולכל מקום שאליו הם הלכו, הם הגיעו ברגל".

## מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים

בישראל, בדומה לעולם כולו, (2ב) צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים בהשוואה לקבוצות גיל מבוגרות יותר. הם מהווים סיכון לעצמם, לנוסעים עמם ולמשתמשי דרך אחרים. (2ב) אף על פי שצעירים מהווים 15% בלבד מאוכלוסיית הנהגים, הם גורמים ל-20% מהתאונות ול-21% מהתאונות הקטלניות. כשליש מסך ההרוגים בישראל בממוצע בשנים האחרונות נהרגו בתאונות שהיו מעורבים בהן נהגים צעירים (2ב) (על פי נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, 2011). הנתונים המוצגים בתרשים ממחישים את רמת הסיכון: נהגים עד גיל 18 מעורבים בתאונות קטלניות ותאונות קשות בשיעור הגבוה ביותר מכלל הקבוצות, אחריהם באים נהגים בני 19-24.



(1+2ב) לפי עמדת המדען הראשי, ממצאים סטטיסטיים ומחקרים בכל הארצות המפותחות מצביעים על כך שהנהג הצעיר נמצא ברמת סיכון גבוהה למעורבות בתאונה בהשוואה לנהג מבוגר ומנוסה יותר. (1+2ב) מעורבות היתר של הנהג הצעיר בתאונות דרכים היא פועל יוצא של גילו הביולוגי, הרגלי חיים, חוסר ניסיון, הבנה בלתי מספקת של תהליכי הנהיגה וכושר מופחת להערכת סיכון בדרכים. כך לדוגמה, בישראל בשנת 2011 היו 110 נהגים צעירים מעורבים בתאונות דרכים קטלניות, ומתוכם 48 נהגים צעירים הרוגים (כ-43%). כמו כן שיעור מעורבותם של נהגים צעירים בתאונות קטלניות עצמיות היה בשנה זו בשיעור הגבוה פי 1.6 מזה של נהגים מבוגרים יותר בתאונות מסוג זה. (1ב) נתון זה משקף את חוסר הניסיון ואת חוסר המיומנות של הנהגים הצעירים. (3ב) כיום האמצעי המרכזי לצמצום הסיכון של נהגים צעירים הוא הרישיון המדורג, המגביל את הנגישות לרכב, אך עדיין מקנה אפשרות לצבור ניסיון בנהיגה. מחקרים שבדקו את האפקטיביות של תכניות לרישוי מדורג מצאו, כי במדינות שבהן יישמו תכניות רישוי מדורג (ובראשן אוסטרליה וארה"ב) פחתה המעורבות של צעירים בתאונות דרכים באופן משמעותי. במחקרים שנערכו במדינות אלו נמצא, כי הנהגת רישיונות נהיגה מדורגים הפחיתה את מספר התאונות ב-7% ואת מספר התאונות עם נפגעים ב-9%. איסור נהיגה בשעות הלילה גרם להפחתה של 36% במספר התאונות עם נפגעים במהלך שעות הלילה. במדינת פנסילבניה בארה"ב, שבה הונהג רישיון נהיגה מדורג בסוף שנת 1999, נמצאה בשנת 2000 ירידה של 27% במספר התאונות, ירידה של 32% במספר הנפגעים וירידה של 58% במספר ההרוגים בני ה-16.

מעובד מתוך האתרים "עמותת אור ירוק" ו"הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים", מרס 2012

המשפטים בכתום הם פירוט של המשפט המכליל הבא לפניהם:

תכניות רישוי מדורג (ובראשן אוסטרליה וארה"ב) גרמו להפחתת המעורבות של צעירים בתאונות דרכים באופן משמעותי.

## רישיון נהיגה מדורג / ניר בן-טובים

(3ג) באחד ביולי 2013 יצאה לדרך "תכנית הרישיון המדורג" של משרד התחבורה שמטרתה להגביר את הפיקוח על הנהגים הצעירים בחודשים הראשונים לנהיגתם. במסגרתה יוכלו תלמידי נהיגה להתחיל ללמוד שיעורים מעשיים בגיל 16 וחצי ולגשת למבחן הנהיגה ("טסט") כארבעה חודשים לאחר מכן במקום בגיל 17 כפי שנהוג כיום. מי שיעבור את המבחן, יחויב לנהוג עם מלווה למשך שישה חודשים. התכנית חלה על כל נהג צעיר שגילו מתחת לעשרים וארבע שנים. נהג חדש-צעיר ינהג עם מלווה במשך חמישים שעות לפחות שבהן עשרים שעות בדרך עירונית, חמש עשרה שעות בדרך שאינה עירונית וחמש עשרה שעות בלילה בין השעות תשע בערב לשש בבוקר. על פי הוראות פקודת התעבורה, בשלושת החודשים האחרונים של תקופת הליווי יחויב הליווי רק בשעות הלילה. לאחר השלמת תכנית הליווי יגיש הנהג החדש-צעיר לרשות הרישוי הצהרה בכתב על כך שעמד בכל ההתחייבויות. **התכנית כוללת סעיפים נוספים:** הגבלת מספר הנוסעים הצעירים במכונית ואיסור מוחלט על נהיגה לאחר שתיית אלכוהול. תכנית זו נובעת (3ג) ממחקרים, שהוכיחו כי צעירים שלא עברו תהליך של צבירת ניסיון בנהיגה, היו מעורבים בתאונות דרכים באחוזים גבוהים בהרבה מהצעירים שעברו את התהליך.

מתוך אתר וואלה, מדור רכב, 2013 <http://cars.walla.co.il>

התכנית כוללת סעיפים רבים. **בסקירה יש להציג רק את עיקרי התכנית, את הרעיון המרכזי של התכנית.**

## טקסט ד

### צוברים ניסיון – מקבלים רישיון

סמנו רק את המידע החשוב, המידע המכליל העוסק במטרת ההורים כנהגים מלווים.

"אבא, אימא, אפשר את האוטו שלכם?"....

הורים, נוכחותכם ברכב היא אמנם חובה על פי חוק, אך היא הרבה מעבר לכך.

- ככל שתהיו מעורבים יותר בתהליך הגיבוש של כישורי הנהיגה של הנהג החדש-צעיר בתקופת צבירת הניסיון, כך יקטנו הרגליו המסוכנים ברכב. (3ד) הוא יקבל מכם כלים להערכת סיכונים ויצבור ניסיון מציל חיים.
- (3ד) שמשו לנהג החדש-צעיר מודל לחיקוי ונהגו באופן בטוח - "נאה דורש, נאה מקיים".
- השתדלו לשהות במחיצת ילדכם יותר מחמישים שעות הנהיגה הנדרשות על פי החוק.
- את הנסיעות הראשונות כדאי שתעשו בסביבה מוגנת - באזור המגורים שלכם ובסביבתו.
- בתקופת הניסיון צרו לכם יחד מסלול מתוכנן מראש.
- הפנו את תשומת לבו של הנהג למשתמשי הדרך האחרים ואמנו אותו לזהות את הסכנות שבדרך.
- (3ד) הגבירו את תחושת האחריות כי החיים שלו ושל אחרים בידיים שלו.
- עשו הכול כדי להפוך את תקופת הניסיון מחובה לחוויה.
- ראו את התקופה הזו כהזדמנות לזמן איכות יחד.

מעובד מתוך האתר "הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים", 2013, [www.rsa.gov.il](http://www.rsa.gov.il)



ואיפה אנו ההורים ברפורמה?

חבריי, ההורים לנער או לנערה שקיבלו זה עתה רישיון נהיגה, היו חזקים. אתם עומדים בפני תקופה לא קלה. (4ה) נוסף על שאר המטלות המונחות על כתפינו כהורים, החליטה הממשלה לגייס אותנו למטלה נוספת, לא פשוטה כלל - (4ה) ליווי ילדינו, הנהגים החדשים-צעירים במשך שישה חודשים. גיל קבלת רישיון נהיגה ירד ל-16 שנים ותשעה חודשים, ותקופת הליווי של מבוגר אחראי עלתה משלושה חודשים לשישה. ולא רק זאת, אלא (4ה) שבשלושת החודשים שנוספו מחייבים אותנו ההורים ללוות את פרפרי הלילה שלנו גם בלילה. כל מי שחושב שההורים צריכים ואף מחויבים לתרום מניסיונם לילדיהם, צודק. אני אעשה זאת גם בלי שהממשלה תחייב אותי על פי חוק. זאת חובתי כאם.

אבל, וזה אבל גדול. (4ה) אני לא יודעת אם אני אעמוד במשימה לכל אורך התקופה. בעצם, אני לא אעמוד. לחפש בני משפחה שיעזרו? זה ממש לא פשוט. לי לא יהיה זמן להתפנות בכל פעם שבתי תרצה לצאת. ומה עם הלילות? (4ה) לא מגיע לי לישון אחרי יום עבודה עמוס? ולא רק זה, אני גם צריכה לחתום שאכן ליוויתי את הפרפרית המתוקה שלי במשך חמישים שעות נהיגה עירונית וחמישים שעות נהיגה בכבישים בין-עירוניים במשך חצי שנה כדי שהיא תזכה לקבל רישיון.

ומי יפקח עליי, עלינו, על ההורים? מי יבדוק שלא זייפנו את החתימה שלנו, של עצמנו? שלא עיגלנו קצת את המספרים? מי יבדוק אם הטופס משקף את המציאות? נכון, המדינה מכירה באחריות ההורים לילדיהם, אבל מישהו שם לא התנתק קצת מהמציאות? האם אנו ההורים מסוגלים תמיד לעמוד בלחץ של הילדים שלנו בדברים הרבה יותר פעוטים? האם המדינה מצפה שלאחר יום עבודה מתיש אני אקום בשלוש בלילה כדי ללוות את בתי חזרה מהמועדון? האם מישהו לא חשב קצת, רק קצת, עלינו ההורים?

עופרה שגיא, אימא לנהגת צעירה

התפרסם באדיבותה של עופרה שגיא

את דברי האם שכתבו לגוף שלישי ונסחו אותם כך שייצגו את עמדת ההורים החושבים כמזה.

## הסקירה הספרותית

(1) סיכום זה נכתב על סמך חמישה טקסטים, לכן הוא ארוך יותר מן הנדרש.

(2) המספרים והאותיות המופיעים בסיכום הם לצורך הדגמת דרך העבודה.

בסיכום אין לציין מספרים ואותיות, אלא לכתוב טקסט רציף.

(1א) נהיגה מסוכנת היא אחת התופעות החברתיות הקשות המאפיינת צעירים בארץ ובעולם. החברה המודרנית מתמודדת עם תופעה זו, והיא מהווה אחד מהגורמים הראשונים לתמותה ולהיפגעות באוכלוסייה זו, **כך קובעת טאובמן בן-ארי (2004)**. לדבריה, קיימים כמה מעגלים המשפיעים על הנהגים הצעירים.

המעגל הראשון הוא מעגל הפרט הכולל את מאפייני האישיות של הנוהג הצעיר, את עמדותיו כלפי נהיגה, את תפיסת הסיכון שלו, את הרווחים והעלויות שהוא רואה בנהיגה, וכן את ניסיונו, מיומנותיו וכישוריו כנהג. מחקרים גילו, כי צעירים נוטים להאמין כי הם חסינים מפני פגיעה, מעריכים את עצמם כיותר מיומנים, ואת סיכוייהם להיות מעורבים בתאונות דרכים כנמוכים יותר. גברים צעירים רבים נעזרים במכונת כדי לחזק את דימוי העצמי באמצעות נהיגה במגוון מצבים מסוכנים. ככל שהאדם נמשך יותר לנהיגה או נרתע ממנה, כך נהיגתו מסוכנת יותר, והוא מעורב בתאונות דרכים ועבירות תנועה, וככל שהוא חש צורך לקחת אחריות בנהיגה, כך נהיגתו מסוכנת פחות.

במעגל השני נמצאים בני המשפחה והחברים. הנהגים הצעירים צפו בהוריהם נוהגים בדרך כלל מאז נולדו והפנימו את סגנון הנהיגה המסוים המקובל במשפחתם. סגנון נהיגה זה מהווה עבורם מודל לחיקוי. החברים שהיכרות אתם קצרה יותר, הם קבוצת השפעה משמעותית בגיל ההתבגרות היוצרת לחץ חברתי. הם גם אלה שקובעים את הנורמות של מה נחשבת נהיגה טובה. לשתי קבוצות אלו - בני משפחה וחברים - יש השפעה מכרעת בנטילת סיכונים של צעירים, בסיפוק מודלים לחיקוי ובקביעת נורמות.

המעגל השלישי מורכב מהחברה - מגישה לנושא זה ומהדרך שבה היא נוקטת. יש החושבים כי יש לנקוט בגישות של איום ושל הפחדה כדי לגרום לאנשים לשנות הרגלים, כמו הצגה של תוצאות קטלניות של תאונות דרכים. מנגד יש קולות רבים הטוענים, כי הסברה בדרך כוחנית ומאיימת גורמת פעמים רבות לתוצאה הפוכה. לדעת המחזיקים בדעות אלה, יש לנקוט בגישות חיוביות שישכנעו את הנהג מדוע כדאי לו להיות נהג טוב, ולהציג בפניו את הרווחים הצפויים לו מנהיגה שקולה. תכניות ההסברה צריכות לכלול מודלים חיוביים לדוגמה אישית, לעידוד פעולות לשמירת חיים מתוך מודעות חברתית עמוקה ומתוך מקום של אכפתיות ושל דאגה לסביבה.

אם כן, מהו שיעור מעורבותם של בני נוער בתאונות דרכים?

(2ב) **על פי נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (2011)**, בישראל, בדומה לעולם כולו, צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים בהשוואה לקבוצות גיל מבוגרות יותר. אף על פי שצעירים מהווים 15% בלבד מאוכלוסיית הנהגים, הם גורמים ל-20% מהתאונות ול-21% מהתאונות הקטלניות. על פי הנתונים המוצגים בתרשים, נהגים עד גיל 18 מעורבים בתאונות קטלניות ותאונות קשות בשיעור הגבוה ביותר מכלל הקבוצות, אחריהם באים נהגים בני 19-24.

(1+2ב) **המדען הראשי (2012) מוסיף על דבריה של טאובמן בן-ארי וטוען, כי מעורבות היתר של הנהג הצעיר בתאונות דרכים היא פועל יוצא של גילו הביולוגי, הרגלי חיים, חוסר ניסיון, הבנה בלתי מספקת של תהליכי הנהיגה וכושר מופחת להערכת סיכון בדרכים.** (ג3) לכן הוחלט במשרד התחבורה לצאת ב"תכנית הרישיון המדורג" שהחלה באחד ביולי 2013. מטרתה של התכנית

היא להגביר את הפיקוח על הנהגים הצעירים בחודשים הראשונים לנהיגתם. במסגרתה יוכלו תלמידי נהיגה להתחיל ללמוד שיעורים מעשיים בגיל 16 וחצי ולגשת למבחן הנהיגה ("טסט") כארבעה חודשים לאחר מכן במקום בגיל 17 כפי שנהוג. מי שיעבור את המבחן, יחויב לנהוג עם מלווה למשך שישה חודשים (בן טובים, 2013). (37) לפי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (2013), מטרת המלווה היא לשמש לנהג החדש-צעיר מודל לחיקוי נהיגה, להקנות לו כלים להערכת סיכונים ולצבור ניסיון מציל חיים. (38) בעמותת "אור ירוק" וברשות הלאומית לבטיחות בדרכים (2012) טוענים כי הרישיון המדורג, אמנם מגביל את הנגישות לרכב, אך עדיין מקנה אפשרות לצבור ניסיון בנהיגה. לדברי בן טובים (2013), מחקרים שבדקו את האפקטיביות של תכניות לרישוי מדורג מצאו, כי במדינות שבהן יישמו תכניות רישוי מדורג פחתה המעורבות של צעירים בתאונות דרכים באופן משמעותי.

למרות כל היתרונות של "תכנית הרישיון המדורג", הרי הנטל העיקרי ליישום תכנית זו הוא על ההורים. (40) לטענת שגיא, אימא לנהגת צעירה, נוסף על שאר המטלות המונחות על כתפיהם של ההורים, החליטה הממשלה לגייס אותם למטלה נוספת - ללוות את ילדיהם, הנהגים החדשים-צעירים במשך שישה חודשים ביום ובלילה. נכון הוא שההורים צריכים ואף מחויבים לתרום מניסיונם לילדיהם, אולם החשש הוא שההורים לא יוכלו לעמוד בדרישות התכנית.

## הסקירה הספרותית ("נקייה" כפי שצריך להגיש)

נהיגה מסוכנת היא אחת התופעות החברתיות הקשות המאפיינת צעירים בארץ ובעולם. החברה המודרנית מתמודדת עם תופעה זו, והיא מהווה אחד מהגורמים הראשונים לתמותה ולהיפגעות באוכלוסייה זו, כך קובעת טאובמן בן-ארי (2004). לדבריה, קיימים כמה מעגלים המשפיעים על הנהגים הצעירים.

המעגל הראשון הוא מעגל הפרט הכולל את מאפייני האישיות של הנהג הצעיר, את עמדותיו כלפי נהיגה, את תפיסת הסיכון שלו, את הרווחים והעלויות שהוא רואה בנהיגה, וכן את ניסיונו, מיומנותיו וכישוריו כנהג. מחקרים גילו, כי צעירים נוטים להאמין כי הם חסינים מפני פגיעה, מעריכים את עצמם כיותר מיומנים, ואת סיכוייהם להיות מעורבים בתאונות דרכים כנמוכים יותר. גברים צעירים רבים נעזרים במכונת כדי לחזק את דימוי העצמי באמצעות נהיגה במגוון מצבים מסוכנים. ככל שהאדם נמשך יותר לנהיגה או נרתע ממנה, כך נהיגתו מסוכנת יותר, והוא מעורב בתאונות דרכים ועבירות תנועה, וככל שהוא חש צורך לקחת אחריות בנהיגה, כך נהיגתו מסוכנת פחות.

במעגל השני נמצאים בני המשפחה והחברים. הנהגים הצעירים צפו בהוריהם נוהגים בדרך כלל מאז נולדו והפנימו את סגנון הנהיגה המסוים המקובל במשפחתם. סגנון נהיגה זה מהווה עבורם מודל לחיקוי. החברים שהיכרות אתם קצרה יותר, הם קבוצת השפעה משמעותית בגיל ההתבגרות היוצרת לחץ חברתי. הם גם אלה שקובעים את הנורמות של מה נחשבת נהיגה טובה. לשתי קבוצות אלו - בני משפחה וחברים - יש השפעה מכרעת בנטילת סיכונים של צעירים, בסיפוק מודלים לחיקוי ובקביעת נורמות.

המעגל השלישי מורכב מהחברה - מגישתה לנושא זה ומהדרך שבה היא נוקטת. יש החושבים כי יש לנקוט בגישות של איום ושל הפחדה כדי לגרום לאנשים לשנות הרגלים, כמו הצגה של תוצאות קטלניות של תאונות דרכים. מנגד יש קולות רבים הטוענים, כי הסברה בדרך כוחנית ומאיימת גורמת פעמים רבות לתוצאה הפוכה. לדעת המחזיקים בדעות אלה, יש לנקוט בגישות חיוביות שישכנעו את הנהג מדוע כדאי לו להיות נהג טוב, ולהציג בפניו את הרווחים הצפויים לו מנהיגה שקולה. תכניות ההסברה צריכות לכלול מודלים חיוביים לדוגמה אישית, לעידוד פעולות לשמירת חיים מתוך מודעות חברתית עמוקה ומתוך מקום של אכפתיות ושל דאגה לסביבה.

אם כן, מהו שיעור מעורבותם של בני נוער בתאונות דרכים?

על פי נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (2011), בישראל, בדומה לעולם כולו, צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים בהשוואה לקבוצות גיל מבוגרות יותר. אף על פי שצעירים מהווים 15% בלבד מאוכלוסיית הנהגים, הם גורמים ל-20% מהתאונות ול-21% מהתאונות הקטלניות. על פי הנתונים המוצגים בתרשים, נהגים עד גיל 18 מעורבים בתאונות קטלניות ותאונות קשות בשיעור הגבוה ביותר מכלל הקבוצות, אחריהם באים נהגים בני 19-24.

המדען הראשי (2012) מוסיף על דבריה של טאובמן בן-ארי וטוען, כי מעורבות היתר של הנהג הצעיר בתאונות דרכים היא פועל יוצא של גילו הביולוגי, הרגלי חיים, חוסר ניסיון, הבנה בלתי מספקת של תהליכי הנהיגה וכושר מופחת להערכת סיכון בדרכים. לכן הוחלט במשרד התחבורה לצאת ב"תכנית הרישיון המדורג" שהחלה באחד ביולי 2013. מטרתה של התכנית היא להגביר את הפיקוח על הנהגים הצעירים בחודשים הראשונים לנהיגתם. במסגרתה יוכלו תלמידי נהיגה להתחיל ללמוד שיעורים מעשיים בגיל 16 וחצי ולגשת למבחן הנהיגה ("טסט") כארבעה חודשים לאחר מכן במקום בגיל 17 כפי שנהוג. מי שיעבור את המבחן, יחויב לנהוג עם מלווה למשך שישה חודשים (בן טובים, 2013). לפי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (2013), מטרת המלווה היא לשמש לנהג החדש-צעיר מודל לחיקוי נהיגה, להקנות לו כלים להערכת סיכונים ולצבור ניסיון מציל חיים. בעמותת "אור ירוק" וברשות הלאומית לבטיחות בדרכים (2012) טוענים כי הרישיון המדורג, אמנם מגביל את הנגישות לרכב, אך עדיין מקנה אפשרות לצבור ניסיון בנהיגה. לדברי בן טובים (2013), מחקרים שבדקו את האפקטיביות של תכניות לרישוי מדורג מצאו, כי במדינות שבהן יישמו תכניות רישוי מדורג פחתה המעורבות של צעירים בתאונות דרכים באופן משמעותי. למרות כל היתרונות של "תכנית הרישיון המדורג", הרי הנטל העיקרי ליישום תכנית זו הוא על ההורים. לטענת שגיא, אימא לנהגת צעירה, נוסף על שאר המטלות המונחות על כתפיהם של ההורים, החליטה הממשלה לגייס אותם למטלה נוספת - ללוות את ילדיהם, הנהגים החדשים-צעירים במשך שישה חודשים ביום ובלילה. נכון הוא שההורים צריכים ואף מחויבים לתרום מניסיונם לילדיהם, אולם החשש הוא שההורים לא יוכלו לעמוד בדרישות התכנית.

ביבליוגרפיה:

בן-טובים נ', (2013), מתוך אתר וואלה, מדור רכב, <http://cars.walla.co.il>

טאובמן בן-ארי, א' (2004), "נהגים צעירים - על פרדוקסים והמפתח לפיצוחם", "כנס אור ירוק 2004".

שגיא ע', אימא לנהגת צעירה

האתר "הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים" (2013), [www.rsa.gov.il](http://www.rsa.gov.il)

מתוך האתרים "עמותת אור ירוק" <http://www.oryarok.co.il> ו"הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים", [www.rsa.gov.il](http://www.rsa.gov.il).

מרס (2012)