

האוניברסיטה העברית בירושלים
הפקולטה למדעי החברה
בית הספר ע"ש פדרמן למדיניות ציבורית וממשל

המניעים לנהיגה לא נורמטיבית בקרב אנשים נורמטיביים בישראל

עבודת גמר לצורך קבלת תואר "מוסמך במדיניות ציבורית"

מגישה : נילי שמעוני
בהנחיית : פרופ' אילן סלומון

הכרת תודה

ברצוני להודות מקרב לב לאנשים אשר סייעו לי לאורך כל הדרך ואשר הודות להם התאפשרה הגשתה של עבודה זו.

תודה לפרופ' אילן סלומון על ההנחייה האקדמית, הסבלנות, הסיוע והמאמץ שהשקיע.

תודה לפרופ' ערן פייטלסון, ראש בית הספר למדיניות ציבורית, על התמיכה וההקשבה במהלך כתיבת העבודה.

תודה מיוחדת ל"קרן רן נאור", אשר תרומתה הנדיבה איפשרה את ביצוע עבודת מחקר זו.

תודה מיוחדת לדר' חנן פולנסקי על הסיוע בעיבודים הסטטיסטיים, על עצותיו המועילות, ההתעניינות, העידוד והסבלנות.

תודה לחברי, מיכל לוי, חיים אביטל ודידי שמאס-גנטק על העזרה באיסוף הנתונים והקריאה הביקורתית.

תודה מקרב לב לבני משפחתי על העידוד, התמיכה והליווי לאורך כל שלבי כתיבת עבודה זו.

תקציר

מחקר זה בוחן מדוע אנשים נורמטיביים בישראל נוהגים באופן לא נורמטיבי בכביש. המחקר כולל שני חלקים, איכותי וכמותי. בחלק האיכותי זוהו ארבעה משתנים עיקריים בגינם פרטים ינהגו באופן לא נורמטיבי: 1) שעת חירום 2) הרצון לחנך את הנהג האחר 3) התנהגות אגרסיבית 4) נוחות הנהג. בחלק הכמותי דורגו ארבעת המשתנים המרכזיים שזוהו בחלק האיכותי, בהתאם למידת ההסכמה הכללית עימם. מידת ההסכמה הכללית מוגדרת כממוצע של כל משתנה ומשמעותה תמיכה בהתנהגות לא נורמטיבית מסוימת. ההנחה היא שהסכמה עם התנהגות לא נורמטיבית עשויה לחזות את ביצועה של אותה התנהגות. התוצאות הראו את הדרוג הבא: במקום הראשון מקרה חירום, בשני חינוך, אחריו אגרסיביות ולבסוף נוחות הנהג. הממצאים שעלו במחקר זה, מעידים על כך, שבניגוד לדעה הרווחת, שלפיה אגרסיביות היא המובילה את הנהג הישראלי לנהוג בצורה לא נורמטיבית בכביש, הרי על פי ממצאי מחקר זה המניע להתנהגות זו הוא ניסיון להתערב באופן בו האחר נוהג מתוך נטייה לגרום לו לנהוג טוב יותר, לחנכו, לצמצם את התרחשותן של טעויות בכביש ואולי גם מתוך מגמה להוכיחו ולהעמידו על טעותו. לסיכום, הממצאים מראים שההתנהגות הלא נורמטיבית של הנהג הישראלי הינה ביטוי תרבותי לפן הקולקטיביסטי של החברה הישראלית.

תוכן עניינים

1	הכרת תודה
2	תקציר
3	תוכן עניינים
4	1. מבוא
6	2. רקע
6	2.1 הגופים המטפלים בנושא בטיחות בדרכים בישראל
6	2.1.1 הגופים המטפלים בנושא בטיחות בדרכים מטעם המדינה
8	2.1.2 הגופים המטפלים בנושא בטיחות בדרכים מטעם המגזר השלישי
9	2.2 הגורמים לתאונות הדרכים
10	2.2.1 הרכב
10	2.2.2 התשתיות
11	2.2.3 הגורם האנושי
13	2.2.3.1 אגרסיביות כגורם מסביר לתאונות דרכים
13	2.2.3.2 הגדרות לאגרסיביות
15	2.2.3.3 הגדרות לזעם בכביש (Road Rage)
17	3. המחקר
17	3.1 מחקר איכותי
17	3.1.1 משתנים
18	3.1.2 שיטת המחקר
19	3.1.3 ממצאי השאלון האיכותי
21	3.2 מחקר כמותי
22	3.2.1 משתנים
22	3.2.2 שיטת המחקר
23	3.2.3 מאפיינים סוציו-דמוגרפים של המשיבים
23	3.2.4 מידת ההשפעה על ההתנהגות הלא נורמטיבית
24	3.2.4.1 מקרה חירום
24	3.2.4.2 חינוך
25	3.2.4.3 אגרסיביות
26	3.2.4.4 נוחות הנהג
26	3.2.5 ממצאי השאלון הכמותי
30	4. דיון
34	5. סיכום
35	5.1 כיווני מחקר עתידיים
36	6. נספחים
36	6.1 נספח מספר 1
43	6.2 נספח מספר 2
50	6.3 נספח מספר 3
70	6.4 נספח מספר 4
71	7. ביבליוגרפיה

1. מבוא

תאונות הדרכים הן אחת הבעיות החמורות ביותר איתן נאלצת להתמודד המדינה. מאז קום המדינה ועד לשנת 2004 נהרגו בכבישי ישראל כ-23,000 בני אדם בתאונות דרכים. מתוך נתוני "הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים" עולה כי, מדי שנה ישנם למעלה מ-500 הרוגים, 3000 פצועים קשה, וכ-50,000 בני אדם מפונים לבתי-חולים. הנזק הכלכלי הנגרם למדינת ישראל כל שנה עומד על 12.6 מיליארד ₪ (נכון לשנת 2004).

חישוב נוסף שנעשה על ידי "החברה הלאומית לדרכים בישראל" (מ.ע.צ), מצא שעלותו של הרוג אחד נאמדת בכ-4.5 מליון ₪ ועלותו של פצוע קשה בכ-1 מליון ₪ (עלויות ישירות ועקיפות). אין ספק שהוצאה זו היתה יכולה להיות מופנית לשיפור תחומים אחרים לרווחת התושבים. תאונות דרכים היא אירוע שבו נגרם נזק לאדם, לרכוש, לרכב המעורב בתאונה, או לכל הגורמים גם יחד. בהשוואה למדינות המערב, נכון לשנת 2005, ישראל נמצאת במקום השלישי בשיעור הרוגים ל-100,000 כלי רכב (כאשר במקום הראשון נמצאת צרפת, במקום השני- פורטוגל והולנד במקום ה-15 האחרון)¹.

לתאונות דרכים יש עלות גבוהה גם במדינות מערביות נוספות. על פי נתוני NHTSA² National Highway Traffic Safety Administration, "הרשות הלאומית האמריקאית לבטיחות בדרכים", עלות תאונות הדרכים בארה"ב היא כ-231 מיליארד דולרים, כ-2.7% מהתמ"ג (נכון לשנת 2000). ההפסד הכספי כתוצאה מתאונות הדרכים במדינות האיחוד האירופי הינו פי שניים מכלל תקציבו של האיחוד האירופי³. בספרות מקובל לחלק את הגורמים לתאונות דרכים למצב הרכב, לתשתיות ולגורם האנושי⁴. עבודה זו מתמקדת בגורם האנושי.

"הגורם האנושי" הינו קטגוריה רחבה הכוללת ביטויים רבים כגון מאפיינים התנהגותיים/ אישיותיים, שימוש בתרופות, עייפות והרגלי נהיגה ומאפיינים דמוגרפים כגון מין וגיל⁵. עבודה זו מתמקדת במאפיינים ההתנהגותיים, דהיינו התנהגות הנהג. במחקרים נמצא קשר חזק בין התנהגות הנהג לבין התרחשות תאונות דרכים⁶. במסגרת התנהגות הנהג ישנו שימוש בביטויים כמו "נהיגה אגרסיבית" ו"זעם בכביש", כאשר רוצים לתאר התנהגות לא מקובלת ו/או מסוכנת⁷. קטגוריות אלו כוללות מגוון של ביטויים שיפורטו בהמשך העבודה. למעשה, ניתן להתייחס לאותם ביטויים, כהתנהגות בניגוד לחוקי התנועה. במחקר זה, התנהגות בניגוד לחוקי התנועה מוגדרת כהתנהגות לא נורמטיבית. עבודת מחקר זאת באה לבחון מהם המצבים בהם אנשים נורמטיביים, אנשים מהישוב, נוהגים באופן לא נורמטיבי בכביש.

¹ <http://pasimlev.mot.gov.il/NR/rdonlyres/0AC73954-D7D4-4FDE-B93A-2065B948F265/0/11TEUNOT20.PDF>

² הוקמה בשנות השבעים על פי חוק בכדי לתכנן ולהוציא אל הפועל תוכניות לבטיחות בדרכים. פועלת תחת פיקוחה של מחלקת התחבורה האמריקאית.

³ Petridou & Moustaki, 2000

⁴ לדוגמה ראה, סיקרון ואח', 2005, <http://bd.mot.gov.il>

⁵ להרחבה בנושא ראה, טאובמן-בן-ארי, 2005

⁶ במחקרם של Petridou & Moustaki משנת 2000, מופיע כי התנהגות הנהג תורמת לכ-95% מתאונות הדרכים.

⁷ סיקרון ואח' (2005) מציינים שגורמי אנוש מיוחסים לכ-85% מהתאונות.

⁷ ראה, Hennessy & Wiesenthal, 2001, Shinar, 1998

אנשים נורמטיביים, לצורך המחקר, הינם אנשים מן השורה, שומרי חוק וכפי שמופיע לעיל, התנהגות לא נורמטיבית, היא התנהגות בניגוד לחוקי התנועה. לצורך המחקר התנהגות לא נורמטיבית כוללת מעבר בין נתיבים ללא איתות, הבהוב/סינוור באורות, נסיעה בשולי הכביש, אי שמירת מרחק, מעבר תכוף בין נתיבים, מעבר לא הולס-אגרסיבי בין נתיבים ("הידחפות"), מניעת מעבר בין נתיבים מנהגים אחרים, מניעה מנהגים אחרים להשתלב בתנועה, שימוש בתנועות מגונות, נהיגה במהירות מופרזת, אי עצירה בתמרור עצור, שימוש בלתי פוסק בצופר, שימוש באלומות מילולית ושימוש באלומות פיזית.

מחקר זה בוצע על האוכלוסייה היהודית-ישראלית וכאמור, הוא בא לבדוק מהם המניעים לנהיגה לא נורמטיבית של אנשים רגילים מהיישוב. לשם כך המחקר מתחלק לכמה חלקים: תחילה ניתן רקע אודות הגורמים המטפלים בנושא תאונות הדרכים בישראל. לאחר מכן מפורטים הגורמים לתאונות הדרכים. על בסיס גורמים אלו נכתב פרק המחקר המחולק למחקר איכותי ולמחקר כמותי. על בסיס ממצאי המחקר ניתנות המלצות מדיניות וכיווני מחקר עתידיים.

2. רקע

תאונות הדרכים איתן נאלצת להתמודד מדינת ישראל, אינן יורדות מסדר היום הציבורי. בעיה זו מלווה את המדינה מיום היווסדה ולאורך השנים ישנו ניסיון התמודדות עם הבעיה מצד גורמים שונים, הן מתוך המערכת הפוליטית והן מחוצה לה.

תאונות הדרכים אינן ייחודיות למדינת ישראל. על פי ארגון הבריאות העולמי (WHO) בשנת 2002 בעולם מתו כ- 1.18 מיליון איש כתוצאה מתאונות דרכים. 2.1% מכל מקרי המוות בעולם הינם בשל פגיעות שנגרמו על ידי תאונות דרכים. כמו כן ההערכה היא שבין 20 מיליון ל 50 מיליון איש נפצעים מידי שנה בתאונות דרכים⁸. בישראל, מדי שנה ישנם למעלה מ-500 הרוגים ו-3000 פצועים כתוצאה מתאונות דרכים. כך שניתן להבין מדוע הנושא אינו יורד מסדר היום.

2.1 הגופים המטפלים בנושא בטיחות בדרכים בישראל

מספר הגורמים מטעם המדינה והמגזר השלישי, שמטפלים בנושא הבטיחות בדרכים הוא רב. על כן, רבות הן התוכניות שחוברו במגמה להעלות את רמת הבטיחות בדרכים ולהפחית ממספר התאונות.

2.1.1 הגופים המטפלים בנושא בטיחות בדרכים מטעם המדינה

הנושא מעסיק את המערכת הפוליטית מקום המדינה, אך רק בשנת 1995 פורסמה הצעת חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים. הקריאה השלישית של החוק היתה ב- 22.7.1997 ובעקבותיה נחקק ב- 1997 חוק המאבק הלאומי בתאונות הדרכים⁹. חוק זה עיגן את הנחיצות במניעת תאונות הדרכים ואת הצורך במעורבות ממלכתית בנושא ומכוחו הוקמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. בין סעיפי החוק מצוין כי ראש הממשלה ידווח לכנסת לפחות שלוש פעמים בשנה על ההתקדמות בהשגת מטרות החוק, שר התחבורה יניח מידי שנה על שולחן הכנסת בזמן הנחת הצעת חוק התקציב, דין וחשבון שנתי בדבר התקדמות מטרות החוק וכן יוקם מרכז מחקר ומידע על תאונות דרכים כדי לשפר את יכולת המאבק בנושא.

אולם, בשל מאפייניה של המערכת הפוליטית, מטרות אלו אינן באות לידי ביצוע. זאת ועוד, קיימת בעיה של חוסר תיאום ופיצול סמכויות בין הממשלה ומשרדיה השונים דבר המוביל לסרבול והיעדר יעילות בטיפול. משרד התחבורה מוציא לאור מידי שנה תוכנית עבודה לבטיחות בדרכים, אך במרבית המקרים ההמלצות לטווח הארוך אינן באות לידי מימוש. זאת משום שכל שר רוצה לקטוף את פירות עשייתו עוד בזמן כהונתו. על כן לא מתחילים מהלכים שבגינם שר אחר יוכל לזקוף לזכותו את תוצאותיהם כעבור מספר שנים.

מלבד הדוחות השנתיים שמוציא משרד התחבורה, כבר ב- 1988 הוקמה וועדת חקירה פרלמנטרית בנושא תאונות הדרכים בראשות חברי הכנסת מיכה חריש ואוריאל לין, אך עקב פיזור הכנסת ה- 11 טרם עת עמדו לרשות הוועדה רק 3 חודשים להשלמת עבודתה. כבר אז הושם דגש על כך שהמאבק בתאונות הדרכים הוא מערכתי ועל הממשלה להיערך בהתאם. ב- 1996 הוקמה וועדת

⁸ http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/summary_en_rev.pdf

⁹ חוק המאבק הלאומי בתאונות בדרכים התשנ"ז 1997.

מנכלים בין משרדית לבחינת נושא המאבק בתאונות בדרכים ואת שורת המלצותיה הגישה לשר התחבורה דאז, מר יצחק לוי. בין ההמלצות: הקמת מרכז ניהול תנועה ארצי, הקמת מרכז מחקר והערכת חקירות תאונות דרכים, פעילות הסברתית, פרויקטים קהילתיים ועוד. ב-1998 קיבל שר התחבורה, מר יצחק לוי, את דוח "ועדת בקר". הוועדה עסקה בדבר שיפור מערכת הכשרת הנהגים בישראל ובחינתם (ברכב פרטי). הוועדה כתבה את המלצותיה בנושא ההכשרה העיונית והמעשית של הנהג, השתלמויות לצורך קבלת רישיון נהיגה, נהיגה עם חונך, תרגול מצבי חוסר שליטה, ואמצעים לשיפור מערכת ההכשרה כגון מגרשי הדרכה, שילוב טכנולוגיות מתקדמות ועוד.¹⁰ רוב המלצותיה לא יצאו אל הפועל. בשנת 2003 עקב גידול חד במספר ההרוגים כמה וועדת חקירה פרלמנטרית נוספת בנושא תאונות הדרכים, בראשות חבר הכנסת נחום לנגנטל, הידועה בשמה "וועדת לנגנטל". הוועדה לא הספיקה למצות עד תום את חקירת הנושאים שהובאו בפניה עקב פיזור הכנסת ה-15. חברי הוועדה תמכו להקים ועדה מיוחדת (ועדה לעניין מסיים) בכנסת ה-16, שתמשיך לעקוב אחר המלצות הוועדה. הוועדה הדגישה את מחויבות המחוקק והממשלה למאבק בתאונות הדרכים, ולעמידתו של ראש הממשלה במחויבותיו כפי שעולה מחוק המאבק בתאונות הדרכים. עיקר המלצותיה היו בדבר הסדרת מעמדה של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים על מנת שתקבל תוקף ועצמאות, ביסוס המבנה שלה באופן שתפעל ללא תלות במשרדי הממשלה השונים, חקירה ודיווח של מירב תאונות הדרכים, הקמת מרכז מחקר לאומי שיהיה נגיש לכל הגורמים העוסקים בבטיחות בדרכים וקידום המחקר הקיים, הכנסת תחום הבטיחות בדרכים ללימוד בבתי הספר ובאקדמיה והכשרת המורים והרכזים העוסקים בתחום, הסדרת נושא רישוי והכשרת הנהגים בישראל, אימוץ המלצות ועדת בקר בנוגע למבחני הנהיגה העיוניים וכן המלצות בנוגע להשתלמויות נהגים, הרכב הכבד, נושא האכיפה והמשפט, התשתיות ובעיות ספציפיות למגזרים שונים (נהגים צעירים, ערבים ועוד).¹¹

בשנת 2005 הוקמה על ידי שר התחבורה מאיר שטרית ועדה נוספת להכנת תוכנית לאומית רב שנתית לבטיחות בדרכים הידועה בשם: "ועדת שיינין". בראשות הוועדה עמד דר' יעקב שיינין, כלכלן ואיש עסקים, מתוך מחשבה שתוכנית המבוססת על תשתית כלכלית תהיה כדאית ליישום, יעילה, תביא לרווח כספי ועל כן תמומש על ידי הדרג הפוליטי. התוכנית הורכבה משלושה חלקים: שינויים מבניים בדרג הממשלה ומשרדיה, נושא התשתיות ומרכיבים אחרים (בטיחות כלי רכב, נושא האכיפה, חקיקה מתאימה, שיפור מערכי חילוץ והצלה וחינוך והכשרה). חברי הוועדה היו מומחים שונים והוועדה התפצלה ליחידות משנה (רכב, טכנולוגיה, חינוך, הסברה ועוד) במטרה לבנות תוכנית שתביא את מדינת ישראל בתוך כעשר שנים להימנות בין קבוצת המדינות המובילות בעולם בבטיחות בדרכים.¹²

פרט לדוחות אלה, שהם מוכרים יותר בציבור, נכתבו תוכניות עבודה שונות על ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים וכן פורסמו דוחות ספציפיים לפי נושאים כגון תשתיות, נהיגת צעירים, פעילות המשטרה ועוד. זאת ע"י גורמים שונים כגון מבקר המדינה, המשרד לביטחון פנים, משטרת ישראל וגופים פרטיים שנשכרים לשם כך כמו "פילת"¹³. יתר על כן, הנשיא עזר ויצמן הקים צוות היגוי למלחמה בתאונות הדרכים. הצוות פירסם שני דוחות: האחד ב-22.5.1995 בנושא האחריות האישית ושיפור מיומנויות נהיגה והשני ב-11.9.1995 בנושא העמקת האכיפה. סיכומים והערכות

¹⁰ "דוח מסכם והמלצות הוועדה בנושא: שיפור המערכת להכשרה, בחינה ורישוי נהגים בישראל" (שלב א'-רכב פרטי).

מוגש לשר התחבורה ע"י הוועדה לשיפור המערכת להכשרה, בחינה ורישוי נהגים בישראל, אפריל 1998.

¹¹ דו"ח וועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות דרכים בראשות חבר הכנסת נחום לנגנטל.

¹² הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים. מוגש לשר מר מאיר שטרית, 2005.

¹³ לדוגמה ראה: א. ו. בן יוסף (1995). קורס נהיגה נכונה-בדיקת מאפייני המשתתפים והערכת הקורס, הוצאת מכון פילת. וגשל, ה. (2003). סקירה בנושא נהג חדש/נהג צעיר. היחידה לשירותי מידע, המשרד לביטחון פנים, ירושלים.

נמסרו לנשיא דרך נציגי הכנסת, הממשלה, צה"ל, המשטרה, המועצה הלאומית למניעת תאונות בדרכים¹⁴, נציגי תחבורה ציבורית, חברות המובילים, מורי נהיגה ונציגי תקשורת.

2.1.2 הגופים המטפלים בנושא בטיחות בדרכים מטעם המגזר השלישי

פרט לגורמים מטעם המדינה ישנם ארגוני מגזר שלישי המעורבים בנושא. להלן מספר דוגמאות: (1) עמותת "אור ירוק" הוקמה בשנת 1997 ע"י אבי נאור כשמטרתה המוצהרת, כפי שמופיע באתר העמותה, היא "לצמצם עד כמה שאפשר את מספר הנפגעים בתאונות דרכים ולהשפיע על שינוי תרבות הנהיגה בישראל". בין פעולותיה, עידוד מחקר בתחום הבטיחות בדרכים ופרסום מחקרים וניירות עמדה, הנחיית נהגים צעירים (אור ירוק לחיים), עידוד חקיקה בכנסת, תמיכה ביישומה של התוכנית הלאומית למאבק בתאונות הדרכים וברשות החדשה לבטיחות בדרכים ופרויקטים שונים כגון עידוד ההתנדבות ליחידות התנועה של המשטרה, מיגור תופעת הנהיגה תחת השפעת אלכוהול, קופסא ירוקה ועוד¹⁵.

(2) ארגון "מתונה"- הארגון לבטיחות בדרכים, הוקם בשנת 1993 על ידי קבוצת אנשים וביניהם מומחים, מדענים מתחום האקדמיה ואזרחים. כ-1000 משפחות חברים משלמות דמי חבר שנתיים וחלקן אף נוטלות חלק בפעילויות הארגון. הרעיון שמנחה את הארגון הוא חזון "אפס הרוגים"- Vision Zero, תוכנית שיושמה באנגליה, סקנדינביה ואוסטרליה. כמו כן פתרון הוליסטי, רחב היקף לבעיית הבטיחות בדרכים. בין פעולות הארגון, שינוי דפוסי נהיגה וחינוך לתרבות נהיגה, הורדת מהירות באזורים מאוכלסים, מחקר והסברה. בין הפרויקטים שמוביל הארגון נמצא פרויקט "עיר מתונה", שנוסדה בנתניה ב-2004 והמשיך ב-2005, לובינג בכנסת, עידוד נסיעה בתחבורה ציבורית, הדרכת אזרחים כיצד להגיש דוחות למשטרת ישראל על עבירות תנועה של אזרחים ועוד¹⁶.

(3) "אנשים באדום" הוקמה בשנת 1997 כתנועה עממית, במטרה להגביר את מודעות הציבור לבעיית הקטל בדרכים. ב-2005 הפכה לעמותה הרשומה עם 800 חברים רשומים. מטרתה היתה להדגיש כי ישנן דרכים להוריד את מספר ההרוגים בכביש. בין פעילותיה, משנת 1997, עמידת משמרות מחאה בצמתים והפגנות מול משרד התחבורה ובמקומות מרכזיים, ייזום חוק רישיון נהיגה מדורג שהתקבל לבסוף כשלושה חודשי נהיגה בליווי, ארגון "פורום פעולה"- פורום עמותות וארגונים למניעת תאונות הדרכים הכולל עמותות, ארגונים, חברות עסקיות, ונציגי הממשד, פעילות הסברתית, פעילות מול מערכת המשפט ועוד¹⁷.

(4) עמותת "בטרים" הוקמה בשנת 1995 על-ידי פרופ' יהודה דנון וד"ר מיכל חמו-לוטם. מטרתה לקדם את נושא "הבטיחות והשמירה על חייהם של כלל ילדי מדינת ישראל". העמותה פועלת במישור ההסברתי כדי להעלות את המודעות לנושא הבטיחות של ילדים. בין פעולותיה ניתן למצוא מחקרים, הענקת מידע- מתן שירותי ייעוץ והנחייה מדעית ומעשית על-ידי אנשי מקצוע ומומחי בטיחות ושירות מענה קולי, העלאת נושא בטיחות הילדים על סדר היום הפוליטי והציבורי, הדרכה- ארגון מגוון קורסים, סדנאות והשתלמויות בעבור מוסדות ציבוריים, אנשי מקצוע, עסקים וחברות בתחומי בטיחות ילדים ושיווק¹⁸.

¹⁴ מטעם המכון הארצי לתחבורה

¹⁵ <http://www.oryarok.co.il>

¹⁶ <http://www.metuna.org/Profile.asp>

¹⁷ http://www.livecity.co.il/site/index.asp?depart_id=37763

¹⁸ <http://www.beterem.org>

פרט לארגונים אלו שנסקרו בקצרה, קיימים ארגונים אחרים כגון, ב.ב.ד- בטיחות בדרכים, "יד הנקטפים", "גלגלי עזר", "עיניים בדרכים", "שלוש בדרכים" ועוד גופים נוספים ששמו להם למטרה לצמצם את מספר תאונות הדרכים והם פועלים לשם כך בערוצים רבים ומגוונים.

הטיפול בתאונות הדרכים בישראל, אם כן, מפוזר בידי גורמים רבים, דבר המקשה על הטיפול בבעיה. כאשר מצליחים להתגבר על בעיית ביזור הסמכויות ובונים תוכנית שיטתית, באים מאפייניה של המערכת הפוליטית, שהוזכרו לעיל, ומקשים על יישום מוצלח של התוכניות.

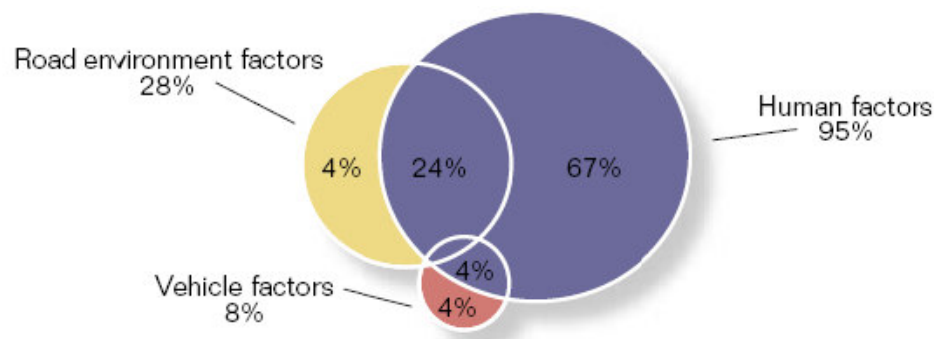
2.2 הגורמים לתאונות הדרכים

תאונות דרכים אינן קורות, הן נגרמות. נהוג לחלק את הגורמים לתאונות דרכים לשלושה סוגים עיקריים: הרכב, התשתית, והגורם האנושי.

יש הטוענים כי הפרדה זו היא מלאכותית, שכן הגורמים קשורים זו בזו ומתקיימים כמערכת שלמה. למשל, תאונה שמקורה בתקלה ברכב מתרחשת לעיתים כתוצאה מהעדר תגובה מתאימה מצד הנהג. כמו כן, התשתיות (כבישים, אמצעי תאורה, מעקות בטיחות וכדומה) נבנו על ידי גורם אנושי.¹⁹

בספרות ניתן למצוא מאמרים המייחסים את מרבית התאונות (כ- 85%) לגורם האנושי כסיבה יחידה, או כסיבה התורמת באופן משמעותי לתאונות דרכים.²⁰ יש אף עבודות המעריכות כי הגורם האנושי תורם לכ- 95% מהתאונות.²¹ על פי נתוני משטרת ישראל, התנהגויות אגרסיביות של הנהג אחראיות לכ- 80% מהתאונות הקטלניות (נכון לשנת 2004).

הגרף הבא, הלכוד מאתר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, מראה את החלוקה בין הגורמים השונים לתאונות דרכים.²²



גרף 1: חלוקה לגורמים לתאונות דרכים

חלוקה באופן זה מראה, כי קיימת חפיפה מסוימת בין שלושת סוגי הגורמים לתאונות דרכים.

¹⁹ מוקואס, 1990.

²⁰ סיקרון ואח', 2005.

²¹ <http://pasimlev.mot.gov.il>, Petridou E. & Moustaki M. (2000)

²² <http://pasimlev.mot.gov.il/NR/rdonlyres/0AC73954-D7D4-4FDE-B93A-2065B948F265/0/11TEUNOT20.PDF>

2.2.1 הרכב

על פי נתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לשנת 2005, תרומתו של מצב הרכב לסיכוי להתרחשות תאונות דרכים קטלנית נמוך. יחד עם זאת בבדיקת רכבים (פרטיים ומסחריים) שנעשתה באמצעות ניידות מיוחדת המופעלות על ידי משרד התחבורה נמצאו ליקויים חמורים באותם רכבים. ליקויים אלו בכוחם לגרום באופן מיידי להתרחשות תאונה ב- 0.2%-0.5% מכלי הרכב. ב- 13% מכלי הרכב הפרטיים וב- 17% מכלי הרכב המסחריים נמצאו ליקויים המחייבים תיקון. זו ירידה בהשוואה לנתוני השנים הקודמות²³. אולם בעוד פרסומי הרשויות בארץ (למ"ס, משטרה, משרד התחבורה) מתייחסים לגורם המכאני כבעל השפעה נמוכה, מחקרים בחו"ל מייחסים כ- 10% ויותר מכלל התאונות לכשלים מכאניים (כולל תאונות שהושפעו ע"י גורם זה)²⁴. לדעתו של דר' בקר, אילו הרכבים היו מאובזרים בהתאם לסטנדרטים הקיימים, אחוז גבוה מזה של התאונות היה נמנע²⁵.

ברכבים כיום ניתן לתקן טעויות שמקורן בנהג יותר מאשר בעבר. על כן הפכו הרכבים לבטיחותיים יותר. השיפורים הינם במערכות הרכב השונות כגון: מערכת ההיגוי, הצמיגים, הבלמים, שילדת הרכב, המנוע, השמשות, המשענות, המראות ועוד. רכב בטיחותי עשוי לפצות במידה מסוימת על נהיגה פזיזה וחסרת ניסיון ועל תשתית משובשת²⁶.

2.2.2 התשתיות

גם נושא התשתיות נחקר על מנת לבחון את חלקן בהתרחשות תאונות דרכים. מחקרים שונים מראים, ששיפור התשתיות יעלה את רמת הבטיחות בשימוש בכבישים ויסייע בהפחתת התאונות. במחקר שנערך ע"י ש. הקרט ואח' (1990) הוערכה תרומתם של שיפורים שונים להפחתת תאונות. כך למשל, תאורה עשויה להפחית ב- 50% מסך התאונות המתרחשות בלילה. הרחבת שוליים ל-3 מ' יפחיתו את הסיכוי לתאונה ב- 30%²⁷.

במחקר שנעשה ע"י חנין פרח (2004) נמצא כי גורמי תשתית יכולים להסביר כ- 42%-50% מהתאונות שמתרחשות. כוונת המחקר בגורמי תשתית היא לשולי הדרך, מעקות בטיחות, מספר נתיבי הנסיעה ורוחבם, מאפייני צידי הדרך, מספר נקודות החיבור לדרך (התחברות נתיבי האצה) ועקביות תוואי הנסיעה. בהמשך אפרט בקצרה על כל מרכיב.

שולי הכביש - בספרות אין אחדות דעים בנוגע להשפעת השוליים ומאפייניהם על הבטיחות. אולם, נמצא שבנפחי תנועה מסוימים, רוחב השוליים עשוי להקטין את הסיכוי להתרחשות תאונות דרכים ולהפחית מחומרתה²⁸.

מעקות בטיחות - במחקר שבוצע ע"י ש. הקרט ואח' (1992) ניתנו המלצות לבניית מעקות הבטיחות כך שיופחת הנזק במידה שרכב יתנגש בהם²⁹.

²³ <http://pasimlev.mot.gov.il/RoadSafety/Statistics/2004/Before/Vehicles/Statistic5h.htm>

²⁴ קרסני, א. (1983), אביעד, בני (2004).

²⁵ ראיון עם דר' משה בקר, 7 בספטמבר 2007.

²⁶ אביעד, בני (2004).

²⁷ הקרט, ש. ואח' (1990).

²⁸ פרח, חנין (2004).

²⁹ שם.

רוחב הנתיב- במחקר שנעשה ע"י ג. זילברמן וז. הקרט (1972) נמצא כי הרחבת דרך בעלת שני נתיבים מפחיתה את שיעור תאונות הדרכים ב- 43%.

מאפייני צידי הדרך- הכוונה היא לעצמים הנמצאים בצידי הדרך כגון צמחייה, פסולת ושיפוע המדרונות של צידי הכביש. מחקרים שונים הראו שתכנון ושיפור צידי הדרך יכולים להביא לירידה של עד 70% במספר התאונות הקטלניות³⁰.

נקודות החיבור לכביש- נקודות החיבור לכביש משבשות את זרם התנועה. נמצא שיש קשר ישיר בין צפיפות נקודות החיבור לבין תאונות דרכים. כמו כן, כל נקודת חיבור, או צומת נוסף מעלים את שיעור תאונות הדרכים ב- 4%³¹.

עקביות תוואי הדרך- הכוונה למרכיבים הגיאומטריים של הדרך המשפיעים, בין היתר, על מהירות הנסיעה. כביש בעל גיאומטריה נוחה ועקבית מאפשר לנהג לפתח מהירות נסיעה אחידה. הדבר מונע ממנו את הצורך לפצות על נסיעה איטית, בנסיעה במהירות גבוהה אחר כך³².

לבסוף, במחקרם של הקרט וזילברמן (1972) נמצא שהתקנת תאורה חדשה, או שיפור תאורה קיימת מביאים לירידה של עד 80% בשיעור תאונות הלילה. הדבר תקף הן לדרכים עירוניות והן לדרכים בין עירוניות.

אמנם הנהג הוא זה שמגיב באופן כזה או אחר למאפייני התשתית, אך תשתית שתובנה בצורה "סלחנית" ו"מתחשבת" כלפי הנהג יכולה לעזור לו בקבלת החלטות בשעת הנהיגה ולהקל על חומרת התאונה באם תתרחש.

במסגרת דין וחשבון לביצוע עבודה לבטיחות בדרכים לשנת 2006, שנכתב ע"י משרד התחבורה והוגש לכנסת ולממשלה, מוצגת תוכנית עבודה לשיפור והסדר גורמי תשתיות שונים³³. צעדים כגון אלה עשויים לשפר את רמת הבטיחות ולתרום להפחתת מספר תאונות הדרכים. לפי דר' בקר, קיימת בעיה של דיווח בנוגע לחלק מהנתונים, או מניפולציות שונות שמבוצעות על הדוחות. זאת על ידי גורמים רשמיים כגון המשטרה והל"מ"ס. במצב כזה כשמתרחשת תאונה מודגשת אשמתו של הנהג. אולם, באותה שעה ניתן היה למנוע או להפחית מעוצמת התאונה באמצעות שיפור התשתיות ו/או באמצעות אבזור הרכב בטכנולוגיה מתאימה. לדעתו, תאונות דרכים הינה תופעת לוואי של שימוש בכלי רכב מנועי ברמה החברתית. היה ניתן למנוע אותה דרך הכנת תשתית בטוחה שבה כלי הרכב יוכלו לתפקד, התאמת הרכב לגורם האנושי על ידי אבזורו באמצעים טכנולוגיים שיסייעו לנהג להשתמש בו וכן בחינוך והכשרת האדם כנהג, הולך רגל ונוסע³⁴.

2.2.3 הגורם האנושי

התנהגות הנהג מושפעת מגורמים רבים ביניהם: גיל, מין, רמת השכלה, שימוש בתרופות, עייפות, יכולות קוגניטיביות, נורמות נהיגה, עומס בכביש וקוצר זמן, תנאי הכביש ומזג האוויר, הסיכוי להיתפס בשעת ביצוע העבירה, מידת הענישה, והקונטקסט התרבותי-חברתי³⁵.

כבר בשנת 1964, Haddon ואח' ציינו את חשיבות בחינת תאונות הדרכים תוך שימוש בתיאוריות חברתיות. בשנת 1992 Zaidel הצהיר שבכדי להבין את היחסים בין התנהגות הפרט לבין התנהגות

³⁰ פרח, חנין (2004)

³¹ שם.

³² שם.

³³ דין וחשבון לביצוע תוכנית עבודה לבטיחות בדרכים לשנת 2006.

³⁴ שיחה עם דר' משה בקר, 7 בספטמבר 2007.

³⁵ טאובמן-בן-ארי, 2005

יתר הנהגים, יש לבחון את הדברים בקונטקסט החברתי. הנהג מושפע מהסביבה בה הוא נמצא ולומד כיצד להתנהג מהנהגים שסביבו³⁶. שנער (1998) זיהה את חלקה של הסביבה בנהיגה באופן אגרסיבי. לשיטתו, נהיגה אגרסיבית נוצרת כתוצאה מתסכול, אשר נגרם מסיבות סביבתיות (למשל, עומס בכבישים). הכעס מופנה לגורם אחר והוא הנהג האחר ולא לסיבה האמיתית אשר הובילה לתסכול³⁷.

גורם נוסף המשפיע על התרחשות תאונות דרכים הוא התרבות. אף על פי כן מחקרים מעטים מתמקדים בגורם זה. נמצא שהבדלים תרבותיים בין קבוצות שונות הינם בעלי השפעה רבה על הנהיגה. הם טומנים בחובם פרקטיקות ונורמות התנהגות שונות המשפיעות על הנהג. Swidler הסבירה שבכל תרבות יש ערכת כללי התנהגות (tool-kit) הכוללת הרגלים ומיומנויות המשפיעה על האדם בבואו לפעול. כאשר מתרחשת תקרית בין נהגים מקבוצות שונות, הפערים התרבותיים גורמים לפרשנות שונה של המציאות, דבר הגורם לקונפליקט ולעיתים אף לתאונה. נהיגה כוללת מידה רבה של תקשורת וכאשר הצדדים מפרשים את הסיטואציה באופנים שונים, עלול להיווצר מצב מסוכן. כאשר קיים חוסר הבנה בין הצדדים, גובר הקושי לחזות את צעדי האחר, דבר היכול לגרום לתאונה³⁸. שנער (1998) גם הוא התייחס במאמרו לפן התרבותי. נורמות תרבותיות משפיעות על רמת האגרסיביות הגלויה. רמת האגרסיביות הגלויה שונה בין מדינות וכן בין קבוצות שונות בתוך אותה מדינה³⁹.

מאפייני אישיות גם הם משפיעים על אופי הנהיגה והסיכוי להיקלע לתאונה. למשל, טיפוסים המחפשים ריגושים נוטים להתעלם מסכנות הכרוכות בנהיגה. תכונה זו עשויה לנבא מעורבות בעבירות תנועה ובתאונות דרכים⁴⁰. בקרב פרטים אגרסיביים, הכביש הוא אתר נוסף לפורקן מתח ותסכולים. מחקרים מצאו כי טיפוסים בעלי מיקוד שליטה חיצוני, דהיינו, טיפוסים המייחסים אירועים לגורמים חיצוניים ('הפגינו אהדה רבה יותר כלפי עבירות תנועה ונכונות לבצע אותן. זאת בהשוואה לבעלי מיקוד שליטה פנימי, שהם טיפוסים המייחסים אירועים לגורמים פנימיים והמאמינים שכל אדם אחראי למעשיו וקובע את גורלו'⁴¹. נושא נוסף שנחקר בהקשר של נהיגה הוא ההבדלים בין טיפוס A (אימפולסיביים, פעלתניים וסובלים מחוסר סבלנות ותחושה כי אין להם די זמן) ו-B (נינוחים ואינם תחרותיים). נמצא כי לטיפוסי A עבירות תנועה רבות יותר והם מעורבים יותר בתאונות ופחות סבלניים בפקקי תנועה⁴².

בנוסף, עמדות והשקפות עולם כלפי הנהיגה משפיעות על אופי הנהיגה ומוכנות הנהג לקחת סיכונים, או שנהיגתו תהיה בעלת אופי אגרסיבי. סקר שנערך על ידי משרד התחבורה האמריקאי בנושא הרגלי נהיגה מצא שנהגים המדווחים על מהירות מופרזת מתייחסים לעבירה כלא מסוכנת בעיניהם, בעוד נהגים שדיווחו על נסיעה באור אדום, סיווגו את העבירה כמסוכנת מאוד⁴³. בהמשך לאמור לעיל, עבודה זו מתמקדת בחלקו של הגורם האנושי, בהתנהגות הנהג בכביש, בהתרחשות תאונות דרכים, ובאופן ממוקד יותר במניעים המובילים אנשים נורמטיביים לנהוג באופן לא נורמטיבי בכביש.

³⁶ Zaidel, D.M., 1992

³⁷ Shinar, 1998

³⁸ Factor et al, 2007

³⁹ Shinar, 1998

⁴⁰ Rosenbloom, 2003

⁴¹ טאובמן-בן-ארי, 2005

⁴² Jenkins, C. D., & Rose, R. M. 1978, Nabi et al., 2005

⁴³ סיקרון, 2005, טאובמן-בן ארי, 2005.

2.2.3.1 אגרסיביות כגורם מסביר לתאונות דרכים

חלק רב מהספרות המקצועית מייחס חשיבות רבה לאגרסיביות כגורם מסביר לתאונות דרכים. בספרות מצוין כי סגנון נהיגה אגרסיבי נמצא במגמת עלייה, וכי יש קשר בין מידת האגרסיביות לבין מעורבות בתאונות דרכים⁴⁴. יש חוקרים שאף טוענים כי ניתן לחזות את סיכוי הנהג להיות מעורב בתאונות דרכים על פי מידת האגרסיביות המופגנת בנהיגתו⁴⁵. למרות החשיבות הרבה שהספרות מקנה למשתנה האגרסיביות, אין הגדרה ברורה של נהיגה אגרסיבית וכיצד לאבחן אותה.

נושא האגרסיביות בכביש מעסיק חוקרים מתחומים שונים. זוהי תופעה מורכבת הנגרמת כתוצאה ממרכיבים מגוונים. כל חוקר, בתחומו, התמקד בהיבט אחר של התופעה כגון היבט מיגדרי, סוציו-אקונומי, תרבותי, ואישיותי ובדק כיצד היבטים אלה באים לידי ביטוי. למרות המחקר הרב, עדיין לא נקבעה הגדרה אחת מוסכמת וחד משמעית הקובעת את מאפייני האגרסיביות בכביש. הניסיון להגדיר את מאפייני התופעה וגבולותיה נתקל במכשול השימוש במושגים עמומים כפי שניתן להיווכח בדוגמאות הבאות:

2.2.3.2 הגדרות לאגרסיביות

מקור	הגדרה	הערות
1 טאובמן בן-ארי, 2005	תוקפנות הינה התנהגות הרסנית כלפי אובייקטים, הנעשית מתוך כוונה לגרום כאב או אי נוחות לאובייקט המותקף.	מבחינה בין "אגרסיביות בכביש", "נהיגה מסוכנת" ו"הנהג הכועס"
2 Dula & Geller, 2003	(a) Intentional acts of physical, verbal or gestured aggression. (b) Negative emotions while driving. (c) Risk taking (pp.560).	הדגימו במאמרם שישנה אי בהירות בתחום, כאשר aggressiveness, road rage, violence משמשים בערבוביה לתיאור אותה התופעה
3 NHTSA	"...endangers or is likely to endanger people or property"(pp.560).	
4 Potter, 2001 (מתוך Dula & Geller	"any behavior compelled by frustration and/or anger that endangered others physically or psychologically" (pp.561)	
5 Tasca, 2000	"An aggressive behavior is aggressive if it is deliberate, likely to increase the risk of collision and is motivated by impatience, annoyance, hostility and /or an attempt to save time" (pp.19).	פרט בהמשך מאמרו התנהגויות אשר משקפות נהיגה אגרסיבית וביניהן הצמדות לרכב מלפנים, מעבר תכוף בין נתיבים, העדר שימוש באיתות, מניעה מרכב אחר לעבור לנתיב ועוד.
6 Shinar, 1998	"Aggression is always a consequence of frustration" (pp138)...aggressive driving is a syndrome of frustration-driven instrumental behaviors which are manifested in (a).	אגרסיביות היא התנהגות שמטרתה לפגוע באדם אליו היא מכוונת. כאשר התנהגות האחר נתפסת כלא לגיטימית, לא הוגנת, חורגת מהנורמה, נוגדת את הציפיות, מתעורר תסכול שמוביל להתעוררות

⁴⁴ Wells- Parker et al, 2002

⁴⁵ Iversin, 2004

אגרסיביות.	inconsiderateness toward or annoyance of other drivers and (b) deliberate dangerous driving to save time at the expense of others" (pp139).		
------------	---	--	--

טבלה 1- אגרסיביות בנהיגה, לפי הגדרות מהספרות

מהתבוננות בטבלה אפשר ללמוד שלמרות חפיפה מסוימת, ניתן לזהות שוני בין ההגדרות שלעיל. ההגדרה של Dula & Geller כוללת מספר היבטים לאגרסיביות (פיסית, מילולית), כשחלקם עמומים כגון negative emotions. ההגדרה של NHTSA כוללת גם את הסיכוי לפגיעה באחרים או ברכוש. הגדרתו של Potter מוסיפה את המניע להתנהגות האלימה- תסכול או כעס ואת הפגיעה הפסיכולוגית כאחת מן התוצאות האפשריות של נהיגה אגרסיבית. לבסוף, הגדרתו של Tasca מציינת שהתנהגות אגרסיבית מעלה את הסיכוי להתרחשות תאונה והיא נובעת מחוסר סבלנות, התגרות, עוינות והרצון לחסוך בזמן. הגדרתו של שנער מבוססת על מודל תסכול-אגרסיביות, לפיו אגרסיביות היא תמיד תוצאה של תסכול. במובן זה הגדרתו דומה לזו של Potter, אך שנער מוסיף שאגרסיביות זו (אותה הוא מגדיר כאגרסיביות אמצעית) יכולה להתממש בחוסר התחשבות או בנהיגה מסוכנת מאוד שמטרתה להרוויח זמן על חשבון הנהג האחר.

הספרות בתחום האגרסיביות והשפעתה על הנהיגה ענפה וחוקרים בחנו היבטים שונים הקשורים אליה. להלן מספר דוגמאות. Hennessy & Wiesenthal (2001) מצאו שנהיגה היא אירוע שיכול לעורר מתח במיוחד בתנאים מתסכלים כגון עומס תנועה. חוסר היכולת להתמודד מול התסכול מוביל לבסוף לאגרסיביות. האגרסיביות קיימת בקרב שני המינים, למרות שהנטייה היתה לחשוב שנשים מגלות פחות ביטויים אגרסיביים בכביש. מאחר ובסביבת הנהיגה קיים אלמנט של אנונימיות הנטייה להגיב בצורה אגרסיבית עולה. Lajunen & Parker (2001) מצאו שאגרסיביות נובעת לא רק מעומסי תנועה, אלא גם כתגובה להעלבה ו/או חוסר זהירות מצד הנהג האחר. אך טיפוסים אלימים באופן כללי, ימשיכו בהתנהגות האלימה גם בכביש. Dukes et al. (2001) מציינים, שבארה"ב תקריות אלימות בכביש גדלות ב- 7% כל שנה. כמו כן, נמצא שנהגים משתמשים בחוק כדי להעניש נהגים אחרים שנהגו באופן חסר אחריות (לדעתם) בכביש.

שנער (1998) טוען שאנשים לא הפכו אגרסיביים יותר עם השנים, אלא התנאים השתנו והם מעודדים אגרסיביות. לדוגמה, עומס בכבישים. בארה"ב בין השנים 1980 ו- 1995 אורך הכבישים גדל ב- 1.5% לעומת גידול של 29% במספר הרכבים. העומס, בנוסף לעליה בלחץ בחיי היומיום ולעלייה בערך הזמן, גורם לתסכול אצל הנהג שלא מצליח להתנייד בקלות. התסכול מעורר אגרסיביות. מאחר והאגרסיביות לא יכולה להיות מופנית כלפי הגורם לתסכול, דהיינו העומס בכבישים, היא מופנית כלפי הנהג האחר באופן של הבהוב, צפירה, הצמדות, מעבר תכוף בין נתיבים וכדומה. האנונימיות תורמת להתנהגויות אלה לבוא לידי ביטוי. משום שחוסר התקשורת מקל את היכולות לבטא את הכעס באופנים שהוזכרו לעיל⁴⁶.

מונח נוסף המשמש חוקרים לתיאור אלימות בכביש הוא "זעם בכביש" (Road Rage) וגם הוא, כמו נהיגה אגרסיבית מוגדר במספר אופנים.

⁴⁶ Shinar, 1998

2.2.3.3 הגדרות לזעם בכביש (Road Rage)

הערות	הגדרה	מקור	
	"an angry or impatient motorist or passenger intentionally injures or kills another motorist, passenger or pedestrian, or attempts to threaten or injure or kill another motorist, passenger or pedestrian" (pp.3).	Rathbone & Huckabee, 1999	1
	"any exhibition of driver aggression up to and including murder".	Connell & Joint, 1996	2
	"events such as verbal harassment, threats, obscene gesturing, flashing headlights or high-beams, horn honking, malicious barking, blocking other vehicle, threatening with weapons, firing gun shots, hitting vehicle with objects, chasing a vehicle and trying to run a vehicle off the road" (pp.561).	Sarkar <i>et al.</i> 2001 (מתוך: http://www.aggressive.drivers.com/papers/smekw/smekw.pdf)	3
הגדרתם כוללת בתוכה גם התייחסות לאגרסיביות	"specific incidents of anger and aggression intentionally directed at another driver, vehicle, or object. Extreme forms of road rage...involve direct confrontation with another driver or passenger with the intent to injury or actual injury" (pp271).	Wells-Parker <i>et al.</i> , 2002	4
התנהגויות המוגדרות תחת זעם בכביש יכולות להיות או קשורות בנהיגה, או כאלו שלא קשורות בנהיגה (למשל תקיפה פיזית).	"hostile behaviors that are purposefully directed at other road users" (139).	Shinar (1998)	5

טבלה 2- זעם בכביש, לפי הגדרות מהספרות

על פי הגדרתם של Rathbone & Huckabee ושל Connell & Joint, אפשר להבדיל בין "זעם בכביש" לבין "נהיגה אגרסיבית", על פי מידת האלימות הכרוכה בהם ומידת הכוונה של הנהג הפוגע. בעוד נהיגה אגרסיבית עלולה (likely) להוביל לפגיעה באחרים, נהג החווה "זעם בכביש" עלול להגיע להריגה. עם זאת, ההגדרה של Sarkar מכניסה תחת אותה כותרת טווח רחב של התנהגויות הנעות מאלימות "קלה" כגון קללות ועד אלימות קשה המלווה בנשק. במחקר של Hennessy & Wiesenth, (2001), מוזכרת הערתו של Hennessy הקורא לכלול התנהגויות אלימות וקשות במיוחד, תחת הכותרת "Violence" ולא "Aggression" (עמ' 663). לבסוף, הגדרתו של שנער מתייחסת לזעם בכביש כעוינות של ממש שמכוונת במתכוון כלפי נהגים אחרים.

Wells-Parker et al. (2002) מצאו, שזעם בכביש נפוץ יותר בקרב גברים צעירים ואין השפעה ברורה של השכלה או מוצא אתני. עוד נמצא שקיים קשר בין נהגים באופן כזה לבין התרחשות תאונות דרכים.

ניתן להתרשם שחלק ניכר מהספרות מיחס חשיבות רבה לאגרסיביות כגורם מסביר לתאונות דרכים. אגרסיביות באה לידי ביטוי בהתנהגות לא נורמטיבית בכביש. מחקר זה בא לבדוק מה גורם לאנשים נורמטיביים לנהוג בצורה לא נורמטיבית בכביש והאם התנהגות זו מוסברת על ידי היותם אגרסיביים, או שישנם גורמים נוספים שיכולים להסביר התנהגות זו.

לתפיסתו של דר' בקר, הגורם האנושי מעורב בתאונות עם 3 "לאווים":

1. לא יכול למנוע תאונה- בעיית רכב ותשתית. לכן צריך להתאים את התשתית והרכב לגורם האנושי.
2. לא יודע למנוע תאונה- העדר מיומנות אצל הנהג. טיפול נכון יחייב חינוך, הכשרת הנהג, הדרכה והסברה.
3. לא רוצה למנוע תאונה- נהגים שלא מתנהגים בכביש באופן סביר ויש צורך באכיפה שתוביל את הנהג לנורמות הרצויות⁴⁷.

⁴⁷ ראיון עם דר' משה בקר, 7 בספטמבר 2007.

3. המחקר

מטרת המחקר היא לבחון מהם המניעים בגינם אנשים נורמטיביים בישראל ינהגו באופן לא נורמטיבי בכביש. בספרות ניתן דגש רב לאגרסיביות כגורם מסביר להתרחשות תאונות דרכים. אולם ההשערה היא שישנם מצבים שונים, פרט לאגרסיביות, הגורמים לנהג הנורמטיבי לנהוג באופן לא נורמטיבי בכביש. בכדי לענות על שאלה זו בוצע מחקר דו-שלבי: השלב הראשון היה מחקר איכותי, והשלב השני היה מחקר כמותי. מטרת החלק האיכותי היא לאפשר את בניית החלק הכמותי.

3.1 מחקר איכותי

מטרת המחקר האיכותי הייתה לבחון באילו נסיבות הנבדקים סבורים כי מוצדק להתנהג באופן לא נורמטיבי בכביש.

היתרון של השיטה האיכותית נעוץ ביכולת לקבל את נקודת המבט של הפרט, ואת המשמעות שהפרט מעניק לחוויה. כמו כן, המחקר האיכותי מאפשר קבלת הסברים סיבתיים וזוויות ראייה מרובות על תופעה מסוימת. הניתוח של חלק זה נעשה על בסיס הגישה הפרשנית. כלומר, הנחת המוצא היא שהמציאות נבנית על ידי שחקנים חברתיים ומטרת המחקר להבין את העולם מנקודת המבט של אלו שחווים אותו. אחד החסרונות של שיטה זו טמון בקושי לקדד ולמיון את התשובות לקבוצות. על קבוצות אלה תבוצע בהמשך בדיקה אמפירית שתבחן את הקשר בין הקבוצות. כמו כן עלולה להיות הטייה מצד הנחקרים לרצות את החוקר ולהבעת הדעה שירצה לקבל. קושי נוסף טמון בפירוש התשובות מצד החוקר, שהרי הפרשנות היא סובייקטיבית. חסרון נוסף הוא הקושי להכליל את ממצאי המחקר האיכותי. אולם במחקר זה, כאמור, מטרת החלק האיכותי היא לבנות את החלק הכמותי.

3.1.1 משתנים

המשתנה התלוי הוא **מעבר על החוק**. משתנה זה הוגדר לצורך המחקר כעבירה על חוקי תנועה הבאה לידי ביטוי כנהיגה בצורה מסוכנת (עמ' 3), ו/או נהיגה באופן שחלק מהחוקרים מכנים "אגרסיביות" (עמ' 5). משתנה זה כולל מעבר בין נתיבים ללא איתות, הבהוב באורות, נסיעה בשולי הכביש, אי שמירת מרחק, מעבר תכוף בין נתיבים, מעבר לא הולם בין נתיבים ("הדחפות"), מניעת מעבר בין נתיבים מנהגים אחרים, מניעה מנהגים אחרים להשתלב בתנועה, שימוש בתנועות מגוונות, נהיגה במהירות מופרזת המובילה למעבר תכוף ולא הולם בין נתיבים, אי עצירה בתמרור עצור, שימוש בלתי פוסק בצופר, שימוש באלימות מילולית ושימוש באלימות פיזית⁴⁸.

המשתנים המסבירים הם **המצבים שהובעו על ידי הנבדקים**. מצבים אלה מתארים באילו נסיבות תתרחש עבירה על החוק וזיהויים מקנה את ההצדקה למעשה. לדוגמה- תשובות המסבירות מעבר על החוק בתשובה לשאלה "אורי נסע מעל המהירות המותרת. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך".

⁴⁸ תיאורים להתנהגויות שנתפסו כאגרסיביות על בסיס הספרות. לדוגמה : Lupton D., 2000, Sarkar et al. 2001,

תשובות שקיבלתי: "זלזול בחוקי התנועה", "חוסר אכפתיות", "שוויץ", "אולי מיהר למקום חשוב".

3.1.2 שיטת המחקר

שאלונים חולקו לכ- 200 נהגים גברים ונשים מהמגזר היהודי. הכוונה היתה לבצע מעין "סיעור מוחות", ולהיעזר בנחקרים כדי להגדיל את מספר התשובות האפשריות לשאלה מתי מוצדק לנהוג בצורה לא נורמטיבית. השאלונים חולקו באופן המכונה "מדגם נוחות". הם חולקו לפרטים שונים, גברים ונשים, בין החודשים מרץ-אפריל בקניונים ובאתרים שונים בערים נס ציונה, תל אביב ורחובות. החוקרת שאלה את המשיבים, טרם חלוקת השאלון, האם יש ברשותם רישיון נהיגה. אלו שהשיבו בחיוב התבקשו למלא שאלון קצר ורובם ככולם הסכימו למלא את השאלון. כך, בסופו של תהליך התקבלו 200 שאלונים מלאים. יתרונה הבולט של שיטת "מדגם הנוחות" הוא נגישות הנחקרים. החיסרון הוא שמדגם זה איננו נחשב מייצג. עם זאת, שיטה זו תאמה את הנדרש בחלק זה.

בחלק האיכותי הוצגו שני שאלונים, כאשר האחד משלים את השני ושניהם מהווים יחידה אחת. בנק השאלות כלל 26 שאלות המתייחסות לנהיגה לא נורמטיבית, שהוצגו בשני אופנים: **השאלון הראשון**⁴⁹ נכתב בצורת סיפורים קצרים על דמות פיקטיבית כגון: "דני נתפס כשהוא נוסע בשולי הכביש". לאחר הסיפור, הנבדק התבקש לענות על שאלות פתוחות כגון: "מה לדעתך גרם לו לעשות זאת?" **השאלון השני**⁵⁰ נכתב בצורת שאלה ישירה: "מתי מוצדק לעקוף כששדה הראיה מוגבל?" לאחר השאלה, הנבדק התבקש להביע את דעתו באופן חופשי. ההבדל בין האופנים מתמקד בישירות השאלה. בעוד שהסיפור הקצר מעניק לנבדק את האפשרות להשליך את רגשותיו על דמות פיקטיבית, השאלה הישירה מעמדת את הנבדק עם הצורך להודות/ לא להודות באהדה כלפי התנהגות לא מקובלת. כמו כן, בין השאלות מן האופן הראשון ישנן כאלו שנוסחו בלשון עבר בכדי ליצור מרחק בין הסיטואציה לבין המשיב (דני נתפס). זאת על מנת שהתשובה תהיה אובייקטיבית ככל הניתן. בנוסף, ישנן שאלות שמנוסחות כהרגל (לפעמים דנה לא מאפשרת) וזאת כדי להבליט את השגרתיות שבהתרחשות האירוע. באופן כללי במהלך הסוציאליזציה⁵¹ שהאדם עובר בחברה, הוא לומד מה מותר ומה אסור לעשות. הבחירה לבצע את שאסור עלולה ליצור דיסונאנס קוגניטיבי⁵² שיכול להיפתר בכל מיני דרכים. מטרת הניסוח כהרגל הינה להפחית מהדיסונאנס הקוגניטיבי בהינתן המימד השיגורי שבאירוע. בכדי שהמשיב יוכל לענות בצורה כנה וקלה יותר. זאת כדי למנוע התכחשות לסיטואציה.

בנק השאלות חולק לקבוצות של 3-4 שאלות שונות. בנוסף לשאלות אלו, נכתבה שאלה שלא התייחסה להתנהגות ספציפית. נוסח השאלה היה: "מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפנק?" בנוסח הישיר, ובנוסח הסיפורי השאלה נוסחה כך: "רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר שעורר אצלם את התגובה הזו?".

⁴⁹ ראה נספח מס' 1

⁵⁰ ראה נספח מס' 2

⁵¹ סוציאליזציה (חברות) הוא התהליך באמצעותו לומד היחיד כיצד להיות חבר בחברה (שפירא ובן אליעזר, 1987).

⁵² תיאורית הדיסונאנס הקוגניטיבי (פסטינגר 1957) טוענת כי האדם שואף להגיע לשיווי משקל ותיאום תוך אישי בין אמונות ודעות שלו, לבין ההתנהגות שלו. אם אי עמידה בחוק מסוים עומדת בסתירה עם תפיסות שיש לו כלפי עצמו ("אני אדם שומר חוק" "אני לא מסכן חיי אדם" וכד') הוא יטה לפרש את החוק אחרת, או לטעון שהחוק הספציפי חסר הגיון בדרך שתאיים לאופן בו התנהג וכדומה.

סך הכל היו שבעה שאלונים שונים לשני האופנים, וכל נבדק התמודד עם 4-5 שאלות ולא עם סך כל השאלות במגמה למנוע עייפות. בנוסף, בניית החלק האיכותי משני אופני השאלות נבעה מהכוונה למזער את החסרונות שבשאלונים פתוחים כגון, מניעת סילוף התשובות על מנת לשמר על תדמית המשיב בכך שהתשובה מושלכת לגוף שלישי, השבעת רצון החוקר וכדומה. מאידך, השאלון הפתוח איפשר קבלת מגוון תשובות, ומתן אפשרות להבעת דעה ללא מגבלות. על כל סוג של שאלון ענו משיבים אחרים. לא היה מצב בו אותו משיב ענה על שני אופני השאלונים. התשובות שהתקבלו בחלק זה היו מפתיעות. אמנם רבים ציינו "אף פעם" כתשובה חוזרת לשאלות השונות, אך אחרים חשפו מניעים שונים לנקיטת פעולות לא נורמטיביות בשעת הנהיגה בכביש.

להלן מקצת דוגמאות מהתשובות לשאלות (נוסח התשובות כפי שהופיע במקור):

3.1.3 ממצאי השאלון האיכותי

❖ "מתי זה בסדר למנוע מנהגים אחרים להשתלב בתנועה"?

- כשמדובר בנהגים שעקפו תור ארוך, נמנעו מלחכות.
- במקרים קיצוניים-כשהם גונבים בכח.
- כאשר זה מונע תאונה.
- כאשר הם עושים עברה.
- כשהם חותכים ברגע האחרון.

❖ "מתי מוצדק לתת להולכי רגל לחכות במעבר חציה"?

- כשהרכב שמאחורידך עלול להתנגש בך.
- במידה ואני חושב שלא אספיק לבלום בזמן.
- כאשר אין הרבה מכוניות ואני באה במהירות.
- כשהם עוד לא ירדו לכביש.

❖ "מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך"?

- בכל מקרה שיכול לגרום לתאונות.
- כל עוד זה יגרום לו להפנים את הטעות ולא יסכן אף אחד.
- במידה וסיכן את התנועה בצורת נהיגה פושעת.
- כאשר הוא מתנהג בחוסר אחריות בכביש.
- כאשר הוא נוסע בפראות.
- כשהוא מסכן את הציבור.
- כשהוא עושה משהו מאוד מעצבן ועוד.

❖ "מתי זה בסדר לא לעצור בתמרור עצור"?

- אם התמרור ממוקם במקום שאין בו ראות טובה.
- אם יש שדה ראייה.
- אם לא שמים לב.

❖ **"מתי מוצדק לצפור לרכב הנוסע לפניך"?**

- למנוע תאונה.
- לסמן לנהג שהוא עשה משהו מפגר.
- כשהוא מעצבן.
- כשהוא מסכן נהגים.
- כשהוא לא נוסע בירוק.
- כשיש סכנה.
- כשהוא נוסע לאט מדי.
- כשהוא לא הבחין בי.

❖ **"מתי מוצדק להבהב לרכב שלפניך"?**

- כדי להזהיר.
- אם עשה עבירת תנועה.
- כשהוא נוסע לאט.
- כשהוא עושה טעות.
- כשיש לו בעיה/תקלה.
- כשפונה ולא מאותת.

במחקר זה, לאחר שנבחנו סך התשובות לכל שאלה, זוהו ארבע קטגוריות מרכזיות המייצגות מצבים בהם נהגים ינהגו בצורה לא נורמטיבית:

(1) **אגרסיביות**- התנהגות הנובעת מתוך פרץ של אלימות. מתבטאת בנקמנות, תוקפנות וחוסר התחשבות. לדוגמה שימוש בתנועות מגונות, אלימות מילולית ופיסית, ואף שימוש בלתי פוסק בצופר.

בעוד שהספרות מתייחסת לאגרסיביות כמניע העיקרי להתנהגות הלא נורמטיבית בכביש, נמצאו במחקר זה שלוש קטגוריות נוספות שיכולות להבהיר את המניע להתנהגות לא נורמטיבית בכביש והן:

(1) **מצב חירום**- מצב המתבטא בחוסר ברירה. לגיטימציה לעבור על החוק מתוך פיקוח נפש, תכיפות ומידיות. במצב זה הנהג יעבור על החוק, או ינהג באופן שלמתבונן מהצד ייראה כאגרסיבי. לדוגמה, מעבר לא הולם בין נתיבים.

(2) **חינוך**-נהיגה מתוך רצון לחנך את הנהג האחר כדי לשפר את נהיגתו. מעין רצון לעזור לאחר, לשפר את הסביבה, גילוי מעורבות ואכפתיות. לדוגמה, מניעת השתלבות מנהגים המנסים לעקוף טור של מכוניות, בכדי שבפעם הבאה ילמדו להמתין בסבלנות. גם כאן, עשויות להיות פעולות שתראנה מהצד כאגרסיביות.

(3) **נוחות הנהג**- מצבים בהן הנהג בוחר לפרש את החוק כך שיתאים לנוחיותו. הנהג בוחר "לקחת את החוק לידיים". ייתכן וחלק מהתנהגויות אלו ניתן לייחס לדיסוננס קוגניטיבי הקיים

אצל הנהג ופרשנות החוק נועדה להשיב את האיזון הקוגניטיבי. לדוגמה, נסיעה על השוליים במטרה לפנות ימינה כשהכביש עמוס. גם במצב זה הנהג עשוי לנקוט בפעולות שיראו מהצד כאגרסיביות. קטגוריה זו דומה לממצא במחקרה של אורית טאובמן-בן – ארי⁵³ המכונה "חוקים אישיים" (עמ' 35). אלו חוקים שנקבעים על ידי הנהגים, והם מחליפים את חוקי התנועה הרשמיים במצבים שהללו נתפסים כלא נוחים, או לא הגיוניים ומטרתם להציב גבולות ולהעניק תחושת ביטחון לנהג. יש לשים לב כי ההתנהגות הלא נורמטיבית הנגרמת כתוצאה ממצב חירום, נוחות הנהג, וחינוך יכולה להתפרש על ידי המתבונן מהצד כאגרסיבית. פרשנות סוחפת זו עשויה להסביר את המשקל הרב שניתן לאגרסיביות בספרות כשמסבירים את ההתנהגות הלא נורמטיבית בכביש. הקטגוריה מצב חירום היא היחידה מבין ארבע הקטגוריות (כולל אגרסיביות) אשר מכילה מרכיב נסיבתי משמעותי. כל היתר הן בעיקרן תולדה של בחירת הנהג ותלויות בנורמות החברתיות. ארבע הקטגוריות, או ארבעת המשתנים הללו, משקפים את זווית ראיית הנהג. הקטגוריה חינוך היא ממצא בלתי צפוי. על פי קטגוריה זו יש התנהגויות שחלקן בעלות יסוד חיובי. דהיינו, "ללמד" את האחר, למנוע ממנו לטעות בעתיד ו"לשמור" על שלומו, וגם "ללמדו לקח", אך הן גורמות לתוצאות שליליות המכילות מרכיב של סכנה, לדוגמה מניעת השתלבות בתנועה. על בסיס ממצאים אלו בוצע השלב השני של המחקר, השלב הכמותי.

3.2 מחקר כמותי

מטרתו של שלב זה הייתה לדרג את ארבעת המשתנים המרכזיים (אגרסיביות, מקרה חירום, נוחות הנהג וחינוך) שנמצאו בחלק האיכותי בהתאם למידת ההסכמה הכללית איתם. בחינה עם איזו מבין ארבע הסיטואציות מידת ההסכמה תהיה הגבוהה ביותר. מידת ההסכמה מוגדרת כממוצע של כל היגד ומידת ההסכמה הכללית מוגדרת כממוצע הכללי של כל משתנה. כמו כן המחקר בחן מה מידת ההשפעה של ארבעת המשתנים המרכזיים שנמצאו בחלק האיכותי על ההתנהגות הלא נורמטיבית. נקודת המוצא היא שהסכמה עם התנהגות מסוימת משמעה לגיטימציה לביצוע אותה התנהגות. כך לדוגמה, אם משתנה חינוך זכה להסכמה המרבית מצד המשיבים, הרי שהוא יהווה מניע עיקרי לאופן התנהגות לא נורמטיבי.

מידת ההסכמה עם ההיגד נמדדה בסקאלה של 1 עד 6, כאשר 1 הינו לא מסכים ו-6 הינו מסכים מאוד⁵⁴. הסיבה שנבחרה סקאלה זוגית היא כדי להכריח את המשיבים לנקוט עמדה בהשיבם על השאלון. אחת הסכנות בסקאלה אי-זוגית (למשל 1 עד 5) היא שהמשיבים יכולים "לברוח" לאמצע- 3 במתן תשובה. על מנת להתגבר על בעיה זו ולגרום למשיבים לבחור עמדה כשלהי ניתן דירוג זוגי. לדוגמה:

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6	5	4	3	2	1	"ניתן להבין נהג הצופר לרכב ש"חתך" אותו ללא התרעה"
6	5	4	3	2	1	"אין פסול מלהעיר לנהג המסכן אחרים בנהיגה שלו"
6	5	4	3	2	1	"לפעמים במקרה של סכנה צריך להחליף נתיבים ללא התרעה"

⁵³ אורית טאובמן-בן-ארי, 2005.

⁵⁴ ראה נספח מס' 3

השאלון הסגור ככלי מחקר הינו בעל יתרונות רבים. הוא אחיד, פשוט לקידוד, לא מאפשר פתח לפרשנויות, ובר השוואה. החיסרון טמון בחוסר יכולת החוקר לדעת האם הנבדק ענה תוך מתן תשומת לב, או לאו. כמו כן קיימת מחויבות לתבנית נתונה והנחקר איננו יכול לבטא את עמדותיו בחופשיות.

3.2.1 משתנים

המשתנה התלוי הוא נהיגה לא נורמטיבית. משתנה זה זהה בהגדרתו למשתנה התלוי בחלק האיכותי.

המשתנים המסבירים הם חינוך, אגרסיביות, נוחות הנהג, ומקרה חירום. עליהם יורחב בהמשך.

3.2.2 שיטת המחקר

לכל אחד מארבעת המצבים שזוהו לעיל נוסחו ארבע עשרה שאלות באופן הבא: במסגרת המשתנה מקרה חירום נוסחו 15 שאלות שייצגו מקרי חירום שונים בכביש. במסגרת המשתנה אגרסיביות, נוסחו 15 שאלות המבטאות מניעים אלימים או סיטואציות אלימות. במסגרת המשתנה חינוך, נוסחו 15 שאלות המבטאות מניעים הנובעים מרצון לחנך ובמסגרת המשתנה נוחות הנהג, נוסחו 15 שאלות המייצגות מצבים בהם נהגים פרשו את החוק לשם הנוחות האישית. בסך הכל השאלון הורכב משישים שאלות. הסיבה בעטייה נכתבו מספר שאלות עבור כל משתנה היא כדי להגדיל את מהימנות התשובות. לאחר ניתוח השאלונים הורדה שאלה אחת מכל קבוצה. השאלות שהורדו הן אלו שקיבלו את הציון הנמוך ביותר בקבוצה שלהן ושלא תרמו להמשך המחקר. כלומר, ניתוח השאלונים התייחס לחמישים ושש שאלות.

זאת ועוד, היה חשש שמא ההיענות תלך ותפחת ככל שישבו על עוד ועוד שאלות. ו/או שיתקבל מצב בו שאלונים יענו באופן חלקי, או יתקבלו תשובות אחידות בדירוג שלהן. על כן, השאלון נוסח בארבע גרסאות שונות. דהיינו, בכל שאלון מארבע הגרסאות רצף השאלות היה שונה ונקבע באופן אקראי. ההנחה הייתה שגם אם בכל שאלון המשיבים יענו בריכוז רק על שלושים השאלות הראשונות, הרי שבשילוב ארבעת השאלונים יופיעו כל 56 השאלות. בפועל נמצא שלא הייתה עייפות במתן התשובות, והשאלונים רובם ככולם היו מלאים. סוף השאלון כלל חלק בו הנשאלים התבקשו להשיב על מאפיינים סוציו-דמוגרפים.

שאלונים אלו חולקו ל-115 גברים ונשים, כאשר המדגם הינו מדגם נוחות. השאלונים חולקו ברובם בקניונים ברחובות, נס ציונה ותל אביב. חלק נוסף חולק באותן ערים בקרב עוברים ושבים. גם בחלק זה, טרם חלוקת השאלון כל משיב נשאל האם יש בידו רישיון נהיגה. לאלו שהיו בעלי רישיון נהיגה חולק השאלון. השאלונים חולקו במהלך החודשים אפריל-מאי. היתרון הבולט של השיטה, כאמור, הוא זמינות המשיבים. החיסרון טמון בכך שדגימה זו איננה הסתברותית ומייצגת בהכרח את כלל האוכלוסייה. אולם, אנשים הנמצאים בקניונים אינם בהכרח נהגים מסוג נהיגה מסוים. לכן, אין בהכרח קשר בין אופן הדגימה לבין צורת נהיגתם של הנדגמים ועל כן אין הטיה מגמתית של התוצאות.

בכדי לנתח את השאלון, נבנה קובץ אחד שכלל את ארבע הגרסאות השונות. מתוך 115 שאלונים שחולקו, 113 נענו באופן מלא, ורק 2 נענו באופן חלקי. החלק הבא מתאר את המאפיינים הסוציו-דמוגרפיים של המשיבים.

3.2.3 מאפיינים סוציו-דמוגרפיים של המשיבים⁵⁵

המחקר נעשה על גברים ונשים מהמגזר היהודי בעלי רישיון נהיגה. בסך הכל השתתפו 55.7% שהם 64 משיבים גברים ו- 44.3% נשים, שהן 51 משיבות. הגיל הממוצע של המשיבים הוא 37.75 שנים ונע בין 20 שנים ל- 78 שנים. רוב המשיבים היו ילידי הארץ- 42.6% שהם 49 משיבים, ומספר ילידי ארצות המזרח⁵⁶ ומספר ילידי ארצות אשכנז⁵⁷ היה שווה ועמד על 28.7% כל אחד, שהם 33 משיבים כל אחד. 75.7%, שהם 87 מהמשיבים הצהירו שהם נוהגים כל יום. רוב המשיבים היו בעלי וותק בנהיגה של בין 21 ל- 51 שנים. נהגים חדשים (עד 3 שנות וותק) היוו 8.7%, שהם 10 משיבים. כ- 57.4%, שהם 66 מהמשיבים היו בעלי תואר אקדמאי ורק 10.4%, שהם 12 משיבים סיימו את לימודיהם ללא תעודת בגרות. כמו כן 58.3%, שהם 67 מהמשיבים הינם נשואים ו-33.9%, שהם 39 מהמשיבים רווקים. היתר פרודים או אלמנים. כ- 56.5%, שהם 65 מהמשיבים מכירים אדם שנפגע בתאונת דרכים כש- 38.1% ציינו שהפגיעה היתה קלה ואילו 30.2% ציינו שהפגיעה היתה קשה. 20%, שהם 23 מהמשיבים חוו אובדן של מכר בתאונת דרכים. בנוסף, 72.2% שהם 83 מהמשיבים לא היו מעורבים בתאונת דרכים.

3.2.4 מידת ההשפעה על ההתנהגות הלא נורמטיבית

בניתוח השאלונים בחלק השני נבחנה מידת ההסכמה עם ההיגד המופיע בשאלה כדי להפיק את הדרוג היחסי של חשיבות ארבעת המשתנים בהשפעתם על ההתנהגות הלא נורמטיבית. לשם כך חושב הממוצע לכל 14 השאלות במסגרת משתנה מסוים. העיקרון הוא שכלל שהממוצע גבוה יותר, כך גם ההשפעה של המשתנה על ההתנהגות הלא נורמטיבית גבוהה יותר. ממוצעי המשתנים שהתקבלו מוצגים בטבלאות הבאות:

⁵⁵ ראה נספח מס' 4.

⁵⁶ מי שמוצא אביו מאפריקה.

⁵⁷ מי שמוצא אביו מאירופה, אמריקה, מדינות אנגלו-סאקסיות ומהקווקז.

3.2.4.1 מקרה חירום

ממוצע ההסכמה:

היגד:

5.03	כדי למנוע תאונה כדאי לצפור
4.68	בכל מקרה, גם מקרה חירום, יש לעצור לפני תמרור עצור
4.10	ניתן לחנות על אי תנועה במקרה של פיקוח נפש
3.62	כדי לעקוף רכב תקוע, לפעמים צריך לעקוף תוך חציית קו "לבן"
3.59	לא כדאי לעצור להולך רגל אם יש סכנה שהרכב מאחור יתנגש בי
3.52	לפעמים במקרה של סכנה צריך להחליף נתיבים ללא התרעה
2.89	קורה שמזוגים בין נתיבים כשממהרים
2.41	לחץ של זמן מוביל לעקיפה גם כששדה הראיה מוגבל
2.39	כשיש תקלה ברכב ניתן להשאיר אותו על אי תנועה
2.31	אם רכב מלפנים עוצר בפתאומיות אין זמן להתריע לפני מעבר לנתיב אחר
2.25	ניתן לנסוע על השוליים עם סוחבים מטען חורג ברכב
1.82	כשממהרים לפעמים נאלצים להיצמד לרכב שמלפנים
1.75	במקרה חירום ניתן לעקוף גם אם שדה הראיה מוגבל
1.68	אם אחד מנוסעי הרכב חש ברע אין ברירה אלא לעצור את הרכב גם על מעבר חצייה

בקטגוריה זו מידת ההסכמה הממוצעת הגבוהה ביותר היתה עם ההיגד: כדי למנוע תאונה כדאי לצפור, וההסכמה הנמוכה ביותר היתה עם ההיגד: אם אחד מנוסעי הרכב חש ברע אין ברירה אלא לעצור את הרכב גם על מעבר חצייה. הצופר נתפס ככלי שימושי ובעל חשיבות ואילו עצירת הרכב על מעבר חצייה, גם במצב הנובע ממצוקה, נראה לא מקובל.

3.2.4.2 חינוך

ממוצע ההסכמה:

היגד:

4.40	כשנהג נוסע לאט בנתיב השמאלי אפשר להבהב לו כדי שיעבור לימני
4.33	אין פסול מלהעיר לנהג המסכן אחרים בנהיגה שלו
3.53	כשרוצים לסמן לנהג אחר שעשה טעות, אפשר להבהב לו
3.22	אם נהג מסנוור אותי, אני מסנוור אותו בחזרה כדי שיוריד את האורות הגבוהים
2.96	כדי לסמן לנהג אחר שעשה משהו לא בסדר, ניתן לצפור לו
2.90	לפעמים גם מכונית הנוסעת במהירות המותרת בנתיב השמאלי צריכה שיהבהבו לה
2.82	לא צריכים לתת לנהגים שנדחפים להשתלב בתנועה
2.59	הנהגים של היום מבינים שעשו טעות רק אם צועקים עליהם
2.26	הגיויני שיסרבו לאפשר לנהג שעקף תוך חציית קו הפרדה רצוף להשתלב בתנועה
2.20	לא צריך לתת לנהגים שעקפו תוך חציית קו הפרדה רצוף, להשתלב בתנועה
2.19	כדי שנהג יבין שהוא נוסע לאט יש לצפור לו

- 2.19 ראוי שנהגים יענישו נהג שלא מציית להוראות ומסכן אותם
כדי שנהג יבין שעליו לעבור לנתיב הימני, לפעמים אין ברירה אלא "לחתוך"
- 1.83 אותו בנתיב השמאלי
- 1.61 אם אין מספיק מקומות חניה אז אין ברירה, אלא לחנות על אי תנועה

בקטגוריה זו מידת ההסכמה הגבוהה ביותר היתה עם ההיגד: כשנהג נוסע לאט בנתיב השמאלי אפשר להבהב לו כדי שיעבור לימני. ומידת ההסכמה הנמוכה ביותר היתה עם ההיגד: אם אין מספיק מקומות חניה אז אין ברירה, אלא לחנות על אי תנועה. כנראה שהבהב נתפס ככלי לגיטימי להורות לנהג מלפנים לפנות את הנתיב השמאלי. וחנייה על אי תנועה כסימן לרשויות ליצירת יותר מקומות חנייה איננו מקובל על רוב המשיבים. יחד עם זאת, הופיעה מידת הסכמה גבוהה עם היגד הטוען לחנייה על אי תנועה, אך במצב של פיקוח נפש (קטגורית מקרה חירום). כלומר, היחס כלפי חנייה על אי תנועה, השתנה בין מצב של פיקוח נפש, לבין סיטואציה התלויה באחריות הרשויות.

3.2.4.3 אגרסיביות

ממוצע ההסכמה:

היגד:

- 4.11 ניתן להבין כשצופרים לנהג העוצר באמצע הדרך כדי לשוחח עם מישהו שראה
- 3.94 ניתן להבין נהג הצופר לרכב שחתך אותו ללא התרעה
- 3.48 חבל שנהגים לא יכולים להעניש נהג שמבצע עבירות ומסכן אותם
- 3.39 לפעמים צריך לצפור למכונית כדי שתתחיל לנסוע
- 2.30 זה בסדר לצפור לרכב שמלפנים כדי לזרז אותו
- 2.26 לא תמיד חייבים לעצור להולכי רגל, הם יכולים לחכות קצת
- 1.94 מותר להשתמש גם בתנועות מגונות כדי להביע כעס כלפי נהגים אחרים
- 1.90 אני מבין נהגים הרוצים להתנקם בנהגים אחרים שחתכו אותם בפתאומיות
- 1.72 אני מבין נהגים שמסנוורים (לאורך זמן) נהגים הנוסעים לאט
- 1.70 אם בנתיב שמאלי המכונית שמלפנים נוסעת לאט, אין ברירה אלא להיצמד אליה
- 1.61 אם אני מרגיש איום מנהג אחר, אני אתנהג אליו באותו אופן
- 1.58 הכביש הוא מקום אלים ולכן לפעמים יש להגיב באלימות למתרחש בו
- 1.47 אם העירייה לא מספקת מספיק מקומות חנייה, אין ברירה אלא לחנות גם בחניית נכים
- 1.36 ניתן להבין נהגים שרודפים אחרי נהגים אחרים שהכעיסו אותם

בקטגוריה זו מידת ההסכמה הגבוהה ביותר היתה עם ההיגד: ניתן להבין כשצופרים לנהג העוצר באמצע הדרך כדי לשוחח עם מישהו שראה. מידת הסכמה נמוכה היתה כלפי ההיגד: ניתן להבין נהגים שרודפים אחרי נהגים אחרים שהכעיסו אותם. המעשה של רדיפה אחרי רכב אחר, כמעשה נקמני, לא זכה בהבנה רבה מצד המשיבים. במצב של רדיפה אחרי רכב אחר כנראה נתפס כבעל מימד של סכנה הן לרודף והן לנרדף וכנראה זה גורם מרתיע, אולם השימוש בצופר כנראה נתפס כגורם שאיננו מהווה סכנה ברורה ולכן לגיטימי יותר.

3.2.4.4 נוחות הנהג

היגד:

ממוצע ההסכמה:

2.98	כשתנאי הדרך מאפשרים, ניתן לנסוע מעל המהירות המותרת
2.92	אם הנתיב השמאלי חסום ניתן לעקוף מימין
2.54	לא צריך לעצור להולכי רגל, אם הם עוד לא ירדו לכביש
2.13	כשממהרים לפעמים אי אפשר לעצור להולך רגל
1.83	כשיש עומס תנועה וצריך לפנות ימינה, אפשר לנסוע על השוליים
1.81	בנהיגה בתוך יישוב, אפשר להימנע מחגירת חגורת בטיחות
1.78	כשהכבישים ריקים ואין אף אחד, לא חייבים לעצור בתמרור עצור
1.67	כשנוסעים לבד בכביש, אפשר לקחת יותר סיכונים.
1.65	בנסיעה למרחקים קצרים, אפשר להשאיר את הרישיון הפרטי בבית.
1.64	בנסיעה איטית אפשר לעקוף גם כששדה הראיה מוגבל
1.61	ניתן לחנות על מעבר חצייה, אם זה לזמן קצר
1.44	במקרה שבו יש שדה ראיה, אין חובה לעצור בתמרור עצור
1.41	כשיש פקק תנועה כבד, אין ברירה אלא לנסוע על השוליים כדי להתקדם
1.33	נהג יכול לחנות בחניית נכים אם זה לזמן קצר

מידת ההסכמה הגבוהה ביותר היתה עם ההיגד: כשתנאי הדרך מאפשרים, ניתן לנסוע מעל המהירות המותרת. מידת הסכמה נמוכה נמצאה ביחס להיגד: נהג יכול לחנות בחניית נכים אם זה לזמן קצר.

ישנם היגדים המופעים תחת מספר קטגוריות כיוון שהם נובעים ביותר מגורם אחד. על פי ממוצע ההסכמה ניתן לראות באיזה קטגוריה הם משמעותיים יותר. לדוגמה: "לא תמיד חייבים לעצור להולכי רגל, הם יכולים לחכות קצת"- אגרסיביות, לעומת "כשממהרים לפעמים אי אפשר לעצור להולך רגל"- נוחות הנהג. הראשון מבטא תוקפנות וחוסר התחשבות-הם יכולים לחכות, ואילו השני מבטא פרשנות של החוק מטעמי נוחות- הולך הרגל יכול לחכות כי הנהג ממהר. כמו כן, היחס לחנייה בחניית נכים הוא שלילי וזכה לציון נמוך גם כשהופיע בקטגוריות שונות (אגרסיביות ונוחות הנהג). מאידך, נסיעה במהירות גבוהה מהמותר לא נתפסת כדבר שלילי שיש בו פסול.

מאחר ואופן תפיסת ההיגדים הוא תלוי פרשנות סובייקטיבית של כל פרט ופרט, ניתן לשייך היגדים מסוימים גם תחת קטגוריות אחרות. כדי למנוע את ההשלכות של נושא זה, מספר ההיגדים הורחב ל- 15. כך שאפילו אם מרביתם ולא כולם משקפים את הקטגוריות הרי שהניתוח הסטטיסטי ישקף את הלך הרוח.

3.2.5 ממצאי השאלון הכמותי

הממוצעים של כל 14 ההיגדים השייכים למשתנה מסוים חושבו לממוצע הכללי של כל משתנה. הממוצע הכללי מכונה מידת ההסכמה הכללית, דהיינו ההסכמה של הנשאלים עם ההיגדים

השייכים לכל משתנה ומשתנה. התוצאות מוצגות בטבלה הבאה:

משתנה	מקרה חירום	חינוך	אגרסיביות	נוחות הנהג
ממוצע ההסכמה	2.805104	2.69971	2.23942	1.833914

טבלה 3- ממוצע ההסכמה של ארבעת המשתנים

לאחר שחושב הממוצע של כל אחד מארבעת המשתנים, נערך מבחן T (T-test) לבדיקת מובהקות ההבדל בין הממוצעים. תוצאות המבחן מוצגות בטבלאות הבאות. כאמור, כל משתנה בטבלה בעל ממוצע משלו כאשר הממוצעים מדורגים באופן הבא: מקרה חירום - 2.8, חינוך - 2.6, אגרסיביות - 2.2 ונוחות הנהג - 1.8.

מבחן המובהקות נערך בכל פעם בין זוג ממוצעים מתוך ההנחה הבאה: אם ההבדל בין הממוצע 2.8 לבין הממוצע 2.6 מובהק, וההבדל בין הממוצע 2.6 לבין 2.2 מובהק הרי שגם ההבדל בין הממוצע 2.8 לבין 2.2 יהיה מובהק. לפיכך מוצגים בטבלאות רק זוגות משתנים סמוכים שחיוני לבדוק את מובהקות ההבדלים בין הממוצעים שלהם.

טבלה 1- השוואה בין מידת ההשפעה של חינוך ומקרה חירום על התנהגות לא נורמטיבית

	מקרה חירום	חינוך
Mean	2.805104	2.69971
Variance	3.600995	3.260122
Observations	1724	1725
Hypothesized Mean Difference	0	
df	3438	
t Stat	1.670891	
P(T<=t) one-tail	0.047417	
t Critical one-tail	1.645296	
P(T<=t) two-tail	0.094834	
t Critical two-tail	1.960652	

בטבלה זו אנו רואים שהממוצע של המשתנה "מקרה חירום" (2.8) גבוה מהממוצע של המשתנה "חינוך" (2.6) פער זה מובהק סטטיסטית ברמת אלפא של 0.05.

טבלה 2 השוואה בין מידת ההשפעה של חינוך ואגרסיביות על התנהגות לא נורמטיבית

	חינוך	אגרסיביות
Mean	2.69971	2.23942
Variance	3.260122	2.870139
Observations	1725	1725
Hypothesized Mean Difference	0	
df	3434	
t Stat	7.72123	
P(T<=t) one-tail	7.5E-15	
t Critical one-tail	1.645299	
P(T<=t) two-tail	1.5E-14	
t Critical two-tail	1.960657	

בטבלה זו אנו רואים שהממוצע של המשתנה "חינוך" (2.6), גבוה יותר מהממוצע של המשתנה "אגרסיביות" (2.2). פער זה מובהק סטטיסטית ברמת אלפא הנמוכה מ-0.05.

טבלה 3 השוואה בין מידת ההשפעה של אגרסיביות ונחות הנהג על התנהגות לא נורמטיבית

	אגרסיביות	נחות הנהג
Mean	2.23942	1.833914
Variance	2.870139	1.981696
Observations	1725	1722
Hypothesized Mean Difference	0	
df	3335	
t Stat	7.643365	
P(T<=t) one-tail	1.37E-14	
t Critical one-tail	1.64531	
P(T<=t) two-tail	2.75E-14	
t Critical two-tail	1.960675	

בטבלה זו אנו רואים שהיגדים מתחום נוחות הנהג, בעלי ממוצע נמוך לעומת היגדים מתחום האגרסיביות. כאשר הממוצע שהתקבל בקטגוריית "אגרסיביות" עומד על 2.2 לעומת 1.8 בקטגוריית "נוחות הנהג". פער זה מובהק סטטיסטית ברמת אלפא הנמוכה מ-0.05.

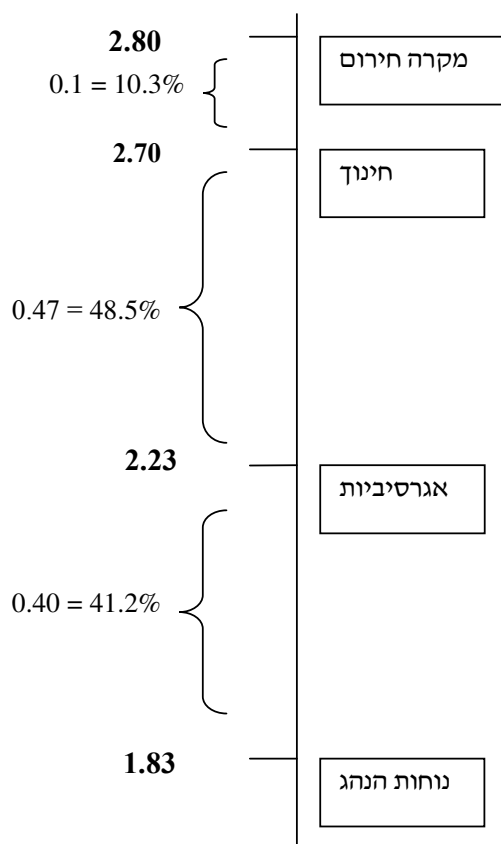
הממוצעים המוצגים בטבלאות מייצגים את עוצמת ההשפעה של אותו משתנה על ההתנהגות הלא נורמטיבית בכביש. למשל, עוצמת ההשפעה של משתנה האגרסיביות היא 2.2 **יחידות הסכמה**⁵⁸ ואילו עוצמת ההשפעה של משתנה החינוך גבוהה ממנה ועומדת על 2.7 יחידות הסכמה. כלומר, ישנה סבירות גבוהה יותר שפרט ינהג באופן לא נורמטיבי בכביש בשל מניעים הנובעים מחינוך מאשר בשל מניעים הנובעים מאגרסיביות.

התוצאות מראות הבדלים מובהקים סטטיסטית בעוצמת ההשפעה של ארבעת המשתנים (מקרה חירום, חינוך, אגרסיביות, נוחות הנהג) על ההתנהגות הלא נורמטיבית. המשתנה בעל עוצמת ההשפעה הגבוהה ביותר הוא מקרה חירום, גורם התלוי בנסיבות. היגדים הקשורים למשתנה "מקרה חירום", קיבלו ציון ממוצע של 2.80 מתוך 6 (יחידות הסכמה). כלומר, נהגים הסכימו עם סיטואציות הקשורות למקרה חירום כסיבה למעבר על החוק. משתנה זה נמצא החזק ביותר בעוצמת השפעתו. היגדים הקשורים לחינוך, קיבלו ציון ממוצע של 2.69 מתוך 6. זהו המשתנה השני בעוצמתו, עבירה על החוק מתוך מניע חינוכי. היגדים הקשורים לאגרסיביות, קיבלו ציון ממוצע של 2.23 מתוך 6. משתנה האגרסיביות נמצא במקום השלישי בעוצמתו. לבסוף, היגדים הקשורים להתאמת החוק לצרכי הנהג (נוחות הנהג) קיבלו את הציון הנמוך ביותר של 1.83 מתוך 6. דהיינו, השפעתו של משתנה נוחות הנהג כסיבה למעבר על החוק וגרימה להתנהגות לא נורמטיבית הוא החלש ביותר.

⁵⁸ עוצמת ההשפעה נמדדת ביחידות הסכמה-ראה טבלה 3.

הפערים בין המשתנים מוצגים בסכמה הבאה:

דירוג עוצמת ההשפעה של ארבעת המשתנים (המספרים מעוגלים)



משתנה "מקרה חירום" הוא החזק ביותר בעוצמתו ועומד על 2.8 יחידות הסכמה. אחריו, משתנה "חינוך" אשר עומד על 2.7 יחידות הסכמה. הפער בניהם הינו 0.1 יחידות הסכמה. הפער בין עוצמת המשתנה הנמוך ביותר (1.83) ובין המשתנה הגבוה ביותר (2.80) הוא 0.97. דהיינו, השוני המקסימלי בין המשתנים הוא 0.97 יחידות הסכמה. לכן, הפער בין המשתנה הראשון ובין המשתנה השני הוא $2.7 - 2.8 = 0.1$ או $0.1 / 0.97 = 10.3\%$. המשתנה השלישי בעוצמתו הוא "אגרסיביות" העומד על 2.23 יחידות הסכמה. הפער בין משתנה זה למשתנה "חינוך" הוא 0.47 או $2.23 - 2.7 = 0.47$ או $0.47 / 0.97 = 48.5\%$. לבסוף, משתנה "נוחות הנהג" העומד על 1.83 יחידות הסכמה. הפער בינו לבין משתנה "אגרסיביות" הוא 0.40 או $1.83 - 2.23 = 0.4$ או $0.40 / 0.97 = 41.2\%$.

החידוש בממצאים אלה טמון בדירוג של המשתנים. סביר להניח, שבמקרה חירום, נהגים ינהגו בצורה לא נורמטיבית. אולם, הממצא על פיו ההשפעה של המשתנה חינוך רבה מהשפעתו של המשתנה אגרסיביות על ההתנהגות הלא נורמטיבית מפתיעה ביותר. ממצא זה לא עולה בקנה אחד עם הספרות בנושא.

ההסבר לממצא זה עשוי להימצא במאפיינים התרבותיים של האוכלוסייה היהודית-

ישראלית.

4.דין

השיח בספרות דן באגרסיביות כגורם לנהיגה לא נורמטיבית המעלה את הסיכוי להתרחשות תאונת דרכים. אולם, הממצאים שעלו במחקר זה מעידים, שבניגוד לדעה הרווחת, שעל פיה האגרסיביות היא הגורם המשפיע ביותר על נהיגה לא נורמטיבית, מסתבר שבישראל, הניסיון לחנך את הנהג האחר הוא בעל השפעה חזקה יותר מהאגרסיביות. בישראל, הצורך לגרום לאחר להשתפר, לצמצם את התרחשותן של טעויות, להוכיח אותו ולהעמיד אותו על טעותו, משמעותי יותר מהאגרסיביות. החלק האיכותי שבוצע במחקר איפשר לזהות את חשיבות מניע החינוך בחברה הישראלית. בחלק זה הנבדקים התבטאו באופן חופשי והעלו מניעים שונים להתנהגות שתוארה בפניהם לרבות המניע החינוכי. ללא החלק האיכותי, סביר להניח שבחלק הכמותי היינו שבויים בתפיסה הטוענת שהאגרסיביות היא המניע הדומיננטי להתנהגות הלא נורמטיבית בכביש. במקרה זה ייתכן שהשאלות בחלק הכמותי היו מנוסחות בצורה כזו שהתשובות היו מאששות את ההטיה הראשונית. הודות לחלק האיכותי, לנבדקים נתנה האפשרות לבטא את עצמם ולנטרל את הנטייה של החוקר. עולה השאלה, מה מיוחד בחברה והתרבות הישראלית שהביא לכך שהממצאים אינם עולים בקנה אחד עם הספרות.

מדינת ישראל מצויה בקונפליקט אלים ומתמשך עם שכנותיה. ישנם הסברים המייחסים את ההתנהגות הלא נורמטיבית בכבישים למציאות זו. הלחץ המתמיד, האלימות מסביב מובילה לתוקפנות שבאה לידי ביטוי באופנים שונים ובהם המהירות בה מוכנים לשלוף נשק קר או חם, באלימות במועדונים ובבתי הספר. כך שנוטים להתייחס לתוקפנות בכביש כהיבט נוסף לתוקפנות הכללית.

מנגד נמצא, שחיים בסביבה אלימה מובילים ללכידות בין הפרטים בני אותה קבוצה (Stein, 1976). החברה הישראלית היא חברת מהגרים. הדת המשותפת, העבר המשותף, החיים בצל הרדיפות השונות, יצרו ערבות בין חברי הקבוצה והביאו להתלכדות ולערבות הדדית. ביטויים כמו "כל ישראל ערבים זה לזה", "אחי", מבליטים את השוני של החברה הישראלית. אייזנשטדט (2002) גורס, כי מאפייני החברה הישראלית הם שילוב של רכיבים קמאיים חזקים יחד עם אוריינטציה קולקטיביסטית. המרכיבים הבסיסיים בבניית הזהות הקולקטיבית בישראל הם "הדגשה חזקה מאוד של הרקע הקולקטיבי המשותף ושל היסודות הקמאיים, הטריטוריה המשותפת... ההיסטוריה המשותפת והלשון המיוחדת המשותפת" (עמ' 330). ניתן למצוא ביטויים למהות המלוכדת והתומכת של החברה הישראלית בתחומים שונים בהווה: בהתערבותם של זרים בשיחות של אחרים מבלי להכירם, בהבעת דעה מבלי שנשאלו, בנטייה לעזור בשעת מצוקה, בגיוס החובה לצה"ל ויחידות המילואים, במערכת הבריאות ובתי הספר, וכמובן בטקסי הזיכרון הממלכתיים המשמרים את הזיכרון הקולקטיבי של החברה הישראלית. התרומות וההתרמות הן פן נוסף וחלק אינטגרלי מההווה הישראלית. החברה הישראלית היא חברה "חמה", אכפתית וסולידרית, עד שלעיתים מעורבות זו ועיסוק זה בענייני השני גובלים בחוצפה והתערבות יתר. בחברה הישראלית האנשים רגילים להביע את דעתם לפני זרים, באם נשאלו ובאם לאו.

האחריות והמעורבות שבאים לידי ביטוי בתחומים אחרים, מובילים את הנהג הישראלי להרגיש שבסמכותו להעיר ולחנך נהגים אחרים. הדבר לא נעשה מרוע אלא כביטוי לאחריות הדדית. לעיתים, כוונות טובות מחמיצות את מטרתן ואפילו מזיקות. אך אין להניח מכך באופן אוטומטי

שהכוונה היתה שלילית. יחד עם זאת, יש כאלו שיפרשו התנהגות זו כצדקנית שמטרתה להוכיח את הנהגה האחר שטעה במעשיו.

לכידות גבוהה היא אחד המאפיינים של חברה קולקטיביסטית. המונח קולקטיביזם ניתן להמחשה דרך המונח ההפוך לו- אינדיבידואליזם. שורשי המונח אינדיבידואליזם טמונים במהפכה הצרפתית. המונח ציין את ההשפעה השלילית של זכויות הפרט על רווחת הכלל. התעוררות תנועות הדוגלות בזכויות הפרט עוררו פחד מפני התמוטטות הקהילה. Hofstede הגדיר אינדיבידואליזם כהתמקדות בזכויות על פני החובות, ובדאגה של היחיד לעצמו ולמשפחתו עם דגש על האוטונומיה של הפרט ומימוש העצמי. Waterman התמקד באחריות הפרט ובבחירה החופשית, מימוש הפוטנציאל האישי, ומתן כבוד לאחר⁵⁹. כמו כן, הוא מדגיש את אמונת הפרט ביכולתו האישית, הדוניזם, תחרותיות, התבדלות והימנעות מהתערבות בענייני האחר⁶⁰. חוקרים הניחו שחברה מערבית מתועשת, יותר אינדיבידואליסטית בהשוואה לחברה מסורתית ומתפתחת. ארה"ב לדוגמה, מחזיקה באמונה באינדיבידואליזם שבאה לידי ביטוי בחשיבות הפרטיות, החופש וזכויות הפרט. קולקטיביזם, מנגד, מדגיש את חשיבות הקבוצה כאשר מטרות היחיד כפופות ועומדות בקו אחד עם מטרות הקבוצה. הקבוצה מורכבת מפרטים המחויבים זה לזה ולאינטרס הקבוצתי. לפי Schwartz, במרכז החברה הקולקטיביסטית עומדת יחידה חברתית בעלת אמונות, מטרות וערכים משותפים.⁶¹ בחברה זו יש נטייה להתערב בענייני האחר. איטליה, לדוגמה, היא חברה בעלת מאפיינים קולקטיביסטים הבאים לידי ביטוי בקהילתיות וביחסי הקירבה בין הפרטים.

וויס (2003) טענה במחקרה, שלמרות שהחברה המערבית המודרנית רואה עצמה במידה רבה כחברה אינדיבידואליסטית, קולקטיביזם הוא עדיין המסגרת לחברה. היא מציינת שגם פרקטיקות אינדיבידואליסטיות מבוססות על מכניזם קולקטיביסטי. לדוגמה, המראה/הגוף האידיאלי, הוא חלומם של פרטים רבים. אנו לומדים באמצעות סוכנים שונים, למשל המדיה, מהו המראה הרצוי ומה נחשב יפה. מאחר והגוף האידיאלי הוא סמל קולקטיבי, אינדיבידואלים שונים יכולים לפעול כדי להשיג מראה זה. דוגמה נוספת לקוחה מתחום האופנה. ברגע שפרטים נותנים דעתם לסגנון הלבוש הנחשב "אופנתי", האופנה כבר איננה בחירה אינדיבידואלית.⁶² מחקרים נוספים מצאו כיצד מאפיינים אינדיבידואליסטים או קולקטיביסטים באים לידי ביטוי בתחומים ספציפיים ומהי השפעתם.

Workman (2001) בחן את דרך פתרון הבעיות במסגרת תעסוקתית בין קבוצות קולקטיביסטיות לבין קבוצות אינדיבידואליסטיות. לשיטתו, קולקטיביזם הוא אספקט של תרבות קבוצתית המאופיינת בלכידות. הלכידות משקפת תמימות דעים בקבוצה בנוגע לאמונות וערכים ולחץ מתמשך להשתלבות. מחקרו טוען כי קבוצה המאופיינת כקולקטיביסטית ובעלת לכידות חברתית גבוהה פותרת בעיות בדרך המעודדת שיתוף פעולה בין החברים והשקעת מאמץ משותף, אך גם בנטייה לבודד את עצמה מקבוצות אחרות. לעומתם, פרטים מקבוצה המאופיינת כאינדיבידואלית, ינסו להתמודד באופן עצמאי עם הבעיות שעומדות מולם, אך יהיו יותר פתוחים ליצור קשר עם קבוצות אחרות.

Simmel טען כי קונפליקטים חיצוניים מובילים ללכידות משום שהם מאחדים קבוצות אנשים, שאחרת יתכן ולא היה להם סיבה להתאחד. מחקרים אחרים הראו שהלכידות גוברת בקרב קבוצות

⁵⁹ Oyserman et al., 2002

⁶⁰ Triandis 1995

⁶¹ Oyserman et al., 2002

⁶² Weiss, 1997

הנתונות תחת איום משום שתחושת ה"ביחד" מספקת ביטחון, ומשום שהלכידות מספקת קבוצת שווים שניתן להתייחס אליה⁶³. Durkheim (1951) שערך מחקר בנושא ההתאבדות מצא שתחושת בדידות וחוסר שייכות מעלה את שיעור המתאבדים. עם זאת, בשעת משבר שיעור המתאבדים יורד בגלל התחזקות הקשרים החברתיים.

ניתן לשער שהנטייה לראות בחברה הישראלית חברה קולקטיביסטית נובעת בשל האיום החיצוני. איום זה מביא ללכידות בין החברים ולשיתוף פעולה ביניהם. ראייה לכך ניתן למצוא בקיץ אשתקד. 100% היענות לגיוס המילואים בעקבות מלחמת לבנון השנייה. אנשים עזבו עבודה, משפחה ועיסוקים אחרים והתייצבו להגן על הקולקטיב המותקף. פלונים ואלמונים פתחו את ביתם בפני תושבי הצפון והזמינו אותם להתארח ולהתערען במרכז הארץ. בלי להכירם מלפני כן, בלי לצפות לתמורה. הקירבה שפרטי הקבוצה חשים זה לזה גורמת לתחושת לגיטימציה להתערב בתחומים שונים. למשל, בשיחות שאינן שלנו, בניסיון להגיש עזרה בשעת מצוקה כלשהי, כשנראה שקיים חוסר צדק בשעת עמידה בתור, כשהורים מסבירים למורים כיצד עליהם ללמד והלגיטימציה להתערב מתגלה גם בניסיון לחנך נהגים אחרים בכביש.

וייס (1997) מתארת את מדינת ישראל כמדינה שעד שנת 1973 התאפיינה במידה רבה של קולקטיביזם. אולם לאחר מלחמת יום-כיפור, החלה להתעורר אווירה אינדיבידואליסטית. הדבר בא לידי ביטוי בשינוי מפלגת השלטון, ירידת מפלגת השמאל ועליית הליכוד, מפלגת הימין, והתחזקות הקפיטליזם. בעוד שקולקטיביזם נקשר לבניין האומה, ציונות, אידיאליזם, אינטגרציה, מודרניזציה ושפלות הגוף, אינדיבידואליזם מתקשר להדוניזם, אנטי-מימסדיות, ריאליות, פלורליזם, פוסטמודרניזם, והאדרת הגוף. אולם, קולקטיביזם הוא עדיין המסגרת דרכה נבחנים אירועים תרבותיים בשל הדומיננטיות של האיום הביטחוני מולו מתמודדת המדינה המלווה את חיי היומיום. כך, על אף הסרבנות לשרת בצבא, המייצגת אינדיבידואליזם, הרוב עדיין פונה לשיירות צבאי, המייצג קולקטיביזם. הפסד במלחמה איננו נתפס רק כאובדן טריטוריאלי, אלא כהשמדת המדינה.

אותה מהות קולקטיביסטית הנמצאת בתוכנו, החבויה לעיתים על ידי מאפיינים אינדיבידואליסטים ניתנת להקבלה לדמותו של הצבר המיתולוגי. מבחוח, קוצני, מחוספס ובודד, אך מפנים הוא מתוק ורך. הישראלים כביכול מפגינים כלפי חוץ חזות קשוחה כל אחד חכם יודע ומבין ואינו צריך לשמוע לאחרים. הצייתנים והממושמים הם ה"פראירים" והישראלי לא מוכן להיות "פראיר". גישה זו יכולה להתפרש כהיבט של התנהגות אגרסיבית. לצד חוסר הנכונות להקשיב לאחרים קיימת הלגיטימציה להעיר לאחרים ולצפות מהם להקשיב. אולם, צידו השני של המטבע הוא הפנימיות. בפנימיותו הישראלי חם ואכפתי. הדבר בא לידי בנטייה לפתוח בשיחות חולין עם זרים באוטובוס, בתור לקופת חולים, בבנק וכדומה. בביקורים ספונטאניים, בהגשת עזרה לאלו שבמצוקה. רגש האחריות שקיים אצלנו בזיכרון הקולקטיבי, תחושת האכפתיות שמעניקה לנו את הלגיטימציה, באות לידי ביטוי גם בנהיגה בכביש. השילוב בין הקשיחות, חוסר ההקשבה וחוסר הרצון להיות "פראירים", לבין המעורבות והערבות ההדדית שהופכות דומיננטיות בשעת מצוקה, יוצרים דפוסי התנהגות ייחודיים בכביש. בגלל החיספוס החיצוני של ה"צבר", קל לטעות וייחס את ההתנהגות הלא נורמטיבית לאגרסיביות. יחד עם זאת, בצבר יש אלמנט של אכפתיות גבוהה שעל פי מחקר זה היא הגורם הדומיננטי להתנהגות הלא נורמטיבית בכביש.

כך נהגים חשים לגיטימציה להעיר לנהגים אחרים שטעו לדעתם. במגמה להעמידם על טעותם בכדי לשפר את התנהגותם ולמנוע מהם לטעות בעתיד. אולי גם כדי להראות שהם,

⁶³ Stein, 1976

"המעירים" צודקים ואותו פרט שהעירו לו- טעה. אולם הלגיטימציה הזו לא היתה מתעוררת אילולא המהות של אופי "צברי". אילולא הספונטאניות, הקשיחות, הפתיחות והערבות ההדדית היו שזורים זה בזה.

לסיכום, המאפיינים הייחודיים של החברה הישראלית, שהם תולדה של התפתחות לאומית מורכבת, יצרו דפוסי התנהגות שאינם טריוויאליים. החיים בסביבה מלחיצה, מסובכת ומאיימת חייבו התפתחות טיפוסי אישיות מחוספסים הדואגים לעצמם ולרווחתם. לצד זה, הזיכרון הקולקטיבי, העבר והעתיד המשותפים והייחודיות שלנו כעם בסביבה בה אנו חיים, יצרו רגש אחריות, לכידות ומחויבות הדדית. ניגודיות זו מביאה לכך שלעיתים התנהגות המתפרשת מראייה מבחוץ כשלילית, למעשה בעלת מהות חיובית בשעה שמסתכלים פנימה.

5. סיכום

מחקר זה ניסה לבחון מדוע אנשים נורמטיביים, שומרי חוק בדרך כלל, נוהגים בצורה לא נורמטיבית בכביש. אחד ההסברים הפופולאריים שמצוי בספרות מיחס את הנהיגה הלא נורמטיבית לאגרסיביות של הנהג. כמו כן ניתן למצוא בספרות משתנים שונים המשפיעים על מידת האגרסיביות, ביניהם גיל, מין, מאפיינים אישיותיים, עמדות, תרבות ועוד.

כדי לענות על שאלה זו, נערך מחקר בשני שלבים. בשלב הראשון, האיכותי, נמצאו ארבעה משתנים עיקריים הגורמים לנהיגה לא נורמטיבית: מקרה חירום, חינוך, אגרסיביות, ונוחות הנהג. השלב השני, הכמותי, נבנה על בסיס התוצאות שנמצאו בשלב הראשון. בשלב זה, דורגו ארבעת המשתנים המרכזיים (מקרה חירום, חינוך, אגרסיביות ונוחות הנהג) שנמצאו בחלק האיכותי בהתאם למידת ההסכמה הכללית איתם. כמו כן נבחנה מידת ההשפעה של ארבעת המשתנים המרכזיים שנמצאו בחלק האיכותי על ההתנהגות הלא נורמטיבית. התוצאות של השלב השני, הראו כי בישראל נהגים נוטים לנהוג בצורה לא נורמטיבית בשל מניעים הנובעים מחינוך הזולת יותר מאשר מניעים הנובעים מאגרסיביות.

ממצא מפתיע זה ניתן להסבר באמצעות ייחודה של החברה הישראלית. החברה הישראלית היא חברת מהגרים בעלי עבר וזיכרון משותפים. החיים בסביבה עוינת חיזקו את תחושת "הביחד". תכונה זו של קהילתיות הינה בעלת מאפיינים חיוביים רבים כגון עזרה הדדית, שיתוף, ורגישות לענייני הזולת. לעיתים נטייה זו עלולה להוביל את הנהג הישראלי להגיב בצורה לא נורמטיבית בשעת הנהיגה בכביש. הוא מנסה לחנך ולתקן נהגים אחרים שעשו דבר מה לא כשורה בעניו והניסיון הזה גורם לא לנהוג באופן לא נורמטיבי. למתבונן מהצד הדבר יכול להתפרש כאגרסיביות, אך במחקר זה נמצא שהתנהגות זו מקורה איננו אגרסיביות, אלא ניסיון חיובי להביא לשיפור הנהיגה וההתנהגות של הנהג האחר. יתכן שהסיבה להתנהגות זו היא אף רצון להוכיח את הנהג השני ולהעמיד אותו מול טעותו.

עם זאת, לעבודה זו מספר מגבלות. אחד החסרונות בשאלונים הפתוחים שנעשה בהם שימוש במסגרת זו, הוא עצם היותם נתונים לפרשנות סובייקטיבית הן של החוקר והן של המשיבים ויש לקחת נקודה זו בחשבון. ייתכן אף שהמשיבים ענו באופן מסוים כדי לרצות את החוקרת, או כדי להציג את עצמם באור מסוים. כמו כן המחקר נעשה בערים במרכז הארץ בלבד וייתכן והדבר השפיע על התוצאות. אף על פי כן, הממצא שעלה במחקר הינו בעל חשיבות רבה, שכן הוא עשוי לסייע למתכנני המדיניות לפעול באפיקים שעד כה לא פנו אליהם ולבנות מדיניות התואמת את התופעה בשטח. אחד מכיווני מדיניות אפשריים הוא שימוש במדיה כך שתעודד את ההתחשבות אחד בשני ואת צורות ההתנהגות הרצויות כגון וותרנות וסבלנות ותרתייע מהדחף לצדקנות ולנקמנות. המדיה אף יכולה לסייע בהעלאת המודעות לסכנות הטמונות בנהיגה לא נורמטיבית והתוצאות הקשות שהיא יכולה להביא אליהן.

אפשרות נוספת היא אכיפה והענשת נהגים הנוהגים באופן לא נורמטיבי. גם הן יכולות לעשות שימוש בדחף לחנך. כמובן שבשל מגבלות שונות (מגבלות תקציב, זמן, כח אדם וכדומה) יש לבחון אילו התנהגויות מבין כלל ההתנהגויות הלא נורמטיביות ייאכפו ותתבצע הענשה בצידן. במסגרת האכיפה יש לשים דגש על הקטנת פרק הזמן העובר בין ביצוע המעשה הלא נורמטיבי לבין השפיטה וההענשה במידת הצורך. כמו כן, ניתן לעשות שימוש במערכת החינוך ככלי שסייע להוקעת הנהיגה הלא נורמטיבית.

5.1 כיווני מחקר עתידיים

הידע אודות הנהג הישראלי איננו רב ועל כן מוצגות מספר הצעות לכיווני מחקר עתידיים.

1. כדאי לבצע את המחקר גם בערים נוספות בדרום ובצפון הארץ על מנת לחזק את הממצאים.
2. יהיה מעניין להגדיל את המדגם של מחקר זה ולבחון האם תוצאותיו תלויות במשתנים שונים כגון מין, גיל, מוצא וכדומה.
3. מומלץ גם לבחון האם השפעת המניעים שנמצאו במחקר זה על ההתנהגות הלא נורמטיבית קיימים באותה עוצמה גם בקרב בני נוער בוגרים, שלומדים לנהוג וקרובים לגשת לבחינה היישומית. ממצא שכזה יכול אולי לסייע בבניית המדיניות והתאמתה לאוכלוסיות יעד מסוימות.
4. מחקר זה בוצע על האוכלוסייה היהודית בישראל וממצאיו הוסברו לאור המאפיינים הייחודיים של האוכלוסייה היהודית. כדי לחזק את המסקנות שהועלו כאן אפשר לבצעו גם על האוכלוסייה הלא יהודית בישראל ולראות האם ימצאו קטגוריות דומות, או שיעלו ממצאים אחרים הנובעים ממניעים שונים.
5. כדאי לערוך השוואה בין המניעים לנהיגה לא נורמטיבית בישראל (כפי שעלו במחקר זה), לבין המניעים לנהיגה לא נורמטיבית בקרב אנשים נורמטיביים במדינות אחרות.

6. נספחים

6.1 נספח מספר 1

תאריך ____/____/____

שלום רב,

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

-1-

השאלון הוא אנונימי

מתי מוצדק לנסוע בשוליים?

מתי מוצדק להבהב לרכב שלפניך?

מתי מוצדק לחנות בחניית נכים?

מתי זה בסדר לא לעצור בתמרור עצור?

מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-2-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

מתי זה בסדר לחנות על מעבר חצייה?

מתי זה לגיטימי לא לחגור חגורת בטיחות?

מתי מוצדק לקלל נהג אחר בפניו?

מתי מוצדק לא לתת זכות קדימה להולכי רגל?

מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-3-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

מתי מוצדק לחנות על אי תנועה?

מתי זה מוצדק לתת להולכי רגל לחכות במעבר חציה?

מתי מוצדק לעקוף רכב תוך חציית קו הפרדה רצוף?

מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-4-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

מתי מוצדק לצפור לרכב הנוסע לפניך?

מתי לגיטימי לעקוף מצד ימין?

מתי זה בסדר להצמד לרכב הנוסע לפניך?

מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-5-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

מתי זה בסדר לנסוע עם אורות גבוהים כשיש תנועה ממול?

מתי מוצדק להחליף נתיבים ללא מתן התראה?

מתי מוצדק לרדוף אחרי רכב אחר?

מתי מוצדק לזגזג בין נתיבים?

מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-6-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

מתי מוצדק לנסוע מעל המהירות המותרת (לפחות ב- 20 קמ"ש יותר)?

מתי מוצדק "לחתוך" רכב הנוסע לצידך?

מתי זה בסדר לפגוע (פיזית) בנהג אחר?

מתי אין צורך לאותת?

מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-7-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

מתי זה בסדר למנוע מנהגים אחרים להשתלב בתנועה?

מתי מוצדק לעקוף כששדה הראיה מוגבל?

מתי מוצדק לעשות תנועות מגוונות לנהגים אחרים.

מתי זה בסדר להכנס לחניה שמשהו אחר מחכה לה?

מתי מותר להעניש נהג הנוסע לפניך?

6.2 נספח מספר 2

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-1-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

דני נתפס כשהוא נוסע בשולי הכביש. מה לדעתך גרם לו לעשות זאת?

רותי הבהבה תוך כדי נהיגה לרכב שנסע לפניה. מדוע לדעתך?

דוד חנה בחניית נכים. למה לדעתך?

תמר לפעמים לא עוצרת בתמרור עצור. מה לדעתך גורם לה לנהוג כך?

רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר שעורר אצלם את התגובה הזו?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-2-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכלי לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

דני נתפס כשהוא נוסע בשולי הכביש. מה לדעתך גרם לו לעשות זאת?

נורית חנתה על מעבר חצייה. למה לדעתך היא עשתה זאת?

דני נוסע לפעמים ללא חגירת חגורת בטיחות. מדוע לדעתך?

דנה קיללה נהגת אחרת והנהגת ההיא שמעה אותה. למה לדעתך היא עשתה זאת?

אורי לא נתן זכות קדימה להולך רגל. למה לדעתך הוא נהג כך?

רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר שעורר אצלם את התגובה הזו?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-3-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

ראית רכב החונה על אי תנועה. מה לדעתך גרם לו לחנות כך?

רותי הבהבה תוך כדי נהיגה לרכב שנסע לפניה. מדוע לדעתך?

כשציפי נוהגת, היא מעדיפה לפעמים לתת להולכי רגל לחכות במעבר החצייה. מה לדעתך גורם לה לנהוג כך?

ראית רכב העוקף תוך חציית קו הפרדה רצוף. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר שעורר אצלם את התגובה הזו?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-4-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

ראית נהג הצופר לרכב שלפניו. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

דוד חנה בחניית נכים. למה לדעתך?

דני עקף רכב מצדו הימני. מדוע לדעתך הוא נהג כך?

ראית רכב הנצמד לרכב שלפניו. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר
שעורר אצלם את התגובה הזו?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-5-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכלי לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

דנה נסעה עם אורות גבוהים כשהיתה תנועה ממול. מה לדעתך גרם לה לנהוג כך?

אורי נוהג להחליף נתיבים ללא מתן התראה. מה לדעתך גורם לו לנהוג כך?

ראית רכב שרדף אחרי רכב אחר. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

ראית רכב שזיגזג בין נתיבים. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר שעורר אצלם את התגובה הזו?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-6-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכלי לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

אורי נסע מעל המהירות המותרת. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

תמר לפעמים לא עוצרת בתמרור עצור. מה לדעתך גורם לה לנהוג כך?

דני "חתך" רכב שנסע לצידו. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

ראית נהג שפגע פיזית בנהג אחר. מה לדעתך גרם לו לעשות זאת?

ראית רכב שלא עשה שימוש באיתות. מדוע לדעתך הוא נהג כך?

רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר שעורר אצלם את התגובה הזו?

תאריך ____/____/____

שלום רב,

-7-

במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,

אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.

האם תוכל/י לענות בבקשה על מספר שאלות. השאלון אורך מספר דקות.

השאלון הוא אנונימי

לפעמים דנה לא מאפשרת לנהגים אחרים להשתלב בתנועה. מדוע לדעתך?

ראית רכב שעקף כששדה הראיה שלו היה מוגבל. מה לדעתך גרם לו לעשות זאת?

אורי עשה תנועות מגוונות לנהג אחר. למה לדעתך הוא נהג כך?

ראית רכב שנכנס לחניה שמישהו אחר חיכה לה. מה לדעתך גרם לו לנהוג כך?

רוני ועידו נסעו יחד ברכב ומשהו אצל נהג אחר גרם להם לרצות להעניש אותו. מהו הדבר

שעורר אצלם את התגובה הזו?



בית הספר ע"ש פדרמן
למדיניות ציבורית וממשל
The Federmann School of
Public Policy and Government

האוניברסיטה העברית בירושלים - The Hebrew University of Jerusalem
הפקולטה למדעי החברה – Faculty of Social Sciences
בית הספר ע"ש פדרמן למדיניות ציבורית וממשל – Federmann School of Public Policy & Governance

תאריך ____/____/____

שלום רב,
במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,
אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.
אני מודה לך על שיתוף הפעולה. השאלון אורך כ- 5-7 דקות.
מטעמי נוחות השאלון כתוב בלשון זכר אך מכוון לשני המינים.

השאלון הוא אנונימי

תודה רבה על שיתוף הפעולה
ונסיעה בטוחה!!!

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים :

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1	כדי למנוע תאונה כדאי לצפור
6 5 4 3 2 1	כשנוסעים לבד במכונית, אפשר לקחת יותר סיכונים בכביש
6 5 4 3 2 1	בנהיגה למרחקים קצרים לא חייבים לחגור חגורות בטיחות
6 5 4 3 2 1	ניתן לנסוע על השוליים, אם סותכים מטען חורג ברכב
6 5 4 3 2 1	נהגים מבינים שעשו טעות רק אם צועקים עליהם
6 5 4 3 2 1	בכל מקרה, גם מקרה חירום, יש לעצור לפני תמרור עצור
6 5 4 3 2 1	כשממהרים, לפעמים אי אפשר לעצור לחולץ רגל
6 5 4 3 2 1	במקרה שבו יש שדה ראייה, אין חובה לעצור בתמרור עצור
6 5 4 3 2 1	לפעמים כשחייבים לבצע פנייה, ניתן "לחתוך" רכב אחר
6 5 4 3 2 1	לא צריך לעצור להולכי רגל, אם הם עוד לא ירדו לכביש
6 5 4 3 2 1	כשיש תקלה ברכב ניתן להשאיר אותו על אי תנועה
6 5 4 3 2 1	כדי שנהג יבין שהוא נוסע לאט יש לצפור לו
6 5 4 3 2 1	בנסיעה למרחקים קצרים, אפשר להשאיר את רישיון הנהיגה הפרטי בבית
6 5 4 3 2 1	אני מבין נהגים, הרוצים להתנקם בנהגים אחרים שחתכו אותם בפתאומיות
6 5 4 3 2 1	במקרה חירום ניתן לעקוף גם אם שדה הראייה מוגבל
6 5 4 3 2 1	חבל שנהגים לא יכולים להעניש נהג שמבצע עבירות ומסכן אותם
6 5 4 3 2 1	אם אני מרגיש איום מנהג אחר, אני אתנהג אליו באותו אופן
6 5 4 3 2 1	בנהיגה בתוך יישוב, אפשר להימנע מחגירת חגורת בטיחות

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1	אני מבין נהגים שמסנוורים (לאורך זמן) נהגים הנוסעים לאט
6 5 4 3 2 1	אם רכב מלפנים עוצר בפתאומיות, אין זמן להתריע לפני מעבר לנתיב אחר
6 5 4 3 2 1	ניתן לחנות על אי תנועה במקרה של פיקוח נפש
6 5 4 3 2 1	כשתנאי הדרך מאפשרים, ניתן לנסוע מעל המהירות המותרת
6 5 4 3 2 1	ניתן להעיר לנהג המסכן אחרים בנהיגה שלו
6 5 4 3 2 1	נהג יכול לחנות בחניית נכים, אם זה לזמן קצר
6 5 4 3 2 1	ניתן להבין נהגים, שרודפים אחרי נהגים אחרים שהכעיסו אותם
6 5 4 3 2 1	כדי שנהג יבין שעליו לעבור לנתיב הימני, אין ברירה אלא "לחתוך" אותו בנתיב השמאלי
6 5 4 3 2 1	אם בנתיב שמאלי המכונית שמלפנים נוסעת לאט, אין ברירה אלא להיצמד אליה
6 5 4 3 2 1	כשנהג נוסע לאט בנתיב השמאלי אפשר להבהב לו כדי שיעבור לימני
6 5 4 3 2 1	בנסיעה איטית אפשר לעקוף גם כששדה הראיה מוגבל
6 5 4 3 2 1	אם נהג מסנוור אותי, אני מסנוור אותו בחזרה כדי שיוריד את האורות הגבוהים

אנא הקיף בעיגול את חמש ההתנהגויות מהרשימה הבאה שמעצבנות אותך במיוחד:

- א. נסיעה איטית בנתיב השמאלי
- ב. כשרכב שאני רוצה לעקוף אותו מאיץ פתאום
- ג. כשלא מאפשרים לי לעבור נתיב
- ד. מעבר בכוח לנתיב שלי
- ה. כשלא מאפשרים לי להשתלב בתנועה
- ו. נסיעה בשוליים
- ז. עקיפה מסוכנת
- ח. כשהרכב שלפני מתעכב בנסיעה ברמזור ירוק
- ט. כשרכב הנוסע מאחורי נצמד

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים :

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1	אם אין מספיק מקומות חניה, אז אין ברירה, אלא לחנות על אי תנועה
6 5 4 3 2 1	חייבים להתעלם מהרבה חוקי תנועה כדי לשפר את זרימת התנועה
6 5 4 3 2 1	לא צריכים לתת לנהגים שנדחפים להשתלב בתנועה
6 5 4 3 2 1	אם התיב השמאלי חסום ניתן לעקוף מימין
6 5 4 3 2 1	לא צריך לתת לנהגים שעקפו תוך חציית קו הפרדה רצוף, להשתלב בתנועה
6 5 4 3 2 1	כשממהרים לפעמים נאלצים להיצמד לרכב שמלפנים
6 5 4 3 2 1	כדי לסמן לנהג אחר שעשה משהו לא בסדר, ניתן לצפור לו
6 5 4 3 2 1	יותר להשתמש גם בתנועות מגוונות כדי להביע כעס כלפי נהגים אחרים
6 5 4 3 2 1	הכביש הוא מקום אלים ולכן לפעמים יש להגיב באלימות למתרחש בו
6 5 4 3 2 1	ניתן להבין כשצופרים לנהג העוצר באמצע הדרך כדי לשוחח עם מישהו שראה
6 5 4 3 2 1	אם המקום הפנוי היחידי בחניון הוא חניית נכים, אפשר לחנות שם לזמן מה
6 5 4 3 2 1	ראוי שנהגים יענישו נהג שלא מציית להוראות ומסכן אותם
6 5 4 3 2 1	הגיוני, שיסרבו לאפשר לנהג שעקף תוך חציית קו הפרדה רצוף, להשתלב בתנועה
6 5 4 3 2 1	לפעמים צריך לצפור למכונית כדי שתתחיל לנסוע

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1	לחץ של זמן מוביל לעקיפה גם כששדה הראיה מוגבל
6 5 4 3 2 1	כשיש פקק תנועה כבד, אין ברירה אלא לנסוע על השוליים כדי להתקדם
6 5 4 3 2 1	ניתן לחנות על מעבר חצייה, אם זה לזמן קצר
6 5 4 3 2 1	לא תמיד חייבים לעצור להולכי רגל, הם יכולים לחכות קצת
	אם העירייה לא מספקת מספיק מקומות חנייה, אין ברירה אלא לחנות גם
6 5 4 3 2 1	בחניית נכים
6 5 4 3 2 1	כדי לעקוף רכב תקוע, לפעמים צריך לחכות קו הפרדה רצוף ("לבן")
6 5 4 3 2 1	ניתן להבין נהג, הצופר לרכב שחותך אותו ללא התרעה
6 5 4 3 2 1	כשחשים ברע אפשר לוותר על חגירת חגורת בטיחות
6 5 4 3 2 1	לא כדאי לעצור להולך רגל אם יש סכנה שהרכב מאחור יתנגש בי
	לפעמים גם מכונית הנוסעת במהירות המותרת בנתיב השמאלי צריכה
6 5 4 3 2 1	שיהבהבו לה
6 5 4 3 2 1	זה בסדר לצפור לרכב שמלפנים כדי לזרז אותו
6 5 4 3 2 1	כשרוצים לסמן לנהג אחר שעשה טעות, אפשר להבהב לו
6 5 4 3 2 1	כשהכבישים ריקים ואין אף אחד, לא חייבים לעצור בתמרור עצור
6 5 4 3 2 1	לפעמים במקרה של סכנה צריך להחליף נתיבים ללא התרעה
6 5 4 3 2 1	קורה שמזוגזגים בין נתיבים כשממהרים
6 5 4 3 2 1	כשיש עומס תנועה וצריך לפנות ימינה, אפשר לנסוע על השוליים

תודה רבה על שיתוף הפעולה



בית הספר ע"ש פדרמן
למדיניות ציבורית וממשל
The Federmann School of
Public Policy and Government

האוניברסיטה העברית בירושלים - The Hebrew University of Jerusalem
הפקולטה למדעי החברה – Faculty of Social Sciences
בית הספר ע"ש פדרמן למדיניות ציבורית וממשל – Federmann School of Public Policy & Governance

תאריך ____/____/____

שלום רב,
במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,
אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.
אני מודה לך על שיתוף הפעולה. השאלון אורך כ- 5-7 דקות.
מטעמי נוחות השאלון כתוב בלשון זכר אך מכוון לשני המינים.

השאלון הוא אנונימי

תודה רבה על שיתוף הפעולה
ונסיעה בטוחה!!!

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים:

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

כשרוצים לסמן לנהג אחר שעשה טעות, אפשר להבהב לו

6 5 4 3 2 1

בנסיעה איטית אפשר לעקוף גם כששדה הראיה מוגבל

6 5 4 3 2 1

הכביש הוא מקום אלים ולכן לפעמים יש להגיב באלימות למתרחש בו

6 5 4 3 2 1

לא צריכים לתת לנהגים שנדחפים להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1

כשממהרים, לפעמים אי אפשר לעצור להולך רגל

6 5 4 3 2 1

לא צריך לעצור להולכי רגל, אם הם עוד לא ירדו לכביש

6 5 4 3 2 1

ניתן לחנות על מעבר חצייה, אם זה לזמן קצר

6 5 4 3 2 1

כשנהג נוסע לאט בנתיב השמאלי אפשר להבהב לו כדי שיעבור לימני

6 5 4 3 2 1

כדי למנוע תאונה כדאי לצפור

6 5 4 3 2 1

אם בנתיב שמאלי המכונית שמלפנים נוסעת לאט, אין ברירה אלא להיצמד אליה

6 5 4 3 2 1

במקרה שבו יש שדה ראיה, אין חובה לעצור בתמרור עצור

6 5 4 3 2 1

אם הנתיב השמאלי חסום, ניתן לעקוף מימין

6 5 4 3 2 1

חבל שנהגים לא יכולים להעניש נהג שמבצע עבירות ומסכן אותם

6 5 4 3 2 1

כשיש פקק תנועה כבד, אין ברירה אלא לנסוע על השוליים כדי להתקדם

6 5 4 3 2 1

ניתן לחנות על אי תנועה במקרה של פיקוח נפש

6 5 4 3 2 1

אם המקום הפנוי היחידי בחניון הוא חניית נכים, אפשר לחנות שם לזמן מה

6 5 4 3 2 1

לא תמיד חייבים לעצור להולכי רגל, הם יכולים לתכות קצת

6 5 4 3 2 1

לא כדאי לעצור להולך רגל אם יש סכנה שהרכב מאחור יתנגש בי

6 5 4 3 2 1

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1 לא צריך לתת לנהגים שעקפו תוך חציית קו הפרדה רצוף, להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1 כדי לעקוף רכב תקוע, לפעמים צריך לחצות תוך חציית קו "לבן"

6 5 4 3 2 1 כשהכבישים ריקים ואין אף אחד, לא חייבים לעצור בתמרור עצור

6 5 4 3 2 1 ניתן להבין נהגים, שרודפים אחרי נהגים אחרים, שהכעיסו אותם

6 5 4 3 2 1 ראוי שנהגים יענישו נהג שלא מציית להוראות ומסכן אותם

6 5 4 3 2 1 כדי לסמן לנהג אחר שעשה משהו לא בסדר, ניתן לצפור לו

6 5 4 3 2 1 כשתנאי הדרך מאפשרים, ניתן לנסוע מעל המהירות המותר

6 5 4 3 2 1 אין פסול מלהעיר לנהג המסכן אחרים בנהיגה שלו

6 5 4 3 2 1 לחץ של זמן מוביל לעקיפה גם כששדה הראיה מוגבל

6 5 4 3 2 1 ניתן להבין נהג, הצופר לרכב שחתך אותו ללא התרעה

6 5 4 3 2 1 חייבים להתעלם מהרבה חוקי תנועה כדי לשפר את זרימת התנועה

6 5 4 3 2 1 מותר להשתמש גם בתנועות מגונות כדי להביע כעס כלפי נהגים אחרים

אנא הקיף בעיגול את חמש ההתנהגויות מהרשימה הבאה שמעצבנות אותך במיוחד:

- א. כשרכב הנוסע מאחורי נצמד
- ב. כשהרכב שלפני מתעכב בנסיעה ברמזור ירוק
- ג. עקיפה מסוכנת
- ד. נסיעה בשוליים
- ה. כשלא מאפשרים לי להשתלב בתנועה
- ו. מעבר בכוח לנתיב שלי
- ז. כשלא מאפשרים לי לעבור נתיב
- ח. כשרכב שאני רוצה לעקוף אותו מאיץ פתאום
- ט. נסיעה איטית בנתיב השמאלי

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים:

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

כדי שנהג יבין שעליו לעבור לנתיב הימני, לפעמים אין ברירה אלא "לחתוך" אותו

בנתיב השמאלי 6 5 4 3 2 1

אם אני מרגיש איום מנהג אחר, אני אתנהג אליו באותו אופן 6 5 4 3 2 1

כדי שנהג יבין שהוא נוסע לאט יש לצפור לו 6 5 4 3 2 1

בנהיגה למרחקים קצרים לא חייבים לחגור חגורות בטיחות 6 5 4 3 2 1

לפעמים צריך לצפור למכונית כדי שתתחיל לנוסע 6 5 4 3 2 1

ניתן להבין כשצופרים לנהג, העוצר באמצע הדרך כדי לשוחח עם מישהו שראה 6 5 4 3 2 1

לפעמים במקרה של סכנה צריך להחליף נתיבים ללא התרעה 6 5 4 3 2 1

בכל מקרה, גם מקרה חירום, יש לעצור לפני תמרור עצור 6 5 4 3 2 1

זה בסדר לצפור לרכב שמלפנים כדי לזרז אותו 6 5 4 3 2 1

כשחשים ברע, אפשר לוותר על חגירת חגורת בטיחות 6 5 4 3 2 1

נהג יכול לחנות בחניית נכים אם זה לזמן קצר 6 5 4 3 2 1

אני מבין נהגים שמסנוורים (לאורך זמן) נהגים הנוסעים לאט 6 5 4 3 2 1

אם העירייה לא מספקת מספיק מקומות חנייה, אין ברירה אלא לחנות גם בחניית

נכים 6 5 4 3 2 1

לפעמים גם מכונית הנוסעת במהירות המותרת בנתיב השמאלי צריכה שיהבהבו לה 6 5 4 3 2 1

הנהגים של היום מבינים שעשו טעות רק אם צועקים עליהם 6 5 4 3 2 1

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1 בנהיגה בתוך יישוב, אפשר להימנע מחגירת חגורת בטיחות

6 5 4 3 2 1 כשיש עומס תנועה וצריך לפנות ימינה, אפשר לנסוע על השוליים

6 5 4 3 2 1 אני מבין נהגים הרוצים להתנקם בנהגים אחרים שחתכו אותם בפתאומיות

6 5 4 3 2 1 קורה שמזוגגים בין נתיבים כשממהרים

6 5 4 3 2 1 הגיוני שיסרבו לאפשר לנהג שעקף תוך חציית קו הפרדה רצוף להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1 אם אחד מנוסעי הרכב חש ברע, אין ברירה, אלא לעצור את הרכב גם על מעבר חצייה

6 5 4 3 2 1 אם אין מספיק מקומות חניה אז אין ברירה, אלא לחנות על אי תנועה

6 5 4 3 2 1 ניתן לנסוע על השוליים עם סוחבים מטען חורג ברכב

6 5 4 3 2 1 במקרה חירום ניתן לעקוף גם אם שדה הראיה מוגבל

6 5 4 3 2 1 כשממהרים לפעמים נאלצים להיצמד לרכב שמלפנים

6 5 4 3 2 1 כשיש תקלה ברכב ניתן להשאיר אותו על אי תנועה

6 5 4 3 2 1 כשנוסעים לבד בכביש, אפשר לקחת יותר סיכונים

6 5 4 3 2 1 בנסיעה למרחקים קצרים, אפשר להשאיר את רישיון הנהיגה הפרטי בבית

6 5 4 3 2 1 לפעמים כשחייבים לבצע פנייה, ניתן "לחתוך" רכב אחר

6 5 4 3 2 1 אם נהג מסנוור אותי, אני מסנוור אותו בחזרה כדי שיריד את האורות הגבוהים

תודה רבה על שיתוף הפעולה

האוניברסיטה העברית בירושלים - The Hebrew University of Jerusalem
הפקולטה למדעי החברה – Faculty of Social Sciences
בית הספר ע"ש פדרמן למדיניות ציבורית וממשל – Federmann School of Public Policy & Governance

תאריך ____/____/____

שלום רב,
במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,
אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.
אני מודה לך על שיתוף הפעולה. השאלון אורך כ- 5-7 דקות.
מטעמי נוחות השאלון כתוב בלשון זכר אך מכוון לשני המינים.

השאלון הוא אנונימי

תודה רבה על שיתוף הפעולה
ונסיעה בטוחה!!!

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים:

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1	בנהיגה בתוך יישוב, אפשר להימנע מחגירת חגורת בטיחות
6 5 4 3 2 1	הנהגים של היום מבינים שעשו טעות רק אם צועקים עליהם
6 5 4 3 2 1	אם אין מספיק מקומות חניה אז אין ברירה, אלא לחנות על אי תנועה
6 5 4 3 2 1	כשממהרים לפעמים אי אפשר לעצור להולך רגל
6 5 4 3 2 1	לפעמים גם מכונית הנוסעת במהירות המותרת בנתיב השמאלי צריכה שיהבהבו לה
6 5 4 3 2 1	לפעמים במקרה של סכנה צריך להחליף נתיבים ללא התרעה
6 5 4 3 2 1	אני מבין נהגים שמסנוורים (לאורך זמן) נהגים הנוסעים לאט
6 5 4 3 2 1	כשהכבישים ריקים ואין אף אחד, לא חייבים לעצור בתמרור עצור
6 5 4 3 2 1	כשיש פקק תנועה כבד, אין ברירה אלא לנסוע על השוליים כדי להתקדם
6 5 4 3 2 1	כדי שנהג יבין שהוא נוסע לאט יש לצפור לו
6 5 4 3 2 1	לפעמים צריך לצפור למכונית כדי שתתחיל לנסוע
6 5 4 3 2 1	לא כדאי לעצור להולך רגל אם יש סכנה שהרכב מאחור יתנגש בי
6 5 4 3 2 1	לחץ של זמן מוביל לעקיפה גם כששדה הראיה מוגבל
6 5 4 3 2 1	אם הנתיב השמאלי חסום ניתן לעקוף מימין
6 5 4 3 2 1	חייבים להתעלם מהרבה חוקי תנועה כדי לשפר את זרימת התנועה
6 5 4 3 2 1	אם אחד מנוסעי הרכב חש ברע, אין ברירה, אלא לעצור את הרכב גם על מעבר חצייה
6 5 4 3 2 1	ראוי שנהגים יענישו נהג שלא מציית להוראות ומסכן אותם
6 5 4 3 2 1	נהג יכול לחנות בחניית נכים אם זה לזמן קצר

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1 אם בנתיב שמאלי המכונית שמלפנים נוסעת לאט, אין ברירה אלא להיצמד אליה

6 5 4 3 2 1 במקרה חירום ניתן לעקוף גם אם שדה הראיה מוגבל

6 5 4 3 2 1 אין פסול מלהעיר לנהג המסכן אחרים בנהיגה שלו

6 5 4 3 2 1 חבל שנהגים לא יכולים להעניש נהג שמבצע עבירות ומסכן אותם

6 5 4 3 2 1 לא צריך לעצור להולכי רגל, אם הם עוד לא ירדו לכביש

6 5 4 3 2 1 ניתן לחנות על אי תנועה במקרה של פיקוח נפש

6 5 4 3 2 1 אם העירייה לא מספקת מספיק מקומות חנייה, אין ברירה אלא לחנות גם בחניית נכים

6 5 4 3 2 1 אני מבין נהגים, הרוצים להתנקם בנהגים אחרים, שחתכו אותם בפתאומיות

6 5 4 3 2 1 מותר להשתמש גם בתנועות מגוונות כדי להביע כעס כלפי נהגים אחרים

6 5 4 3 2 1 ניתן לנסוע על השוליים אם סוחבים מטען חורג ברכב

6 5 4 3 2 1 לא תמיד חייבים לעצור להולכי רגל, הם יכולים לחכות קצת

6 5 4 3 2 1 בנסיעה איטית אפשר לעקוף גם כששדה הראיה מוגבל

אנא הקיף בעיגול את חמש ההתנהגויות מהרשימה הבאה שמעצבנות אותך במיוחד:

- א. עקיפה מסוכנת
- ב. נסיעה בשוליים
- ג. כשלא מאפשרים לי להשתלב בתנועה
- ד. כשרכב הנוסע מאחורי נצמד
- ה. כשרכב שאני רוצה לעקוף אותו מאיץ פתאום
- ו. מעבר בכוח לנתיב שלי
- ז. כשלא מאפשרים לי לעבור נתיב
- ח. כשהרכב שלפני מתעכב בנסיעה ברמזור ירוק
- ט. נסיעה איטית בנתיב השמאלי

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים:

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

קורה שמזגזגים בין נתיבים כשממהרים 6 5 4 3 2 1

כשחשים ברע, אפשר לוותר על חגירת חגורת בטיחות 6 5 4 3 2 1

כשיש עומס תנועה וצריך לפנות ימינה, אפשר לנסוע על השוליים 6 5 4 3 2 1

אם אני מרגיש איום מנהג אחר, אני אתנהג אליו באותו אופן 6 5 4 3 2 1

הכביש הוא מקום אלים ולכן לפעמים יש להגיב באלימות למתרחש בו 6 5 4 3 2 1

כשנוסעים לבד במכונית, אפשר לקחת יותר סיכונים בכביש 6 5 4 3 2 1

הגיוני שיסרבו לאפשר לנהג שעקף תוך חציית קו הפרדה רצוף להשתלב בתנועה 6 5 4 3 2 1

אם נהג מסנוור אותי, אני מסנוור אותו בחזרה כדי שיריד את האורות הגבוהים 6 5 4 3 2 1

כשיש תקלה ברכב, ניתן להשאיר אותו על אי תנועה 6 5 4 3 2 1

לפעמים כשחייבים לבצע פנייה, ניתן "לחתוך" רכב אחר 6 5 4 3 2 1

כדי לסמן לנהג אחר שעשה משהו לא בסדר, ניתן לצפור לו 6 5 4 3 2 1

במקרה שבו יש שדה ראייה, אין חובה לעצור בתמרור עצור 6 5 4 3 2 1

ניתן להבין נהגים, שרודפים אחרי נהגים אחרים שהכעיסו אותם 6 5 4 3 2 1

בנסיעה למרחקים קצרים, אפשר להשאיר את רישיון הנהיגה הפרטי בבית 6 5 4 3 2 1

כשנהג נוסע לאט בנתיב השמאלי אפשר להבהב לו כדי שיעבור לימני 6 5 4 3 2 1

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1

בכל מקרה, גם מקרה חירום, יש לעצור לפני תמרור עצור

6 5 4 3 2 1

כדי למנוע תאונה כדאי לצפור

6 5 4 3 2 1

ניתן להבין נהג, הצופר לרכב שחתך אותו ללא התרעה

6 5 4 3 2 1

בנהיגה למרחקים קצרים לא חייבים לחגור חגורות בטיחות

6 5 4 3 2 1

לא צריך לתת לנהגים שעקפו תוך חציית קו הפרדה רצוף, להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1

כדי לעקוף רכב תקוע, לפעמים צריך לחצות תוך חציית קו "לבן"

6 5 4 3 2 1

זה בסדר לצפור לרכב שמלפנים, כדי לזרז אותו

6 5 4 3 2 1

לא צריכים לתת לנהגים שנדחפים להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1

כשממהרים, לפעמים נאלצים להיצמד לרכב שמלפנים

6 5 4 3 2 1

אם המקום הפנוי היחידי בחניון הוא חניית נכים, אפשר לחנות שם לזמן מה

כדי שנהג יבין שעליו לעבור לנתיב הימני, לפעמים אין ברירה אלא "לחתוך" אותו

6 5 4 3 2 1

בנתיב השמאלי

6 5 4 3 2 1

כשתנאי הדרך מאפשרים, ניתן לנסוע מעל המהירות המותרת

6 5 4 3 2 1

כשרוצים לסמן לנהג אחר שעשה טעות, אפשר להבהב לו

6 5 4 3 2 1

ניתן לחנות על מעבר חצייה, אם זה לזמן קצר

6 5 4 3 2 1

ניתן להבין כשצופרים לנהג העוצר באמצע הדרך כדי לשוחח עם מישהו שראה

תודה רבה על שיתוף הפעולה



בית הספר ע"ש פדרמן
למדיניות ציבורית וממשל
The Federmann School of
Public Policy and Government

האוניברסיטה העברית בירושלים - The Hebrew University of Jerusalem
הפקולטה למדעי החברה – Faculty of Social Sciences
בית הספר ע"ש פדרמן למדיניות ציבורית וממשל – Federmann School of Public Policy & Governance

תאריך ____/____/____

שלום רב,
במסגרת למודי באוניברסיטה העברית,
אני עורכת מחקר המנסה להבין טוב יותר את נושא הנהיגה.
אני מודה לך על שיתוף הפעולה. השאלון אורך כ- 5-7 דקות.
מטעמי נוחות השאלון כתוב בלשון זכר אך מכוון לשני המינים.

השאלון הוא אנונימי

תודה רבה על שיתוף הפעולה
ונסיעה בטוחה!!!

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים:

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1	כדי לעקוף רכב תקוע, לפעמים צריך לחצות תוך חציית קו "לבן"
6 5 4 3 2 1	כשהכבישים ריקים ואין אף אחד, לא חייבים לעצור בתמרור עצור
6 5 4 3 2 1	אם המקום הפנוי היחידי בחניון הוא חניית נכים, אפשר לחנות שם לזמן מה
6 5 4 3 2 1	לחץ של זמן מוביל לעקיפה גם כששדה הראיה מוגבל
6 5 4 3 2 1	לא תמיד חייבים לעצור להולכי רגל, הם יכולים לחכות קצת
6 5 4 3 2 1	בכל מקרה, גם מקרה חירום, יש לעצור לפני תמרור עצור
6 5 4 3 2 1	ניתן להבין נהג, הצופר לרכב שחתך אותו ללא התרעה
6 5 4 3 2 1	ניתן לחנות על מעבר חצייה, אם זה לזמן קצר
6 5 4 3 2 1	לפעמים במקרה של סכנה צריך להחליף נתיבים ללא התרעה
6 5 4 3 2 1	בנסיעה איטית אפשר לעקוף גם כששדה הראיה מוגבל
6 5 4 3 2 1	אני מבין נהגים שמסנוורים (לאורך זמן) נהגים הנוסעים לאט
6 5 4 3 2 1	חבל שנהגים לא יכולים להעניש נהג שמבצע עבירות ומסכן אותם
6 5 4 3 2 1	ראוי שנהגים יענישו נהג שלא מציית להוראות ומסכן אותם
6 5 4 3 2 1	כדי לסמן לנהג אחר שעשה משהו לא בסדר, ניתן לצפור לו
6 5 4 3 2 1	זה בסדר לצפור לרכב שמלפנים כדי לזרז אותו
6 5 4 3 2 1	כשחשים ברע, אפשר לוותר על חגירת חגורת בטיחות
6 5 4 3 2 1	לפעמים צריך לצפור למכונית כדי שתתחיל לנסוע
6 5 4 3 2 1	ניתן לנסוע על השוליים אם סוחבים מטען חורג ברכב

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1 הגיוני שיסרבו לאפשר לנהג שעקף תוך חציית קו הפרדה רצוף להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1 לפעמים גם מכונית הנוסעת במהירות המותרת בנתיב השמאלי צריכה שיהבהבו לה

6 5 4 3 2 1 בנסיעה למרחקים קצרים, אפשר להשאיר את רישיון הנהיגה הפרטי בבית

6 5 4 3 2 1 אם אני מרגיש איום מנהג אחר, אני אתנהג אליו באותו אופן

6 5 4 3 2 1 אם אין מספיק מקומות חניה אז אין ברירה, אלא לחנות על אי תנועה

6 5 4 3 2 1 בנהיגה בתוך יישוב, אפשר להימנע מחגירת חגורת בטיחות

6 5 4 3 2 1 לא צריך לעצור להולכי רגל, אם הם עוד לא ירדו לכביש

6 5 4 3 2 1 כשיש פקק תנועה כבד, אין ברירה אלא לנסוע על השוליים כדי להתקדם

6 5 4 3 2 1 אם בנתיב שמאלי המכונית שמלפנים נוסעת לאט, אין ברירה אלא להיצמד אליה

6 5 4 3 2 1 הכביש הוא מקום אלים ולכן לפעמים יש להגיב באלימות למתרחש בו

6 5 4 3 2 1 במקרה חירום ניתן לעקוף גם אם שדה הראיה מוגבל

6 5 4 3 2 1 נהג יכול לחנות בחניית נכים אם זה לזמן קצר

אנא הקיף בעיגול את חמש ההתנהגויות מהרשימה הבאה שמעצבנות אותך במיוחד:

- א. מעבר בכוח לנתיב שלי
- ב. כשרכב שאני רוצה לעקוף אותו מאיץ פתאום
- ג. כשלא מאפשרים לי להשתלב בתנועה
- ד. כשרכב הנוסע מאחורי נצמד
- ה. נסיעה בשוליים
- ו. עקיפה מסוכנת
- ז. כשהרכב שלפני מתעכב בנסיעה ברמזור ירוק
- ח. כשלא מאפשרים לי לעבור נתיב
- ט. נסיעה איטית בנתיב השמאלי

עד כמה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים:

לא מסכים בכלל 1-2-3-4-5-6 מסכים מאוד

כשרוצים לסמן לנהג אחר שעשה טעות, אפשר להבהב לו

6 5 4 3 2 1

מותר להשתמש גם בתנועות מגונות, כדי להביע כעס כלפי נהגים אחרים

6 5 4 3 2 1

כדי למנוע תאונה כדאי לצפור

6 5 4 3 2 1

כשממהרים לפעמים אי אפשר לעצור להולך רגל

6 5 4 3 2 1

קורה שמזגזגים בין נתיבים כשממהרים

6 5 4 3 2 1

לא צריכים לתת לנהגים שנדחפים להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1

כשממהרים לפעמים נאלצים להיצמד לרכב שמלפנים

6 5 4 3 2 1

כשנוסעים לבד בכביש, אפשר לקחת יותר סיכונים

6 5 4 3 2 1

ניתן להבין נהגים, שרודפים אחרי נהגים אחרים, שהכעיסו אותם

6 5 4 3 2 1

כשתנאי הדרך מאפשרים, ניתן לנסוע מעל המהירות המותרת

6 5 4 3 2 1

כשנהג נוסע לאט בנתיב השמאלי, אפשר להבהב לו כדי שיעבור לימני

6 5 4 3 2 1

ניתן להבין כשצופרים לנהג העוצר באמצע הדרך כדי לשוחח עם מישהו שראה

6 5 4 3 2 1

לא צריך לתת לנהגים שעקפו תוך חציית קו הפרדה רצוף, להשתלב בתנועה

6 5 4 3 2 1

בנהיגה למרחקים קצרים לא חייבים לחגור חגורות בטיחות

6 5 4 3 2 1

אין פסול מלהעיר לנהג המסכן אחרים בנהיגה שלו

6 5 4 3 2 1

לא מסכים בכלל 6-5-4-3-2-1 מסכים מאוד

6 5 4 3 2 1

כשיש עומס תנועה וצריך לפנות ימינה, אפשר לנסוע על השוליים

6 5 4 3 2 1

כדי שנהג יבין שהוא נוסע לאט יש לצפור לו

6 5 4 3 2 1

במקרה שבו יש שדה ראייה, אין חובה לעצור בתמרור עצור

6 5 4 3 2 1

לא כדאי לעצור לחולך רגל אם יש סכנה שהרכב מאחור יתנגש בי

6 5 4 3 2 1

אם הנתיב השמאלי חסום ניתן לעקוף מימין

6 5 4 3 2 1

אני מבין נהגים, הרוצים להתנקס בנהגים אחרים, שחתכו אותם בפתאומיות

6 5 4 3 2 1

אם נהג מסנוור אותי, אני מסנוור אותו בחזרה כדי שיריד את האורות הגבוהים

כדי שנהג יבין שעליו לעבור לנתיב הימני, לפעמים אין ברירה אלא "לחתוך" אותו

6 5 4 3 2 1

בנתיב השמאלי

6 5 4 3 2 1

חייבים להתעלם מהרבה חוקי תנועה כדי לשפר את זרימת התנועה

אם העירייה לא מספקת מספיק מקומות חנייה, אין ברירה אלא לחנות גם בחניית

6 5 4 3 2 1

נכים

6 5 4 3 2 1

הנהגים של היום מבינים שעשו טעות רק אם צועקים עליהם

6 5 4 3 2 1

כשיש תקלה ברכב ניתן להשאיר אותו על אי תנועה

6 5 4 3 2 1

לפעמים כשחייבים לבצע פנייה, ניתן "לחתוך" רכב אחר

6 5 4 3 2 1

אם אחד מנוסעי הרכב חש ברע אין ברירה אלא לעצור את הרכב גם על מעבר חצייה

6 5 4 3 2 1

ניתן לחנות על אי תנועה במקרה של פיקוח נפש

תודה רבה על שיתוף הפעולה

6.4 נספח מספר 4

שאלון זה צורף לשאלונים שבנספח מספר 3 ומטרתו לקבל פילוח של אוכלוסיית המחקר ולא למניפולציות סטטיסטיות.

הקף את התשובה המתאימה לך בעיגול:

א. מין : 1. זכר 2. נקבה

ב. גיל: _____

ג. ארץ לידה: _____ שנת עליה: _____ ארץ לידת האב: _____

ד. כמה שנים יש לך רישיון: _____

ה. באיזה תדירות אתה נוהג: 1. כל יום 2. מספר פעמים בשבוע 3. מספר פעמים בחודש

ו. מצב משפחתי: 1. רווק 2. נשוי 3. גרוש/ פרוד 4. אלמן

ז. ציין את התשובה המתאימה ביותר עבור השכלתך: 1. השכלה יסודית
2. עד 12 שנות לימוד ללא תעודת בגרות
3. 12 שנות לימוד עם תעודת בגרות
4. לימודי תעודה על תכנוניים
5. תואר אקדמי
6. אחר _____

ח. האם יש לך ילדים? כן/לא

ט. אם כן ,

מספר הילדים: _____ גילו של הילד המבוגר: _____ , גילו של הילד הצעיר: _____

י. האם אתה מכיר אדם היקר לך, שנפגע בתאונת דרכים? כן / לא

יא. אם כן, באיזה אופן הוא נפגע: 1. קל 2. בינוני 3. קשה

יב. האם חווית אובדן של אדם היקר לך בתאונת דרכים? כן / לא

יג. האם היית מעורב בתאונת דרכים בשלוש השנים האחרונות? כן / לא

יד. מה היה סוג התאונה: 1. קלה 2. בינונית 3. קשה

טו. האם נוסע שהיה איתך ברכב כשנהגת, בקש ממך לנסוע יותר בזהירות ב-3 החודשים האחרונים? כן / לא

טז. האם קבלת דוחות מהמשטרה בשנה האחרונה? כן / לא

יז. אם כן, סמן כמה: 1 2 3 4 ויותר

7. ביבליוגרפיה

- אביעד, בני (2004). לחזור הביתה בשלום- מתנה לחיים. המדריך השלם לבטיחות הרכב ולבטיחות הנהיגה. מהדורת ניסוי. הוצאת לוני כהן בע"מ.
- אייזנשטדט, שמואל נח (2002). הציוויליזציה היהודית, הניסיון ההיסטורי היהודי בפרספקטיבה השוואתית וגילוייו בחברה הישראלית. המרכז למורשת בן גוריון, קריית שדה בוקר, הוצאת הספרים של אוניברסיטת בן גוריון בנגב.
- הקרט, ש. וג. זילברמן (1972). הקשר בין גורמים הנדסיים של הדרך לבין תאונות דרכים- סקר ספרות. המכון לחקר התחבורה, הטכניון.
- הקרט, ש. , ע. הוכמן וא. פיסטינר (1990). הערכת האפקט הבטיחותי של שיפורים בדרכים בין עירוניות. דוח מחקר מס' 162-91, המכון לחקר התחבורה, הטכניון.
- חוק המאבק הלאומי בתאונות בדרכים התשנ"ז 1997
- טאובמן-בן ארי, אורית (2005). סקירת ספרות בנושא: פרופיל הנהג הישראלי. הוגש לגבי שרית לוי, ראש תחום מחקרים ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים.
- מוקואס, דן (1990). האדם הנהג- המימד האנושי של הבטיחות בדרכים. הופק בסיוע משרד התחבורה-המינהל לבטיחות בדרכים, על יד "טרפיק", חיפה.
- סיקרון, פביאן, אורנה אפל, שי לין (2005). מאפיינים פסיכולוגיים והתנהגותיים של נהגים והקשר עם תאונות דרכים בישראל. עבודה שנכתבה לצורך קבלת תואר "דוקטור לפילוסופיה". אוניברסיטת חיפה.
- פרח, חנין (2004). השפעת מאפייני התשתית על התאונות בדרכים. עבודה שנכתבה לצורך קבלת תואר מוסמך. הטכניון, מוסד טכנולוגי לישראל, חיפה.
- קרסני, א. (1983). חקירה לעומק של תאונות דרכים שהושפעו ע"י הגורם המכני. דו"ח מחקר מס' 44-84. המכון לחקר התחבורה, הטכניון, המרכז לבטיחות בדרכים.
- שפירא, י. וא. בן אליעזר (1987). יסודות הסוציולוגיה, הוצאת עם עובד.
- דוח מסכם והמלצות הוועדה בנושא: שיפור המערכת להכשרה בחינה ורישוי נהגים בישראל (שלב א'-רכב פרטי), מוגש לשר התחבורה ע"י הוועדה לשיפור המערכת להכשרה, בחינה ורישוי נהגים בישראל, אפריל 1998.
- דו"ח וועדת החקירה הפרלמנטרית בנושא תאונות דרכים בראשות חבר הכנסת נחום לנגנטל. חלק א', ירושלים 2003.
- הוועדה להכנת תוכנית לאומית רב-שנתית לבטיחות בדרכים. מוגש לשר מר מאיר שטרית, 2005.

- דין וחשבון לביצוע תוכנית עבודה לבטיחות בדרכים לשנת 2006. הוצאת משרד התחבורה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.
- ראיון עם דר' משה בקר, 7 בספטמבר 2007.
- Bonsall P., L. Ronghui, & W. Young (2005). "Modeling Safety-related Driving Behavior- Impact of Parameter Values". *Transportation Research, part A*:39, 425-444.
- Brewet, A.M. (2000). "Road Rage: What, Who, When, Where and How?". *Transport Reviews*, Vol. 20, No. 1, 49-64.
- Connell, D. & Joint M. (1996). Driver Aggression. *AAA foundation for Traffic Safety* (from <http://www.aaafoundation.org/resources/index.cfm>).
- Dukes R., S.L. Clayton, L.T Jenkins., T.L Miller., and E. Rodgers (2001). "Effects of Aggressive Driving and Driver Characteristic on Road Rage". *The Social Science Journal* 38, 323-331.
- Dula, C. S., and S. E. Geller (2003) "Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research." *Journal of Safety Research* 34, 559-566.
- Durkheim, Emil (1951). *Suicide: A Study in Sociology*. Free Press.
- Festinger, L. (1957). *A Theory of Cognitive Dissonance*. Evanston, Row, Peterson.
- Golias, I. & Karlafits M.G. (2002). "An international Comparative Study of Self- Reported Driver Behavior". *Transportation Research Part F* 4, 243-256.
- Hennessy, D.A., and D.L. Wiesenthal (2001). "Gender, Drivers Aggression and drivers Violence: An Applied Evaluation". *Sex Roles* 44 No. 11/12, 661-676.
- Iversin, H. (2004). Risk-Taking Attitudes and Risk Driving Behavior. *Transportation Research part F* 7, 135-150.

- Jenkins, C. D., & Rose, R. M. (1978). *Air traffic controller health change study: A prospective investigation of physical, psychological and work-related changes*. Boston: Boston University school of Medicine
- Lajunen, T & D. Parker (2001). Are Aggressive People Aggressive Drivers? A Study of The Relationship Between Self- Reported General Aggressiveness, Driver, Anger and Aggressive Driving. *Accident Analysis & Prevention*, 33, 243-255.
- Lupton, D. (2002). Road Rage: Driver's Understanding and Experiences. *Journal of Sociology*, Vol. 38(3), 275-290.
- Petridou, E. & M. Moustaki (2000). Human Factors in the Causation of Road Traffic Crashes. *European Journal of Epidemiology*, 16, 819-826.
- Nabi, H. et al. (2005). Type A Behavior Pattern, Risky Driving Behaviors and Serious Road Traffic Accidents: A Prospective Study of the GAZEL Cohort. *American Journal of Epidemiology*, 161(9), 864-870.
- Parker, D, T. Lajunen and H. Summala (2000). Anger and Aggression Among Drivers in Three European Countries. *Accidents Analysis and Prevention*, 34, 229-235.
- Oyserman, D., Coon, H.M. and Kemmelmeier, M (2002). Rethinking Individualism and Collectivism: Evaluation of Theoretical Assumption and Meta-Analyses. *Psychological Bulletin*, Vol. 128, No. 1, 3-72.
- Petridou E. & Moustaki M. (2000). "Human Factors in the Causation of Road Rage Traffic Crashes". *European Journal of Epidemiology*, 16, 819-826.
- Rathbone, D.B & J.C Huckabee (1999). "Controlling Road Rage: A Literature review and Pilot Study. *AAA Foundation for Traffic Safety*.
(from <http://www.aaafoundation.org/resources/index.cfm>)
- Rosenbloom, T. (2003). Sensation Seeking and Risk Taking in Mortality Salience. *Personality and Individual Differences*, 35, 1809-1819.

- Rothengatter, T. & A.S.R, Manstead. (1997). "The Role Of Subjective Norms In Predicting The Intention To Commit Traffic Violation". In, *Traffic & Transport Psychology*. Talib Rothengatter & Enrique Carbonell Voya (eds.), Pergamon.
- Shinar, D. (1998). Aggressive Driving: The Contribution Of The Drivers and The Situation. In, *Transportation Research Part F 1*, 137-160.
- Stein Arthur A. (1976). Conflict and Cohesion. In, *Journal of Conflict Resolution*, Vol. 20 No. 1
- Stradling, S.G & D. Parker (1997). "Extending The Theory Of Planned Behavior: The Role Of Personal Norms, Instrumental Beliefs and Affective Beliefs In Predicting Drving Violations". In, *Traffic & Transport Psychology*. Talib Rothengatter & Enrique Carbonell Voya (eds.), Pergamon.
- Tasca L. (2000) *A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research*. Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch. Ontario Ministry of Transportation. Canada.
- Triands, H.C. (1971). *Attitude and Attitude Change*. Johan Wiley & Sons, INC.
- Weiss, M. (1997). War Bodies, Hedonist Bodies: Dialectics of the Collective and the Individual in Israel Society. *American Ethnologist*, Vol 24, No. 4. pp. 813-832.
- Weiss M. (2003). The Postmodern State and Collective Individualism: a Comparative Look at Israeli Society and Western Consumer Culture. *The Social Science Journal*, 40. pp 269-281.
- Wells-Parker E., J. Ceminsky, V. Hallberg, R.W. Snow, G. Dunaway, S. Guiling, M. Williams and B. Anderson (2002). An Exploratory Study of the Relationship Between Road Rage and Crash Experience in a Representative Sample of US Drivers. *Accidents Analysis and Prevention* 34: 271-278.

- Workman, Michael (2001). Collectivism, Individualism, and Cohesion in a Team-Based Occupation. In *Journal of Vocational Behavior*, No. 85 Pp. 82-97.
- Zaidel, D.M. (1992). A modeling perspective on the culture of driving. *Accident Analysis and Prevention*, 24: 585-597.
- <http://www.aggressive.drivers.com/papers/smekw/smekw.pdf>. (Sarkar, S. *et al* (2001). Aggressive Driving Attitudes and Intentions: An Evaluation Of an Aggressive Driving Seminar)
- <http://www.oryarok.co.il>
- <http://www.metuna.org/profile.asp>
- http://www.livecity.co.il/site/index.asp?depart_id=37763
- <http://www.beterem.org>
- http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/summary_en_rev.pdf
- <http://pasimlev.mot.gov.il/RoadSafety/Statistics/2004/Before/Vehicles/Statistic5h.htm>

Abstract:

This research paper examines why Israeli's classified as normative and law abiding, drive in a non normative fashion.

The research is comprised of two parts, qualitative and quantitative. The qualitative section identifies four primary variables which induce non normative driving: 1) Emergency situations. 2) The need to "teach" other drivers. 3) Aggressive behavior. 4) Convenience.

The quantitative section then ranks these variables based on the General Acceptance that the participants of the survey expressed towards them. General Acceptance is to be defined as the average scores assigned to each variable, or in other terms, the level of approval associated with the non normative driving behavior.

This then leads to a postulation that the expression of approval of one of the above forms of non normative driving behavior, can then predict an execution of such behavior. The results showed the following ranking: Emergency situations ranked first, education of other drivers came in second, aggressive driving ranked as third and convenience came in last. These findings show that contrary to common conception that aggressiveness is the Israeli driver's primary drive for non normative driving, the motive lies in an attempt to intervene and change a fellow drivers driving in a positive way: to improve his driving, to lower the chances of mistakes being made or to perhaps show a fellow driver what he's doing wrong and to rebuke him and his driving.

In conclusion, the findings show that the Israeli driver's non normative driving can be attributed to a cultural expression of the collectivist aspect in Israeli society.

The Hebrew University of Jerusalem
The Faculty of Social Sciences
The Federmann School of Public Policy and Government

Motives for Non Normative Driving Amongst Normative People in Israel

Submitted as a final assignment towards M.A. degree in
Public Policy

By: Nili Shimoni
Supervised by: Prof. Ilan Salomon

December 2007