

נטילת סיכונים בגיל ההתבגרות: נהיגה מסתכנת

מיכאל שטיינר

מבוא – התנהגות מסתכנת אצל מתבגרים

התנהגות סיכונית אצל בני נוער הנה שלב בתהליך ההתפתחות אשר הנו חלק בלתי נפרד מתהליך ההתבגרות וניתן לראותו כשלב חיוני ברכישת מיומנויות וכישורי חיים. מצד שני, המציאות מלמדת כי התנהגות מסכנת שאינה נורמטיבית עלולה להביא לתוצאות מזיקות עבור בני הנוער והסובבים אותם.

מתבגרים רבים משתתפים בהתנהגויות של נטילת סיכונים אשר מאיימות על בריאותם בהווה ובעתיד. שימוש בסמים, אלימות ויחסי מין לא מוגנים הם רק חלק מההתנהגויות אשר אחראיות על מרבית מקרי המוות והתחלואה בקרב מתבגרים ומבוגרים צעירים בעולם המערבי. המבוגרים פגיעים למחלות כמו סרטן ומחלות לב, בשעה שהמתבגרים מאוימים על ידי התאבדות, רצח, תאונות דרכים ואיידס – גורמים שהם התנהגוטיים ולכן גם ניתנים למניעה (Steinberg, 2005).

יותר מכל גיל אחר במהלך החיים, קיימים בהתבגרות אלמנטים רבים של התנסות ובדיקה ואין זה מפתיע כי אנו רואים עלייה בהתנהגויות של נטילת סיכונים בשלב זה של החיים. רבים מהמחקרים אשר נעשו בעשורים הקודם אודות מתבגרים התמקדו בעיקר בהתנהגויות סיכון אצל מתבגרים, ונבדקו תחומים מסוימים בלבד אשר הוגדרו תחת המונח "בעיות התנהגות", כלומר כל מעורבות בעבירה על החוק או הנורמה ואשר לרוב הובילו לסנקציות חברתיות. באופן מסורתי אלו היו עבריינות, שימוש בסמים ואלכוהול והתנהגות מינית קודם זמנה. העבודות אשר נעשו בעת האחרונה, לא רק שהגדילו את ההיקף מסביב לבעיות ההתנהגות ואשר מכיל כיום למשל שימוש בטבק ונהיגה מסתכנת, אלא החלה להתרחם הבנה לגבי הקשר של בעיות אלו עם תחומים אחרים בהתפתחות של המתבגרים. למשל, קושי בתפקוד בחברה כמו התקדמות דלה בלימודים ובחברה, פסיכופתולוגיות שונות כמו דיכאון, או קשיים על רקע בריאותי כמו בעיות אכילה (Jessor, 1998; Steinberg & Morris, 2001). על אף שניתן להתלונן על חוסר תשומת הלב להתפתחות הנורמטיבית של מתבגרים בעשורים האחרונים, ההתמקדות במדעי החברה בבעיות התנהגות של מתבגרים יצרה עושר רב של מידע המבוסס על מחקר מוצק. יתר על כן, הרבה מהנלמד אודות התפתחות לא רגילה בהתבגרות, העשיר את ההבנות אודות התפתחות נורמלית של מתבגרים. כתוצאה מכך ומשורה של מחקרי אורך, החלו להתגלות מספר מסקנות כלליות אודות בעיות התנהגות של מתבגרים, אשר משפיעות על המחקרים בנושא בעת האחרונה: ראשית, יש צורך להבחין

בין התנסויות מקריות לדפוס מתמשך של התנהגות מסוכנת או בעייתית. שנית, חשוב להבחין בין בעיות אשר התפתחו מקורן בתקופת ההתבגרות, לאלו אשר השורשים שלהן נעוצים בתקופות קודמות. בעיה שצצה משך ההתבגרות, לא חייבת להיות בעיה של ההתבגרות. שלישית, רבות מן הבעיות הנחווות על ידי מתבגרים הן ברות חלוף במהותן, ויפתחו במעבר לבגרות מלאה. כאמור, דבר זה תלוי בהתפתחות קודם ההתבגרות (Steinberg & Morris, 2001).

תקופת ההתבגרות היא תקופת מעבר והיא מאפשרת התנסות בתהליכים ויכולות שונות. אריקסון (Erikson, 1968) תפס את ההתבגרות כמורטוריום פסיכולוגי, אשר בו יכולים המתבגרים להתנסות ברעיונות והתנהגויות אשר סוללים את דרכם לבגרות עצמאית ומוצלחת יותר. ההתנסות היא אחד התהליכים המרכזיים בגיבוש הזהות: מתבגרים מתנסים ומתאמנים ביחסים בינאישיים, ביכולת שכלית מופשטת, בשינויים פיזיולוגיים, בקבוצת השווים, בדימוי העצמי ועוד (דויטש, 1994). מכאן שנטילת סיכון בגיל ההתבגרות היא לא דווקא שלילית. היא יכולה להיות כוח חיובי וחינוכי ביותר בהתפתחות של המתבגר במובנים של הרפתקנות, יצירתיות ושאיפה לקחת אתגרים בחיים (Moore & Parsons, 2000).

מחקרים ארוכי טווח בנושא, מראים כי בהתבגרות המאוחרת, התנסות בנטילת סיכונים היא נורמטיבית מבחינה סטטיסטית כמו גם אדפטיבית מבחינה פסיכולוגית, כלומר הם הובילו לחקירת האפקט החיובי שיש להתנהגויות הסיכוניות והשפעתן על תפקודים התפתחותיים חיוניים. הטענה היא כי כנראה בשנים האחרונות המורטוריום של גיל ההתבגרות עליו דיבר אריקסון התקצר, בשל הצורך של המתבגרים לעבוד ולהרוויח כסף למימון מוצרי הצריכה הפופולריים. כיום, מתבגרים נושאים על עצמם אחריות כבר מגיל צעיר ונטילת סיכונים היא דרכם לעריכת 'בחינת תפקידים' (role experimentation). ביטחון עצמי, הערכה עצמית, התמודדות עם לחץ ויזמות, הם כולם רווח פוטנציאלי, אשר יכול לקרות כתוצאה מהתנהגויות של נטילת סיכון אצל מתבגרים. מצד שני, החוקרים לא הגיעו למסקנות שהתנהגויות סיכוניות אצל מתבגרים, כגון שימוש בסמים ומין לא בטוח, מגבירים את הרווחה הפסיכולוגית שלהם. יותר מכך, לדבריהם אין מחקרים כיום אשר יכולים להצביע על אפקט חיובי להתנהגויות כרוניות של נטילת סיכונים (Moore & Parsons, 2000; Silbereisen, 1998).

מאחר וידוע לנו כי רוב המתבגרים מבצעים מדי פעם התנהגות סיכונית זו או אחרת, מתי אם כן נדע כי ההתנהגות מהווה סכנה משמעותית לבריאותו ושלמותו ארוכת הטווח של המתבגר? ראשית, סביר כי התנהגות של נטילת סיכון תתחיל להוות בעיה רצינית כאשר היא מתחילה בגיל צעיר יחסית. שנית, התנהגות מסתכנת ארוכת טווח ולא רק התנסויות חד פעמיות, מאותתת על קשיים בעתיד. שלישית, המתבגר עלול להיות בבעיה רצינית כאשר

הוא כבר שקוע בסגנון חיים של התנהגות מסתכנת, עד כדי חוסר קשר גמור לסגנון חיים יצרני וחיובי (גרין, 1994).

נהיגה מסתכנת בגיל ההתבגרות

באופן יחסי מתבגרים מעורבים ביותר תאונות דרכים מאשר קבוצות גיל אחרות. באופן ספציפי, הם מעורבים יותר בתאונות כמו סטייה מהנתיב ותאונות חזיתיות מול רכב אחר. תאונות מסוג זה נגרמות לרוב כתוצאה ממהירות נהיגה מופרזת, איבוד שליטה על הרכב וסטייה מנתיב הנסיעה (Ulleberg & Rundmo, 2002).

היקף התופעה

בתחילת שנת 2006 היו בישראל כ-3 מיליון נהגים המורשים לנהוג. מדי שנה, מצטרפים כמאה אלף נהגים חדשים למצבת הנהגים. כמחצית המצטרפים הם בני 18 או למטה מזה, כ-30% בני 19 עד 24, כ-14% בני 25 עד 34 והשאר כ-6% מבוגרים יותר. ניתן לראות מהנתונים כי רוב הנהגים החדשים הם צעירים גם בגיל. הגיל נמצא כאחד המשתנים המשפיעים ביותר על מידת המעורבות בתאונות בכלל ובתאונות קטלניות וקשות במיוחד. הנהגים בני 18 עד 24 מהווים ה-18% מכלל הנהגים, אבל כאשר בודקים את הנפגעים בתאונות, נמצא כי הם מעורבים בתאונות בשיעור שעולה בהרבה על שיעורם באוכלוסיית הנהגים. הנהגים הצעירים מהווים 26% מכלל הנהגים המעורבים בתאונות ו-29% מכלל הנהגים המעורבים בתאונות קטלניות וקשות (משרד התחבורה, 2007).

גורמים שונים לתאונות דרכים בקרב נהגים צעירים

במחקר בתחום התחבורה קיים מושג הנקרא "פרדוקס הנהג הצעיר". נהגים צעירים צריכים לרכוש ניסיון בנהיגה כדי שיהיו נהגים טובים יותר, אך בזמן שהם נמצאים על הכביש, הם מועדים יותר לתאונות בשל חוסר הניסיון שלהם (סופר-גלרט, 1997). למרות שהנהגים הצעירים נמצאים פחות על הכביש מהמבוגרים מהם, הנסיעות שלהם מתאפיינות באחוז גבוה של נסיעות בשעות הלילה ובסופי שבוע וכאלו הקשורות לבילויים והכוללות מספר רב של נוסעים (משרד התחבורה, 2002).

נהיגת לילה ועייפות: כידוע, תאונות המתרחשות בלילה חמורות יותר מאלו הקורות בשעות היום. בשנת 2001 כשלושה רבעים מבין ההרוגים בתאונות דרכים בגילאים 17 עד 19 וכשני שלישים מבין הצעירים בגילאים 20-24 נהרגו בלילה. הצעירים עצמם מדווחים על שכיחות גבוהה בנהיגה בלילה לעומת קבוצות אחרות באוכלוסייה. בנוסף, קיימת העייפות אשר מהווה

גורם סיכון בקרב צעירים המשרתים בצבא ומגיעים לחופשות. צעירים אלו מעדיפים בילוי עם חברים ומועדים לפורענות כאשר הם נוהגים בכבישים (משרד התחבורה, 2002).

שתיית אלכוהול: בסקרים אשר נעשו בשנים האחרונות, נמצא כי אחוז גבוה מאוד מהצעירים הנוהגים, הודו בנהיגה לאחר שתייה. במחקר השוואתי בין השנים 1997 ו-1999 נמצא כי בקרב מבלים בפאבים קיימת עלייה בכמות האלכוהול אותה שותים אנשים. לעומת זאת, כנראה ההסברה אשר נעשתה בישראל בשנים האחרונות נשאה פרי מאחר והנהגים אשר התכוונו לנהוג לאחר הבילוי שתו פחות אלכוהול מחבריהם (משרד התחבורה, 2002).

הרה (Here, 2000) מציגה חמישה "מצבי סיכון" פסיכולוגיים (risk states) אשר נחווים לדעתה על ידי בני נוער נוהגים. שניים מהם נחשבים כרצויים מבחינת בטיחות התנועה: נהיגה זהירה כרגיל והימנעות אקטיבית ומכוונת מסיכון. שלושת האחרים אינם רצויים: תפיסת סיכון מופחתת, קבלת הסיכון כמחיר וחיפוש סיכון (או חיפוש גריה). מצבי הסיכון אינם פועלים באופן בלעדי ויכול להתרחש אירוע בו יתקיים יותר ממצב אחד. למשל נהג צעיר עלול לעקוף באופן לא זהיר משום שהוא נהנה להרגיש קרוב לסכנה וגם משום שהוא נכשל בהבנה המלאה אודות הרמה האמתית של הסיכון במעשה זה.

התנהגויות של סיכון בנהיגה והבדלים בין המינים

רוב הנתונים הקיימים לגבי מעורבות נשים בתאונות דרכים מעידה על כך שהיא נמוכה מזו של הגברים. כך גם בקרב מתבגרים - בהשוואה בין נהגים ונהגות צעירים נמצא שמעורבות הנשים בתאונות נמוכה יותר מזו של הגברים, גם כאשר הגיל והוותק שווים (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2003). מספר סיבות יכולות להוביל להבדלי המין בנטילת הסיכונים בכביש. סוציאליזציה שונה אשר אינה מעודדת התנהגות מוחצנת ותוקפנית, חשיפה נמוכה יותר של בנות לנהיגה ועוד. מהמחקרים עולה כי קיימת נטייה נמוכה יותר של נשים לחיפוש גריה ולשיקולי דעת סיכונים גבוהים יותר לתאונה יחסית לגברים. כמו כן, נמצא שנשים דירגו גבוה יותר ושונה יותר מגברים את החומרה והסבירות שמגוון התנהגויות נהיגה יובילו לתאונה, כמו אי חגירת חגורת בטיחות (סופר-גלרט, 1997).

הבדלים בין המינים נמצאו גם במחקרים לגבי סגנונות התמודדות במצבי לחץ. נמצא כי במצבי לחץ קצר טווח גברים דיווחו על אסטרטגיה של הימנעות, ללא קשר לסוג האירוע. אסטרטגיה זו נחשבת יעילה יותר לטווח קצר מכיוון שהיא מגנה ממצוקה רגשית. יחד עם זאת, כאשר מצב הלחץ הכיל איום פיזי, שימושן של נשים באסטרטגיה של דריכות, הייתה אדפטיבית יותר בגלל תשומת ליבן לסימני אזהרה מוקדמים. לעניין זה, נהיגה יכולה להיחשב

מצב לחץ קצר טווח, בו נדרש הפרט להתמודד עם מגוון איומים. הבדלים בסגנון ההתמודדות בין גברים לנשים יכולים להוביל להבדל במידת ההסתכנות.

תכניות התערבות

שינוי משמעותי בגישה כלפי נהיגה מסתכנת החל להתרחש בשנת 1987 כאשר הרחיב ג'סור (Williams, 1998) את תיאורית 'ההתנהגות הבעייתית' והוסיף את הנהיגה המסתכנת. בעיית התנהגות זו אצל מתבגרים, מהווה אספקט נוסף בסגנון החיים הכללי ומראה כי הגורמים הפסיכוסוציאליים אחראים לחלק נכבד מהשונות בהתנהגות הסיכון בנהיגה בהתבגרות ויכול להיות שבשל כך יש צורך בהתערבות המיועדת לסגנון החיים הבעייתי והסיכוני ולא שיהיה תחום לנהיגה בלבד. באותה עת, התכונות, הערכים והנאמנות לקבוצת השווים, הופכים תת-קבוצה מסתכנת זו לקשה להשפעה באמצעות שכנוע ומאמצים חינוכיים. על אף שג'סור קרא לתיאוריה שלו 'התנהגות בעייתית', הוא האמין כי התנהגויות אלו הן פונקציונליות, בעלות משמעות ותכלית, ואינסטרומנטליות יותר מאשר שרירותיות או פתולוגיות. הוא הציע כי התנהגויות בעייתיות כגון נהיגה מסתכנת, משרתות בעצם פונקציות התפתחותיות חשובות הכוללות התמודדות עם רגשות של חוסר התאמה, בניית תחושה של זהות אישית וציון מעבר לסטטוס בוגר יותר.

שאלות רבות עולות כאשר דנים בדרכים היעילות והמתאימות ביותר להתערב ולהשפיע על בני הנוער להימנע או להפסיק בהתנהגויות של נטילת סיכון מכל סוג שהוא. במחקר נמצא כי מתבגרים אשר מבצעים פעולות סיכוניות נוטים לתפוס את הסיכונים כידועים להם, ממצא אשר מעלה את השאלה אודות היעילות הפוטנציאלית של מידע ושל תכניות חינוכיות המתוכננות להפחית את כניסתם של צעירים להתנהגויות של נטילת סיכון. קיימות תכניות התערבות רבות הנוגעות להתנהגויות סיכון מסוגים שונים. למשל, ניתן למצוא למשל חוברת שלמה בה מפורטות 51 "תכניות מבטיחות", המיועדות לגשר על הפער בין התאוריה לפרקטיקה ומטרתן לקדם מוכנות של מערכות חברתיות ליצור שינוי בקרב אוכלוסיית בני נוער, המשתתפים בפעולות המערבות סיכונים. אמנם, לא מופיעות בחוברת זו התערבויות המיועדות לטיפול בנהיגה מסתכנת, אך קיים דיון במרכיבים של תכנית התערבות ותכניות אשר נוגעות באופן עקיף בנהיגה, למשל התמודדות עם לחץ (Williams, 1998).

מחקרים מצאו כי אנשי טיפול המתכננים תכניות התערבות למיניהן, צריכים להתייחס לאפשרות כי יש צורך בגישות שונות כדי להשפיע על סוגים שונים של מתבגרים, אשר מתנהגים בהתנהגויות סיכון שונות. למשל, קיים שוני בין התערבות מול מתבגר אשר הסתגל טוב חברתית מול הניסיון להשפיע על ההתנהגות של מתבגר המתקשה בחברה. וויליאמס (

(Williams, 1998) פסימי יותר ואינו מוצא תכניות אשר הצליחו להשפיע באופן חיובי ולאורך זמן. לדבריו קשה לשנות התנהגויות הקשורות לסגנון חיים בתכניות התערבות שהן בעצם קצרות טווח. תכניות מוצלחות ואפקטיביות יוכלו להתקיים אולי כאשר תהייה הבנה מלאה מדוע מתרחשת נהיגה מסתכנת.

במחקר נוסף, נמצא כי כאשר ההתנהגות נתפסה על ידי המתבגר כסוגיה מוסרית, השתתפות בהתנהגות סיכון התקשרה למונח הנקרא שיקול דעת מוסרי (moral reasoning): שיקול הדעת אמנם מתפתח בתקופת ההתבגרות אבל לא בהכרח מנבא התנהגות. נמצא כי כאשר ההתנהגות נתפסה כבחירה אישית, לא היה קשר לשיקול דעת מוסרי, כמו שקורה הרבה פעמים עם מתבגרים. העובדה כי התפיסות השונות של מתבגרים לגבי חלק מהסיכונים בתור סוגיה אישית, אחרים בתור מוסרי ואחרים ערבוב של אישי ומוסרי, מציעה כי ההתערבויות צריכות לפנות לסיכונים ספציפיים כמו למשל התנהגות אנטי-סוציאלית או נהיגה מסתכנת, יותר מאשר התנהגויות סיכון באופן כללי. בנוסף, יכול להיות כי חינוך והתערבויות להפחתת מעורבות בהתנהגויות סיכון, צריכות לעזור למתבגרים להתמקד על התוצאות של מעשיהם על האחרים, יותר מאשר הסכנות האישיות אשר משרתות, אולי בצורה לא מודעת, להגדיר סיכונים אלו בתור נושא של החלטות אישיות מנקודת מבטם של המתבגרים. בישראל, תכנית הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בתחום הכשרת הנהגים, נוגעת להתנהגות הסיכון בנהיגה באופן ספציפי ומנסה לגעת בתחומים רבים ככל האפשר: הכשרה בבתי ספר טרם לימוד הנהיגה, מבחן הנהיגה (תיאוריה ומעשי), תמיכה בשיטת רישיון הנהיגה המדורג, השתלמות לנהגים בצה"ל וקורסים לרענון ונהיגה נכונה במכון הארצי לנהיגה (משרד התחבורה, 2007).

הקשר בין אכיפה ותאונות דרכים: בכל העולם יש לאכיפה תפקיד חשוב בהשפעה על התנהגות נהגים בכבישים וכתוצאה מכך, במניעת תאונות דרכים. מאכיפת חוקי התנועה עד להשפעה על תאונות הדרכים, קיימת מערכת קשרים ענפה אשר עוברת דרך תפיסת הנהגים, שינויי התנהגות, שינויי נורמות הנהיגה ועוד. בתהליך זה מעורבים גורמים רבים כמו נוכחות המשטרה בכבישים, רמת חשיפת המשטרה לנהגים, רמת האכיפה הנתפסת, רמות העונשים על עבירות תנועה ועוד. למשל במקרה של הנהיגה תחת השפעת אלכוהול, מעורבים גופים אחדים ולא רק המשטרה בשטח. במדינות אחדות בהן נערכו תכניות רחבות היקף למניעה וצמצום תופעת הנהיגה תחת השפעת אלכוהול, התלוו לפעולות המשטרה פעילויות של מערכות בתי המשפט, מערכת השיקום לעבריינים צעירים, מערכות ההסברה והחינוך. ואכן, מסקירה של כ-40 מחקרים שנערכו בתחום נמצא כי האפקט הכללי של אכיפת הנהיגה תחת השפעת אלכוהול מסתכם בירידה מובהקת של כ-4% בכלל התאונות, כאשר

בתאונות קטלניות ותאונות עם נפגעים האפקט היה גבוה יותר – ירידה מובהקת של 9% ו-7% בהתאמה. בנוסף, שלילת רישיון מתקשרת עם ירידה מובהקת של 18% בכלל התאונות ונראית כאמצעי היעיל ביותר לצמצום התאונות הקשורות לנהיגה תחת השפעת אלכוהול (גיטלמן והקרט, 2003).

בניתוח תכנית אכיפה מוגברת בין השנים 1997 ו-1998 נמצא כי הייתה ירידה במגמת התאונות אך השינויים לא היו מובהקים. מניתוח עמדות הנהגים נמצא כי על מנת לשפר התנהגויות ספציפיות, צריך ליצור תחושה ברורה של אכיפה מוגברת ספציפית וצריך להתמקד בפרסום ובמקביל באכיפה של מספר קטן של עבירות (גיטלמן והקרט, 2003).

שינויים בתחום החקיקה: מאחר והגורם המשפיע ביותר על איכות הנהיגה ועל בטיחותה הוא הנהג עצמו, הותקנו בשנים האחרונות תקנות וחוקים רבים ושונים, החל משלב לימוד הנהיגה וקבלת הרישיון ועד לפיקוח שנועד לאתר נהגים מסוכנים.

עקב ריבוי התאונות על ידי נהגים חדשים וצעירים, הותקנה בשנת 1999 בישראל תקנת "נהג חדש" אשר מטרתה להפחית את מספר התאונות על ידי נהגים אלו: המטרה הייתה לצמצם את המעורבות הגדולה של נהגים צעירים בתאונות דרכים. שנה לאחר שהותקנה התקנה בישראל נבדק הנושא באופן אמפירי והממצאים העידו על תופעה ייחודית של שיפור בטיחותי בקרב אלו מהנהגים אשר קיבלו את רישיון הנהיגה באותה שנה וחויבו על פי החוק לנהוג בחודשיים הראשונים לאחר קבלת הרישיון עם מלווה צמוד. כלומר, בעקבות תקנת הליווי פחות נהגים חסרי ניסיון היו מעורבים בתאונות, בהשוואה לתקופה הקודמת בקרב כלל המחזיקים ברישיון בעלי ותק דומה (מוקואס, 2002).

שינויים נוספים בחקיקה הם שיטת ניקוד חדשה למעקב אחרי נהגים המורשעים בעברות תנועה (מאז 2003), שיפורים בתקנות העוסקות בנהג חדש (מאז 2004), שדרוג מערך לימודי הנהיגה ברכב דו-גלגלי (מאז 2004), החלה ברפורמה בקורסים לנהיגה נכונה (מאז 2005), שינוי מתכונת מבחני הנהיגה (מאז 2007) ועוד (משרד התחבורה, 2006).

פעולות בתחום ההסברה: פעילויות רבות נעשות בתחום ההסברה. מגיל צעיר מאוד מנסים לחנך לבטיחות בדרכים ועד לנהיגה זהירה בגיל התיכון. בשנים האחרונות עולים לאוויר קמפיינים ברדיו ובטלוויזיה, דוגמת הקמפיין השנוי במחלוקת של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, אשר נועד לעודד חגירת חגורות בטיחות גם במושב האחורי. דוגמה נוספת היא הקמפיין לשינוי העמדות וההרגלים ביחס לאלכוהול ונהיגה אשר החל בשנת 1995. הסיסמא אשר נבחרה להוביל את הקמפיין הייתה "אם שותים לא נהגים, בשביל זה יש חברים". מסקר אשר נערך שנה לאחר הפרסום נמצא כי רמת המודעות לסכנות שאחרי שתיית אלכוהול עלתה בקרב האוכלוסייה ובמקביל הוחדרה בהצלחה הנורמה להחליט מראש מי

ינהג. על אף תוצאות אלו, נמצא כי גברים העדיפו לנהוג לאחר ששתו, מאשר לתת את מפתחות הרכב לבת זוגם ובנוסף, כי נשים לא מתעקשות לקחת את מפתחות הרכב לידיהן לאחר שבני זוגם שתו (משרד התחבורה, 2002).

לסיכום

מתבגרים נוטים לקחת את בריאותם כמובנת מאליה. האנרגיות שלהם מונפות להשגת פופולריות, אוטונומיה מהמבוגרים, הצלחה בלימודים ובספורט, סיפוק ביחסים רומנטיים וחברתיים ובטחון בעצמם. אולם, תוך כדי השגת מטרות אלו, ההחלטות והבחירות אותן מבצעים המתבגרים יכולות לערב התנהגויות אשר פוגעות בשלומם ובבריאותם. התנהגויות אלו נקראות התנהגויות של נטילת סיכון, מושג אשר מופיע בשנים האחרונות בתדירות גבוהה בספרות המקצועית ובאמצעי התקשורת. משמעותו מתבטאת בבחירה בהתנהגות שהיא בעלת פוטנציאל סיכוני לבריאות הנפשית או הפיזית ועלולה להוביל לפגיעה, לנכות ואפילו למוות. כיום, נחשבת התופעה לחמורה במיוחד בקרב אוכלוסיית המתבגרים בארץ ובעולם. אלו נתפסים בעיני הציבור כחסרי זהירות, כאימפולסיביים, כמחפשי ריגושים וכמוכנים ליטול סיכונים באופן תדיר.

גיל הנהג נמצא כאחד המשתנים המשפיעים ביותר על מידת המעורבות בתאונות קטלניות וקשות. נהגים צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים הן בגלל חוסר ניסיון בנהיגה אך גם בגלל סגנון הנהיגה (משרד התחבורה, 2007).

הגישה המסורתית תומכת בחינוך פורמלי לנהיגה, באמצעות קורסים לצעירים המלמדים כיצד לנהוג ועל ידי סימון וענישה של אלו אשר מבצעים עברות תנועה. גישה זו מושפעת מהאסכולות אשר הפעילו תכניות התערבות ומחקרים אשר בדקו התנהגויות סיכון ספציפיות כגון שימוש בסמים ואלימות. מהירות למשל היא גורם אשר נקשר רבות לתאונות של צעירים, והודגש הצורך לשלוט על התנהגות זו באמצעות אכיפה וענישה, יותר מאשר לנסות להבין אילו גורמים בהתפתחות ההתבגרות מסייעים ותומכים בהתנהגויות סיכון מסוג זה. פרספקטיבות חדשות כאלו, כוללות גישות מתוחכמות יותר להבנה והפחתה של התנהגויות הסיכון בנהיגה. כיום, מתגברת ההכרה בחשיבותם של גורמים בסגנון החיים התורמים להרגלי נהיגה אצל צעירים. הורים, אנשי חינוך וטיפול חייבים לקיים בניהם את ההבנה כי צריך לבחון נהיגת צעירים בהקשר הכללי יותר של התפתחות המתבגרים. אנו יודעים כי אלו אשר מובילים בהתנהגות בעייתית בנהיגה, מעורבים בהתנהגויות סיכון נוספות ועלינו לתת את מלוא תשומת הלב לסוגיה זו.

מקורות

גיטלמן, ו. והקרטר, ש. הקשר בין אכיפה ותאונות דרכים. חיפה: המכון לחקר התחבורה, מוסד הטכניון למחקר ופיתוח.

גרין, ד. (1994). השימוש בסמים ואלכוהול אצל מתבגרים – הסיכון המסוכן. אצל ס. שניידר וח. דויטש (עורכים). נטילת סיכונים בגיל ההתבגרות. (עמ' 22 – 39). ירושלים: מכון סאמיט.

דויטש, ח. (1994). ונשמרתם מאוד לנפשותיכם. אצל ס. שניידר וח. דויטש (עורכים). נטילת סיכונים בגיל ההתבגרות. (עמ' 7 – 10). ירושלים: מכון סאמיט.

ירושלים: מדינת ישראל.

מקואס, ד. (2002). השפעת חיוב ליווי נהגים מתחילים על הבטיחות. חיפה: הטכניון, המכון לחקר התחבורה.

משרד התחבורה (2002). הנהג הצעיר: נהיגה ואלכוהול. ירושלים: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

משרד התחבורה (2006). בתנועה מתמדת: תחבורה בישראל – ביבשה, בים ובאוויר. ירושלים: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

משרד התחבורה (2007). מגמות בבטיחות דרכים בישראל: 1997 – 2006. ירושלים: הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

סופר-גלרט, ל. (1997). הכחשה, נטילת סיכון ונהיגה בקרב מתבגרים. חיבור לשם קבלת התואר "מוסמך". אוניברסיטת חיפה: החוג לפסיכולוגיה.

Erikson, E. H. (1968). Identity, youth and crisis. New York, N.Y: W. W. Norton & Company.

Harre', N. (2000). Risk evaluation, driving, and adolescents: a typology. Developmental Review, 20, 206– 226.

Jessor, R. (1998). New perspectives on adolescent risk behavior. In R. Jessor (Ed.), New perspectives on adolescent risk behavior. New York, NY: Cambridge University Press.

Moore, S. & Parsons, J. (2000). A research agenda for adolescent risk-taking: where do we go from here? Journal of Adolescence, 23, 371-376.

Silbereisen, R. K. (1998). Lessons we learned - Problems still to be solved. In R. Jessor (Ed.), New perspectives on adolescent risk behavior (pp. 518-543). New York, NY: Cambridge University Press.

Steinberg, L. (2005). Adolescence. Boston: McGraw-Hill.

Steinberg, L. & Morris, A.S. (2001). Adolescent development. Annual Review of Psychology, 52, 83-110.

Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: the psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure drivers' risk-taking attitudes. Scandinavian Journal of Psychology, 43, 227-237.

Williams, A. F. (1998). Risky driving behavior among adolescents. In R. Jessor (Ed.), New perspectives on adolescent risk behavior (pp. 221-240). New York, NY: Cambridge University Press.