



שבוע המחוייבות הלאומי
לבטיחות בדרכים

מערכי שיעור < דצמבר 2008



הרשות הלאומית
לבטיחות בדרכים



יום המחויבות הלאומי לבטיחות בדרכים

בפני מדינת ישראל עומדת משימה לאומית, להוביל תרבות של חברה בטוחה וסובלנית בדרכים ולהפחית את מספר ההרוגים בתאונות דרכים.

שינוי זה אפשרי – בתהליך ארוך, עקבי ונחוש של חינוך והטמעת ערכים המתחיל בילדים מגיל הגן ועד בגרותם בכיתות יב' ומחייב שתופי פעולה ואנשים מחויבים.

דמות המחנך/כת, הינה דמות משמעותית בחייו של הילד ונתפשת בעיניו כמובילה, מכוונת וכמודל לחיקוי. הדרכה והכוונה ממוקדת ומותאמת שלכם, המחנכים, תסייע לילדים בהקניית מיומנויות להתנהגות בטוחה בדרכים, בהעלאת המודעות לסכנות הקיימות בסביבת הכביש ותעצב תרבות של סובלנות.

אנו ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים מאמינים בטוחים כי מערכי השיעור המצורפים שהוכנו לקראת יום המחויבות הלאומי יאפשרו את העשרת ידיעתם של הילדים, ויקנו להם כלים להתנהגות בטוחה בדרכים.

כמנהלים, כמחנכים וכהורים יש בידכם העוצמה והכוח להוביל תהליך של שינוי ברמת המודעות של ילדי ישראל לנושא.

בטיחותם של הילדים היא חובה המוטלת על כולנו והיא באחריותנו.

בברכה,

יאיר דורי

מנכ"ל

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

כתיבה ועריכה

אגף זה "ב משרד החינוך: ד"ר רחל רותם, מקסט אבירם, נחמיה זרחוביץ
הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים: יונת מרטון, בתיה לוי

מעריך שיעור בנושא אלכוהול ונהיגה

מבוא

"אם שותים לא נוהגים" הוא משפט מפתח. זוהי תמצית המסר שאנו מבקשים להעביר לבני הנוער שכבר נוהגים ברכב, למי שמכינים עצמם לנהיגה ברכב ולאלה שנוסעים ברכב הנהוג בידי חבריהם.

האלכוהול הוא סם. מספר בני האדם בעולם שמצאו את מותם בעקבות השימוש באלכוהול, רב יותר מכל מקרי המוות שנגרמו בעקבות שימוש בסמים אחרים. נתון זה כולל את מותם של בני אדם בתאונות דרכים שנגרמו על ידי נוהגים שהיו תחת השפעת אלכוהול. גם במדינת ישראל יש עליה מתמדת בצריכת אלכוהול, ובמיוחד אצל צעירים, והקשר בין תופעה זו למספר תאונות הדרכים ניכר בעליל.

ההדרכה וההסברה לבני הנוער על הנזק שהאלכוהול גורם לגוף האדם ועל הפגיעה במבנה הנפשי חשובות מאוד. לא פחות חשוב להביא לידיעת בני הנוער **שלאלכוהול השפעה מזיקה מאוד על הנהיגה כבר לאחר צריכה של כמות קטנה.**

מידע למורה

1. אלכוהול הוא חומר היכול לשנות את המבנה ואת הפעילות של רקמות הגוף וכן את התנהגות המשתמש ואת מצבו הנפשי. צריכת משקאות אלכוהוליים בתדירות גבוהה מחבלת בפעילות הגוף ובתפקודו ועלולה להביא לתלות ולהתמכרות.

2. **האלכוהול הוא סם המדכא את פעילות הגוף ומחליש את היכולות של הנהג:**

■ **האלכוהול משפיע לרעה על החושים בנהיגה:** זמן תגובה מתארך, חדות הראייה נפגמת, הנטייה להעז וליטול סיכונים גוברת. לאחר שתיית אלכוהול יש נטייה לנמנם ולהירדם, יכולת הריכוז נפגעת ושיקול הדעת משתבש.

■ **ההשפעה לרעה של האלכוהול מתחילה עם שתיית הכוסית (או הפחית) הראשונה,** והיא הולכת וגוברת, אם ממשיכים לשתות.

■ **נהג הנוהג תחת השפעת אלכוהול מסכן את חייו, את חיי הנוסעים ברכבו ואת חייהם של נוהגים אחרים והולכי רגל. לכן, זכותם וחובתם של החברים למנוע ממי ששתה לנהוג.**

הסירוב להצטרף לנהג ששתה עשוי למנוע ממנו לשתות לפני הנהיגה – אם לא הפעם, בפעם הבאה.

3. מכירת אלכוהול למי שטרם מלאו לו 18 שנה אסורה.

4. על פי פקודת התעבורה והתקנות:

1. אסור לאדם לנהוג ברכב אם ריכוז האלכוהול בדמו עולה על 50 מיליגרם בכל 100 מיליליטר של דם, או אם ריכוז האלכוהול עולה על 240 מיקרוגרם בליטר אחד של אוויר נשוף (כשתי מנות שתייה אצל אדם שמשקל גופו כ – 70 ק"ג).

2. רישיון נהיגה של נהג חדש שיורשע בנהיגה תחת השפעת אלכוהול לא יחודש אלא לאחר שיעמוד במבחנים ובבדיקות כפי שתקבע רשות הרישוי, ולאחריהם יחודש רישיונו לתקופה נוספת בת שנתיים שבה יהיה שוב "נהג חדש".

3. על נהיגה בשכרות מוטלת פסילת מינימום של רישיון הנהיגה לשנתיים על ידי בית המשפט וכן מוטל קנס על פי קביעת השופט.

4. רישום נקודות חובה בשיטת הניקוד (10 נקודות לפי שיטת הניקוד החדשה הצפויה בקרוב).

היקף התופעה

נהיגה תחת השפעת אלכוהול, בישראל של שנת 2008

ביולי 2008 נערך סקר טלפוני עבור הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, על ידי חברת שילוב, בנושא אלכוהול ונהיגה. הסקר נערך בקרב מדגם מייצג של 600 גברים ונשים יהודים בגילאי 17 ומעלה בעלי רישיון נהיגה בתוקף. מטרת הסקר הייתה לבחון את הרגלי השתייה ואת התופעה של הנהיגה בשכרות של הציבור בישראל. מסמך זה מציג את הממצאים העיקריים העולים מהסקר.

תרבות שתיית אלכוהול בישראל

בישראל יש תרבות של שתיית אלכוהול. שני שלישי מהציבור (67%) ציין שהוא נוהג לשתות אלכוהול מחוץ לבית. הציבור הישראלי שותה בממוצע כ – 2.5 פעמים בחודש וכמות המשקאות הממוצעת היא 1.8 משקאות.

תפיסות הציבור לגבי נהיגה בשכרות בישראל

הציבור מכיר בכך שבישראל קיימת של בעיה של נהיגה בשכרות. כמעט כל הציבור (96%) סבורים שקיימת בעיה של נהיגה בשכרות בישראל. ממצא מעודד העולה מהסקר הוא שרוב הציבור מודע לסכנות של נהיגה בשכרות. 87% מהמדגם סבורים כי לגבי מי ששותה ונוהג קיים לגביו סיכוי גבוה או גבוה מאוד שהיה מעורב בתאונות דרכים.

מידת מודעות הציבור לכמות האלכוהול שמוותר לשתות ולהיות כשיר לנהיגה

אין מודעות מספקת לכמות האלכוהול שאפשר לשתות ולהיות כשיר לנהיגה. לשאלה לגבי כמות האלכוהול שתגרום לך להשתכר נמצא שבקרב ציבור צרכני האלכוהול (אלו ששתו אלכוהול בחודש האחרון) כשליש מהנשאלים (37%) לא ידע להעריך את כמות המשקאות הגורמת להם להשתכרות. כשליש (36%) מהציבור העריך את כמות המשקאות הגורמת לו להשתכר כשלושה משקאות ומעלה, כאשר בממוצע הנשאלים ציינו 3.5 משקאות.

לשאלה לגבי כמה משקאות הם יכולים לשתות ועדיין להיות כשירים לנהיגה כחמישית (22%) מציבור צרכני האלכוהול (אלו ששתו אלכוהול בחודש האחרון) ציינו שאינם יודעים כמה משקאות הם יכולים לשתות ועדיין להיות כשירים לנהיגה. חמישית (21%) מהם העריכו שהם יכולים להיות כשירים לנהיגה לאחר שתיית שתי כוסות של משקה אלכוהולי, כאשר כמעט חמישית (17%) העריכו שהם יכולים להיות כשירים לנהיגה לאחר שתיית שלוש כוסות ומעלה של משקה אלכוהולי. זאת בעוד שלגבי המשקל החיצוני של המדגם 64 ק"ג, די בשתיית שני משקאות בלבד כדי להגיע לרמת אלכוהול בדם של 0.05%, הרמה הקובעת בישראל.

מכאן שממצא מעודד העולה מהסקר הוא שאנשים מכירים בכך שמספר המשקאות שפוגע ביכולת הנהיגה נמוך מזה שגורם לתחושת שכרות. אולם, מהסקר עולה גם ממצא מדאיג והוא שקיימת בעיה במודעות לגבי כמות המשקאות שניתן לשתות ועדיין להיות כשירים לנהיגה. שכן, חלק מהציבור צרכני האלכוהול כלל לא יודע להעריך וחלק אחר מעריך כמות גדולה מזה שתביא אותו לרמה הקובעת.

נהיגה בשכרות

ממצא חיובי העולה מהסקר הוא שרוב הציבור (77%) נמנע מנהיגה לאחר שתיית אלכוהול. הבעיה היא שקיים פלח לא מבוטל שנוהג לאחר ששתה אלכוהול ואף כאשר כבר מרגיש שיכור.

כמעט רבע מהציבור (23%) ציין כי יצא לו לנהוג לאחר ששתה אלכוהול ו – 6% דיווחו כי הם נוהגים לאחר שתיית אלכוהול לעיתים קרובות או קרובות מאוד. אומנם, נהיגה לאחר שתיית אלכוהול מותרת בישראל כל עוד רמת האלכוהול בדם פחותה מ – 0.05, אך במחקר על השפעת אלכוהול על יכולות נהיגה נמצא שיכולת הנהיגה נפגמת כמעט בכל רמה של אלכוהול (Shinar 2007).

הממצא המדאיג ביותר העולה מהסקר הוא שאנשים נוהגים גם כאשר הם כבר מעריכים שהם שיכורים. כמעט חמישית (17%) מצרכני האלכוהול (אנשים ששתו אלכוהול בחודש האחרון) ציינו כי יצא להם לנהוג כשחשו שיכורים, כאשר כמחציתם (8%) עשו זאת יותר מפעם אחת. ממצא זה חמור מאוד לאור העובדה שאנשים אינם כשירים לנהוג לפני שהם חשים שיכורים – ברמת האלכוהול האסורה בישראל (רא"ב 0.05) והמסוכנת לנהיגה אנשים רבים אינם חשים שהם שיכורים (Shinar 2007).

נהג תורן

רק כמחצית (55%) ציינו כי הם נוהגים לקבוע נהג תורן לפני היציאה לבילוי, כאשר שיעור גבוה יחסית של 39% ציינו כי הם עושים זאת לעיתים רחוקות או כלל לא. שיעור הקובעים נהג תורן לפני היציאה לבילוי גבוה יותר בקרב נהגים חדשים מקרב נהגים ותיקים – 75% בהשוואה ל 53% בהתאמה.

ממצא מעודד העולה מהסקר הוא שלא קיים לחץ חברתי שלילי כלפי נהגים שנמנעים משתייה. 62% ציינו שהחברים מתייחסים בכבוד למי שלא מוכן לשתות בשל הכוונה לנהוג ועוד 18% ציינו שהחברים מקבלים זאת ללא הערות. רק 4% ציינו התייחסות שלילת מצד החברים (מלגלים עליו או מנסים לשכנעו שמותר לו לשתות קצת ולנהוג).

אכיפה של נהיגה בשכרות

גורם מרכזי בהרתעה הוא הסיכוי הנתפס להיתפס על ידי גורמי אכיפת החוק. למעשה ארגון הבריאות העולמי (2004) ראה בהגדלת הסיכוי הנתפס להיתפס כדרך העיקרית להתמודד עם הבעיה של אלכוהול בנהיגה וכחשובה יותר מהחמרה בענישה ומהירות העונש. לאור זאת מדאיג הממצא שהציבור בישראל אינו מעריך את הסיכוי להיתפס על ידי המשטרה נוהג בשכרות כגבוה. רק שליש מהציבור (33%) העריך את הסיכוי להיתפס כגבוה או גבוה מאוד, שליש מהציבור (35%) העריך את הסיכוי להיתפס כנמוך ושליש נוסף (31%) העריך אותו כבינוני.

תפיסת הציבור את הסיכוי להיתפס בגין נהיגה בשכרות גבוה מהסיכוי בפועל להיתפס על ידי המשטרה. 13% מהאנשים במדגם ששתו אלכוהול בחודש האחרון, דיווחו שנעצרו על ידי המשטרה במהלך השנה האחרונה. שיעור זה היה גבוה יותר בקרב נהגים חדשים מאשר בקרב נהגים ותיקים - 22% בהשוואה ל 7% בהתאמה.

נראה שלאכיפה מוגברת מצד המשטרה של נהיגה בשכרות לא תהיה התנגדות בציבור וזאת משני טעמים. ראשית, כפי שכבר צוין הציבור מכיר בבעיה של נהיגה בשכרות ובחומרתה. שנית, אכיפה מוגברת נתפסת על ידי הציבור כדרך למנוע מצב של נהיגה בשכרות - 45% מהמדגם ציינו אותו כגורם העיקרי למניעת נהיגה בשכרות.

לסיכום

הציבור בישראל מכיר בבעיה של נהיגה בשכרות ובסכנות הטמונות בה. הציבור גם מכיר בכך שמספר המשקאות שפוגע ביכולת הנהיגה נמוך מזה שגורם לתחושת שכרות. הציבור, עם זאת, אינו מספיק מודע לכמות האלכוהול שמותר לו לשתות ועדיין להיות כשיר לנהיגה. לאור זאת מומלץ להסביר לציבור מהו מספר המשקאות שמעליו אדם אינו כשיר לנהיגה על פי החוק. כמו כן, מומלץ להסביר לציבור שיכולות הנהיגה נפגעות ברמות הרבה יותר נמוכות מאלו שבהם חשים שיכורים.

כרבע מהציבור (23%) ציין כי יצא לו לנהוג לאחר ששתו אלכוהול וכמעט חמישית (17%) מצרכני האלכוהול (אנשים ששתו אלכוהול בחודש האחרון) ציינו כי יצא להם לנהוג כאשר כבר חשו שיכורים, כאשר כמחציתם (8%) עשו זאת יותר מפעם אחת. ממצא זה מצביע על החשיבות להמשך פעילות בנושא של אלכוהול ונהיגה.

מהסקר גם עולה שתפיסת הציבור את הסיכוי להיתפס בגין נהיגה בשכרות אינו גבוה במיוחד ובפועל 13% מצרכני האלכוהול (אנשים ששתו אלכוהול בחודש האחרון) דיווח שנעצרו על ידי המשטרה במהלך השנה האחרונה. לאור היקף הבעיה של נהיגה בשכרות מומלץ להגביר את האכיפה של נהיגה בשכרות על ידי מיקודה במקומות וזמנים בהם חריפה התופעה. במקביל רצוי לפרסם את מבצעי האכיפה מראש על מנת להגדיל את ההרתעה ואת הסיכוי הנתפס להיתפס בגין נהיגה בשכרות.

מערך שיעור ראשון

מטרת השיעור: התלמידים ידעו לתאר את השפעת האלכוהול על יכולת האדם לנהוג ברכב.

שיטת השיעור: דיון שאלות-תשובות

מהלך השיעור: שאלון הערכה אודות השפעת האלכוהול על הנהיגה

התלמידים יענו על השאלות המופיעות בדף שיחולק להם: נכון או לא נכון

הקדישו 10-5 דקות לעבודת התלמידים

■ ערכו טבלה על הלוח וסכמו בה את תגובות התלמידים על פי הצבעתם:

תשובות		שאלה
לא נכון	נכון	
		1
		2
		3
		4
		5
		6
		7
		8
		9
		10

הטבלה תחשוף את חילוקי הדעות בין התלמידים ותעורר את הדיון שייערך בעקבות השאלון.

השפעת האלכוהול

לפניך 10 משפטים הנוגעים לשתייט אלכוהול.
סמן/י נכון מימין לכל משפט נכון, לא נכון מימין לכל משפט שאיננו נכון.

1. האלכוהול הוא סם מעורר.

2. האלכוהול מרווה צימאון.

3. האלכוהול מחמם את הגוף.

4. רבים שותים כדי להרגיש שהם "שייכים".

5. האלכוהול פוגע בביטחון העצמי של הנוהג ברכב.

6. כמות האלכוהול בפחית בירה שווה לכוסית ויסקי.

7. שתיית אלכוהול עשויה לקצר את זמן התגובה במקרים מסוימים.

8. האלכוהול משבש את הראייה.

9. לכמות קטנה של אלכוהול אין כלל השפעה על הנהיגה.

10 האלכוהול הוא סם מרדים.

דין על השפעת האלכוהול על הנהיגה

התלמידים יתבקשו לנמק בקצרה את תגובותיהם למשפטים שבשאלון. בסיכום הדיון ידעו התלמידים את העובדות הנכונות לפי סדר המשפטים שבשאלון:

1. **לא נכון.** אלכוהול איננו סם מעורר. אלכוהול הוא חומר מדכא המאט את פעילות מערכת העצבים המרכזית ובעקבות זאת את פעולת איברי הגוף.
 2. **לא נכון.** אלכוהול איננו מרווה צימאון. לשתיית אלכוהול יש השפעה הפוכה: הוא מדכא את המרכז במוח האחראי לוויסות קצב הפרשת המים בכליות. עקב כך, הגוף מפריש יותר שתן, ומכאן ייבוש הגוף ותחושת הצמא.
 3. **לא נכון.** אלכוהול איננו מחמם את הגוף. אלכוהול עשוי ליצור אצל האדם תחושה של חמימות עקב התרחבות של כלי הדם הסמוכים לעור. איברים פנימיים עלולים דווקא להתכווץ ולגרום להתקררות מסוכנת של הגוף.
 4. **נכון.** שתיית אלכוהול משמשת במקרים רבים ליצירת מעמד בחברה, ויש השותים עקב הלחץ החברתי המופעל עליהם, גם אם אינם נהנים מכך.
 5. **לא נכון.** אלכוהול יוצר תגבור מדומה של הביטחון העצמי והיכולת, המוביל לחיזוק הנטייה ליטול סיכונים.
 6. **נכון.** כמות האלכוהול בפחית בירה, בכוס יין או בכוסית משקה חריף כמו, למשל, ויסקי, ברנדי וכד', שווה פחות או יותר. עובדה זו תלויה אמנם בריכוז האלכוהול במשקה, אך יש לזכור, בירה נלגמת מתוך פחית או כוס גדולה, בעוד משקה חריף נלגם בכמויות נזל קטנות יותר.
 7. **לא נכון.** זמן התגובה לגירויים מתארך בהשפעת אלכוהול. יתר על כן, ככל שרמת הריכוז של האלכוהול גבוהה יותר, כך נפגמים יותר שיקול הדעת של הנהג והיכולת לבצע פעולות הדורשות כושר שיפוט, ראייה תקינה ותיאום בין השרירים.
 8. **נכון.** האלכוהול משבש את הראייה: הוא גורם להפחתה בחדות הראייה (טשטוש), לירידה בכושר הראייה ההיקפית, ולהתארכות משך הזמן הדרוש להתאוששות מסינוור.
 9. **לא נכון.** גם כמות קטנה של אלכוהול משפיעה לרעה על הנהיגה. אפילו שתיית כמות הפחותה מ- 2 פחיות בירה, 2 כוסות יין או 2 כוסיות משקה חריף גורמת לירידה משמעותית בכושר השיפוט של הנהג ובכושרו ליטול סיכונים וגורמת להתחלה של שיבוש בתיאום בין השרירים. מכאן, קצרה הדרך לעשיית שגיאות מסוכנות בנהיגה: נהיגה בזיג-זג ואי שמירה על נתיב הנסיעה, סטיות חדות ומיותרות, אי-שמירת רווח, אי-ציות לתמרורים ולרמזורים ועוד.
 10. **נכון.** החוש הראשון הנפגע מצריכת אלכוהול הוא הראייה. ההפרעות נגרמות בשל דיכוי מרכזים במוח המפקחים על תנועת העיניים ועל עצב הראייה. עקב כך חלה ירידה בכושרו של הנהג להבחין בין שתי עוצמות אור. המיקוד נעשה קשה יותר. חדות הראייה פוחתת, ויש טשטוש וראייה כפולה של עצמים. כמו כן, משתבשת היכולת להבחין בעצמים שבשולי שדה הראייה (הראייה ההיקפית), נעלמים מהעין עצמים הנמצאים בצד או הבאים מהצד שעל הנהג ומשתבשת היכולת להגיב עליהם.
- (המידע בתשובות מתבסס על חומר שנערך על ידי ד"ר שושנה וייס מהאגודה למניעת אלכוהוליזם בישראל).**

סיכום השיעור

נוכחנו שאלכוהול ונהיגה אינם עולים בקנה אחד. ייתכן שצריך לשתות כמויות גדולות של אלכוהול כדי לגרום נזק גופני בלתי הפיך, אך הפגיעה ביכולת לנהוג מתחילה כבר מפחית הבירה הראשונה או ממנה ראשונה של משקה אלכוהולי אחר. בשיעור הבא נדון במניעת השימוש באלכוהול לפני נהיגה ובדרכים להשפיע על חברים בפרט ועל הציבור בכלל להימנע מצריכת אלכוהול לפני נהיגה.

בגרות בנהיגה

שיעור לדוגמה בנושא

תאונות דרכים של נהגים צעירים

מטרת השיעור

הבנת הגורמים לתאונות דרכים שמעורבים בהן נהגים צעירים, במטרה ללמוד מטעויות ולעצב עמדות התומכות בהתנהגות בטיחותית ובהימנעות מהתנהגות מסוכנת בדרכים.

מבנה השיעור

א. דיון במליאת הכיתה

1. המורה יציג דיווח קצר על שתי תאונות דרכים שהיו מעורבים בהן נהגים צעירים כפי שמופיע בדו"חות המשטרה (הדו"חות מצורפים בנספח; כדאי לצלם אותם ולחלקם לתלמידים).
2. המורה ישאל את התלמידים מהם, לדעתם, הגורמים לכל אחת מהתאונות המתוארות מעבר לדיווח הרשמי והקצר של המשטרה.
3. המורה ירשום על הלוח את הצעות התלמידים (כדאי לחלק את הרשימות על הלוח לפי טורים/נושאים; לדוגמה: גורם אנושי, גורמי דרך, גורמי רכב, אי-שמירה על תקנות התעבורה, לילה/עייפות, אלכוהול ועוד).
4. המורה ישאל את התלמידים מהו לדעתם הגורם המשותף לשתי התאונות המתוארות (נהגים צעירים לא מיומנים, אווירת "מסיבה", "רונדו", השפעת החברים והאווירה בתוך הרכב על הנהגים).

ב. דיון בקבוצות

1. מה הם המאפיינים של נהיגת צעירים? (חוסר ניסיון בנהיגה ובהימנעות ממצבי חירום בדרך, השפעת החברים, רצון להרשים). מהי מידת ההשפעה של השעה ביממה, העייפות, מזג האוויר, העומס בדרך וכדומה?
2. כיצד אפשר להשפיע על נהיגת הצעירים ולהפוך אותה לנהיגה אחראית ומתונה בהתאם לדרישות של תקנות התעבורה ולתנאי הדרך והסביבה?
3. מי הם הגורמים העשויים להשפיע על התנהגותם של נהגים צעירים וכיצד? (המשטרה? מורים לנהיגה? בית הספר? תנועות הנוער? החברים? אמצעי התקשורת? ההורים?).

ג. סיכום במליאת הכיתה

1. כל קבוצה תרשום על בריסטול את המלצותיה.
2. נציג מכל קבוצה יציג לפני מליאת הכיתה המלצות קבוצתו.
3. המורה ירשום על הלוח סיכום של המסקנות וההמלצות.

מאפייני התאונה:

- תאונה עצמית
- מהירות בלתי סבירה בעקומה ואיבוד שליטה
- תשתית בלתי סלחנית
- אי-חגירת חגורות בטיחות

נספח:

דוחות תאונה של המשטרה

1. תאונה קטלנית בכביש הגישה החורשים

בשעה 22:00, בכביש הגישה ליישוב החורשים, "רנו" מסחרית שנסעה מצפון לדרום לכיוון מושב "החורשים", בכניסה ליישוב, נהגה איבד את השליטה והמכונית התהפכה.

כתוצאה מהתאונה שני הנוסעים שישבו במושב האחורי ולא היו חגורים בחגורת הבטיחות נזרקו מהרכב, הנוסע שישב בצד ימין נפל על הקרקע ונפצע קל, ואילו הנוסע שישב בצד שמאל נפל על אבן ונהרג. הנהג והנוסע שישב לידו במושב הקדמי היו חגורים ונפצעו קל.

פרטי נהג המסחרית: נהג חדש בן 18, לא מעורב בתאונות קודמות, ללא הרשעות קודמות.

פרטי הנוסע שנהרג: בן 18, ישב במושב האחורי בצד שמאל ולא היה חגור בחגורת בטיחות.

מאפייני התאונה: חוסר התמצאות בדרך ובתמרורים (נהג חדש), איבוד שליטה והתהפכות, מוות כתוצאה מהיזרקות מהרכב החוצה בשל אי-חגירת חגורת בטיחות.

2. תאונה קטלנית (בדרך לעין רפא)

בשעה 01:00, בדרך השלום בעין רפא, "מזדה" פרטית שנסעה מכיוון "נווה אילן" לכיוון ירושלים נהגה איבד השליטה והמכונית סטתה שמאלה, עלתה על המדרכה והתנגשה בעץ.

כתוצאה מהתאונה שני נוסעים שישבו מאחור נהרגו, הנהג נפצע באורח אנוש ונפטר אחרי כמה ימים ושני נוסעים נפצעו קל (אחד ישב ליד הנהג והשני מאחור, בצד שמאל, שניהם היו חגורים בחגורת בטיחות).

פרטי נהג הפרטית: בן 18, נהג חדש, לא מעורב בתאונות קודמות, ללא הרשעות קודמות.

גרסת הנוסע שישב ליד הנהג:

"ישבנו במסעדה בעין רפא, שם אכלנו ועישנו נרגילות, לא שתינו משקאות אלכוהוליים ולא לקחנו סמים. כשנסענו בתוך עין רפא ישבתי ליד הנהג, הנהג הפעיל את הרדיו-דיסק בעוצמה, והמוזיקה תרמה לאווירה. הנהג האיץ, איבד שליטה וסטה שמאלה, איבדתי את ההכרה לכמה שניות, וכשהתעוררתי הבחנתי שאנחנו בתוך העצים".

על פי עדות התלמידים הנסיעה לעין רפא הייתה לאחר מסיבת סיום של תלמידי כיתה י"ב ולאחר שהם נסעו ב"רונדו" ביישובם.

מאפייני תנועה והתנהגות של נהגים צעירים

גיל הנהג משפיע על מידת המעורבות בתאונות – ככל שהגיל גבוה יותר, יורדת המעורבות היחסית בתאונות.

הוותק בנהיגה משפיע על מידת המעורבות בתאונות, אך כיוון השפעתו אינו קבוע לאורך הזמן:

נהגים בעלי ותק של יותר משנה ופחות משנתיים מעורבים בתאונות קטלניות וקשות בשיעור הגבוה ב-50% מאשר נהגים בעלי ותק של 10 שנות רישיון ויותר.

כנראה, שבשלב הראשון לאחר קבלת רישיון הנהיגה עדיין הנהגים החדשים חשים חוסר ביטחון, אשר נעלם בהמשך – הנהג הצעיר מתמלא בטחון עצמי, אך עדיין הוא חסר מיומנויות שליטה ברכב.

המעורבות הגבוהה ביותר בתאונות היא של צעירים מתחת לגיל 19 אשר הינם בעלי ותק בנהיגה של יותר משנה.

מידת החשיפה – נהיגה בפועל, אצל הצעירים היא נמוכה יותר מאשר אצל הבוגרים מהם, וכשלוקחים את מידת החשיפה בחשבון – שיעור המעורבות בתאונות עוד יותר גבוה.

צעירים נוסעים יותר מהר ומבצעים יותר עבירות תנועה בעלות מקדם סיכון גבוה.

צעירים מעורבים בשיעור גבוה במעורבות בתאונות עם רכב דו-גלגלי.

גורמי תאונות בגיל הצעיר:

- אי-מתן זכות קדימה
- פנייה לא נכונה
- מהירות מופרזת
- תאונת יחיד – התהפכות, התנגשות ברכב חונה ובעצמים דוממים, החלקות וירידה מהכביש
- שיעור גבוה יותר של נהגים צעירים, לעומת נהגים מבוגרים, נמצא נוהג ברכב בעת תאונה כשברכב היו נוסעים נוספים, וברוב המקרים התאונה התרחשה בדרך לבילוי או ממנו.
- דפוסי השימוש ברכב של הנהג הצעיר שונים משל הנהג המבוגר (נסיעות ליליות, נסיעות לבילוי ולמפגשים עם חברים לעומת נסיעות מקצועיות, נסיעות יומיומיות בנתיבים קבועים וכו')
- אוכלוסיית המעורבים בתאונות בקבוצת הגיל הצעירה מאופיינת בתכונות הבאות:
 - הרבה יותר בנים מאשר בנות.
 - הרבה יותר תאונות בלילה, לעומת היום.
 - היקף רב של תאונות יחיד (לא של רכב ברכב). הניסיון הדל ורמת המיומנות הנמוכה משפיעים רבות על היקף התאונות מסוג זה. בתאונות עם הולך רגל ותאונות חזית-חזית או חזית-צד שיעור המעורבות בתאונות אינו שונה.
- נטילת סיכון הוא הגורם העיקרי המסביר מעורבות בתאונות. נטילת סיכונים פירושה התנהגות המגבירה את ההסתברות לתאונה, בין שהנהג אינו חש בסיכון-יתר הנובע מהחלטתו (למשל, נסיעה במהירות גבוהה) ובין סיכון הנלקח כתוצאה מנסיבות או מרצון להגיע מהר אל היעד, תוך מודעות למשמעות הפעולה (עקיפה כשרכב מגיע ממול)
- נהגים צעירים מייחסים לנהיגה סיכונים שונים מאשר נהגים מבוגרים יותר
- נהגים צעירים חושבים שסיכוייהם למעורבות בתאונה קטן בהשוואה להערכת נהגים מבוגרים.
- נהגים צעירים מייחסים למהירות הנהיגה גורם לסיכון פחות מאשר נהגים מבוגרים.
- לאחר תקופת הנהיגה הראשונה, הנהגים הצעירים מפגינים הערכה עצמית על ביצועיהם כנהגים יותר מאשר נהגים מבוגרים וותיקים. הערכה עצמית זאת מתורגמת לתחושת אופטימיות ולאמונה בכישוריהם כנהגים המאפשרים להם לצאת בשלום ממצב מסוכן.
- לנהגים צעירים יש תפיסה נמוכה של מחויבות לציות לחוק ועמדות שליליות יותר לאכיפת חוקי תנועה ע"י המשטרה. הנהגים הצעירים מאמינים, יותר ממבוגרים, שעבירות תנועה הן התנהגויות שכיחות אצל נהגים בבדיקת הקשר בין נהיגה מסוכנת וגיל נמצא כי משמעויות של נהיגה מסוכנת ופראית, מקושרות יותר לנהיגה בגיל

צעיר. אוכלוסייה זו נוטה לחפש אתגרים וסיכונים במתכוון, היא בעלת תחושת שליטה מדומה והעדר מגבלות, ונוטה להשתמש בנהיגה כבסיס לפורקן רגשי וכאפיק לביטוי רגשי.

השפעת הגיל זוהתה גם כמרידה סמלית במוסכמות ובסמכות וביחס לתגובות ללחצים ספציפיים בצבא. כמו כן, בגיל צעיר יותר דומיננטיות הלחץ החברתי מורגשת יותר כמו גם הדגש על ביטויים סטריאוטיפיים של גבריות. בהמשך לכך מורגש הניסיון להרשים ולמשוך תשומת לב של בנים אחרים בחבורה וגם של בנות.

מעריך שיעור בנושא מהירות

מבוא למורה

נהיגה במהירות המתאימה לתנאי הדרך והראות, לסביבה ולמזג האוויר חיונית למניעת תאונות דרכים ולשמירת חיי אדם. רבים מאיתנו עוברים מידי פעם את המהירות המותרת מתוך אשליה שאין בכך סיכון. זוהי טעות המבוססת על אמונות-שווא הרווחות בנושא זה לפיהן נסיעה במהירות גבוהה כלל איננה מסוכנת ואיננה מגדילה את מספר התאונות וחומרתן. אמונות רווחות אלה הן מוטעות מעיקרן. מחקרים רבים שנערכו בארץ ובעולם מוכיחים כי נהיגה במהירות גבוהה מהמותר מעלה באופן ניכר את הסיכוי לתאונה ומסכנת סיכון רב את הנהג, את הנוסעים ברכב ואת כלל המשתמשים בדרך.

על פי נתונים על תאונות דרכים עם נפגעים, המתפרסמים על ידי מרכז המידע הלאומי-הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משטרת ישראל והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, כ- 6.6% בשנת 2007 מהתאונות עם נפגעים נגרמו בגלל מהירות מופרזת. יש לשים לב לעובדה שכ- 29% בשנת 2007 מתאונות אלה הן קשות וקטלניות. כלומר, תרומתה של המהירות לחומרת תוצאות התאונה היא גבוהה. גם אם מהירות איננה מופיעה כגורם מרכזי על פי טבלת הסיבות לתאונות, היא קשורה באופן ישיר לתאונות הנגרמות מסיבות אחרות ומשפיעה עליהן. על פי נתוני אגף התנועה - משטרת ישראל לשנת 1999, אי-שמירת רווח וסטייה מנתיב הן סיבות מובילות לתאונות עם נפגעים:

אי-שמירת רווח - 9.8% מסה"כ התאונות הקטלניות

סטייה מנתיב - 11.6% מסה"כ התאונות הקטלניות

במקרים רבים תאונות שסיבתן נרשמת כאי-שמירת רווח או סטייה מנתיב, נגרמות למעשה עקב נהיגה במהירות מופרזת. הדבר נכון גם לגבי תאונות הנרשמות עקב אי-ציות לרמזורים ותמרורים 30%. כל התאונות הללו מושפעות מגורם המהירות, שכן ברוב המקרים הנהג לא הספיק לעצור בזמן.

אילו בתיקי תאונות הדרכים של המשטרה הייתה מצוינת ליד כל סיבה לתאונה תרומתה של המהירות לתאונה, היינו מוצאים שגורם המהירות קיים בחלק ניכר מאוד מתאונות הדרכים.

בהתפלגות הסיבות לתאונות על פי מין, גיל וותק בנהיגה - אנו מוצאים, כי בשנת 2007 מבין הנהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים עם נפגעים עקב עבירת מהירות מופרזת 81% היו גברים ו- 19% היו נשים.

מטרות הדין בכיתה בנושא מהירויות הנהיגה

1. התלמידים ידעו לפרט את מהירויות הנסיעה המותרות בארץ על פי תנאי הדרך והחוק.
2. התלמידים יהיו מסוגלים להסביר את הקשר בין מהירות מופרזת וגורמי תאונות הדרכים ולפרט את הסיבות לקביעת מהירויות מוגבלות.
3. התלמידים יפתחו עמדות חיוביות כלפי נהיגה במהירות סבירה בהתאם לתנאי הדרך, לתנועה, לסביבה ולהולכי הרגל.

שיטת הדיון

לפניכם חמש שאלות "סגורות" בנושא מהירות הנסיעה. שכפלו את השאלות וחלקו אותן – לתלמידים לפתרון.

התלמידים יענו על השאלות בעצמם או בקבוצות עבודה – על פי בחירתכם – בזמן שיוקדש לכך במהלך השיעור. לאחר פתרון השאלות על ידי התלמידים, ערכו דיון בכיתה על התשובות המפורטות בהמשך. הקדישו לנושא 2 שעות לימוד.

מהירות בטוחה בנהיגה

הקיפו את האות שלצד התשובה הנכונה ביותר.

1. מהי המהירות המותרת לנהיגה?

- מהירות שמתאימה לתנאי הדרך והסביבה, שאיננה עולה על המהירות המרבית המותרת.
- 50 קמ"ש בעיר, 80 או 90 קמ"ש מחוץ לעיר, 110 קמ"ש בדרך מהירה.
- תמיד לפי תמרורים עגולים בעלי שוליים אדומים שהמהירות המותרת מצוינת בתוכם במספרים על רקע לבן.

2. על אלו מצבים בנהיגה משפיעה המהירות במיוחד ומדוע?

- כשהנהג עייף, הגדלת המהירות מחייבת אותו להתרכז יותר, ועקב כך הוא מתעורר.
- התנגדות הרוח לתנועת הרכב מגבירה את יציבותו בגלל תוספת כוח המנוע הנדרשת להתקדמות נגד הרוח.
- המהירות משפיעה על הגדלת מרחק הבלימה של הרכב, על הגדלת עוצמת האפקט (הכוח) הצנטריפוגלי, ובמקרה של תאונה – על חומרתה, כיוון ש"משקל" הרכב עולה לפי ריבוע מהירות הנסיעה.
- כל התשובות נכונות.

3. באיזו מידה שונה, לדעתך, המהירות המרבית המותרת לנהיגה בישראל ממדינות אחרות בעולם?

- נמוכה בהרבה. ברוב המדינות בעולם המהירות בדרכים איננה מוגבלת כלל.
- שווה פחות או יותר למדינות רבות אחרות, פרט למדינות אחדות שמתירות בכבישים מסוימים מהירות גבוהה יותר.
- גבוהה בהרבה מרוב מדינות העולם, למעט גרמניה וארצות הברית.

4. היכן נגרמות יותר תאונות דרכים עקב מהירות הנסיעה ומדוע?

- בדרכים עירוניות, כי כ- 80% מתאונות הדרכים בארץ נגרמות בדרך עירונית, ונפגעים רבים הם הולכי רגל.
- מחוץ לעיר, כי מהירויות הנסיעה מחוץ לעיר גבוהות יותר באופן משמעותי.
- בעיר ומחוץ לעיר בערכים שווים, כי מחצית מהתאונות נגרמות בדרכים העירוניות ומחציתן בדרכים שאינן עירוניות.

5. מה דעתך על המשפט: "צריך להעלות את המהירות המותרת עם השנים ועם התפתחות הטכנולוגית של כלי הרכב".

- המכוניות והכבישים אכן שופרו עם השנים, אבל גוף האדם לא השתנה ונשאר פגיע.
- כבישי הארץ תוכננו ונסללו על פי המהירויות המרביות הקיימות (בתוספת מקדם ביטחון). הפיכת הכבישים לבטוחים יותר במהירויות גבוהות יותר מחייבת השקעות אדירות שהמדינה מתקשה לעמוד בהן.
- בארצנו הקטנה והצפופה הרווח בזמן שמושג בנסיעה מהירה הוא שולי ולא שווה את הסיכון.
- כל התשובות נכונות.

תשובות לשאלות ומידע למורה המנחה את הדין

שאלה 1: מהי המהירות המותרת לנהיגה?

התשובה הנכונה היא א: מהירות שמתאימה לתנאי הדרך והסביבה. על פי תקנות התעבורה, ההחלטה על מהירות הנסיעה נתונה בידי הנהג ותלויה בתנאי הדרך, אך אין לנהוג במהירות העולה על המהירויות המפורטות להלן:

בדרך עירונית – 50 קמ"ש

בדרך לא עירונית – 80 קמ"ש (אם היא מחולקת על ידי מפרדה בנויה – 90 קמ"ש)

מהירות מרבית מיוחדת – על פי המצוין בתמרוך

בדרך מהירה – אם הוצב תמרוך המורה אחרת יש לציית לתמרוך. המהירות המרבית המותרת היא 110 קמ"ש.

בסביבה של מוסדות חינוך – 30 קמ"ש (תמרוך חדש).

הנהג ברכב קובע את מהירות הנסיעה על פי תנאי הדרך והכביש, אבל אסור שמהירות זו תעלה על המהירות המרבית המותרת על פי החוק, גם אם על פי תחושתו של הנהג היא מהירות סבירה, זאת משום שהמחוקק קובע את המהירות המרבית תוך שהוא מביא בחשבון גורמים נוספים כמו, למשל, מהירות התכן (המהירות שלפיה תוכנן הכביש) שנקבעה על פי שיפועים, רדיוסים, מספר נתיבים, שוליים, מבנה הכביש והחומרים שנכבשו, צפיפות התנועה ועוד. הנהג לא תמיד מכיר וער למכלול הגורמים הללו.

שאלה 2: על אילו מצבים בנהיגה משפיעה המהירות במיוחד ומדוע?

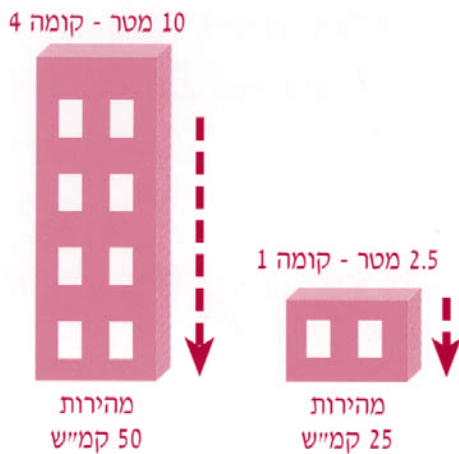
התשובה הנכונה היא ג: על מרחק הבלימה של הרכב, על אפקט (הכוח) הצנטריפוגלי ועל חומרת התאונה. חישוב האנרגיה הקינטית שמפתח גוף בתנועה מתבסס על מסת הרכב כפול מהירות בריבוע. כלומר, ככל שמהירותו של הרכב גדלה – יגדלו הכוחות הפועלים עליו לפי ריבוע המהירות (ולא ביחס ישר). ההשפעות העיקריות על הרכב הן אלה:

א. התארכות מרחק הבלימה (מרחק תגובה + מרחק הבלימה = מרחק העצירה):

למשל, אם מרחק הבלימה במהירות 40 קמ"ש הוא 9 מ' (על פי תנאי הכביש ומצב הרכב), במהירות של 80 קמ"ש יגדל מרחק הבלימה פי 2 בריבוע ויגיע ל – 36 מ' באותו כביש ובאותו רכב. כלומר, במהירות כפולה – מרחק הבלימה גדל פי 4.

ב. הגדלת האפקט (הכוח) הצנטריפוגלי הפועל על הרכב בסיבובים ודוחק אותו מנתיב הנסיעה. חישוב עוצמת האפקט הצנטריפוגלי מתבסס על מכפלה של מסת הרכב במהירות בריבוע מחולק ברדיוס הסיבוב. כלומר, גם עוצמת הכוח הצנטריפוגלי הפועל על הרכב בסיבובים תגדל על פי ריבוע המהירות.





ג. גידול בחומרת התאונה: העוצמות הפועלות על הרכב פועלות גם על היושבים בתוכו והופכות את האדם ברכב, בעל מסה נורמאלית, לעצם שמשקלו עולה על פי ריבוע המהירות ולא ביחס ישר לגידול במהירות. במצב זה פוחתת יכולתם של התקני ריסון (חגורות בטיחות ומושבי בטיחות לילדים) להגן על הנוסעים ברכב.

במהירות כפולה – עוצמת הפגיעה גדולה פי 4

ד. התאונה שבה הרכב נוסע במהירות של 25 קמ"ש ובולם במקום עוצמת הכוחות הפועלים על הרכב ועל היושבים בתוכו שווה לנפילת רכב, אדם או חפץ מקומה ראשונה של בניין (כ – 2.5 מ'). במהירות כפולה תהיה עוצמת הפגיעה שווה לנפילה מהקומה הרביעית (כ – 10 מ') – כלומר פי 4.

שאלה 3: באיזו מידה שונה, לדעתך, המהירות המרבית המותרת לנהיגה בישראל ממדינות אחרות בעולם?

התשובה הנכונה היא ב: לא קיים שוני משמעותי בין המהירויות המותרות בישראל למהירויות הנהוגות במדינות אירופה וארצות הברית.

המהירויות המרביות הנהוגות בדרכים שאינן עירוניות באירופה נעות בטווח שבין 80 ל – 120 קמ"ש, ובישראל 80 – 90 קמ"ש ו – 110 קמ"ש בדרכים מהירות. (המהירות המרבית המותרת בפועל בדרכים בישראל מוגבלת לפי שעה ל – 100 קמ"ש על פי תמרור, בכביש 6 המהירות המותרת – 110 קמ"ש) בארצות הברית – 55 מייל לשעה (88 קמ"ש) עד 75 מייל לשעה (120 קמ"ש).

חשוב לציין, כי הרמה של תשתית הדרכים המהירות במדינות רבות בעולם מבחינת תכנון ותחזוקה גבוהה יותר בהשוואה לישראל, ונתון זה מצדיק את המהירויות המקובלות במדינות אלה לעומת ישראל. המהירות המרבית הממוצעת בדרכים העירוניות בעולם היא 50 קמ"ש – כמו בישראל. בדרכים עירוניות, ובאזורים של מוסדות חינוך – המהירות המותרת 30 קמ"ש, מהירות המקובלת באירופה על פי תמרורים מיוחדים.

שאלה 4: היכן נגרמות יותר תאונות דרכים עקב מהירות הנסיעה ומדוע?

התשובה הנכונה היא ב: מחוץ לעיר, כי מהירויות הנסיעה מחוץ לעיר גבוהות יותר באופן משמעותי. אמנם 80% בקירוב מתאונות הדרכים נגרמות בדרכים העירוניות, אך כ – 70% מהתאונות שסיבתן מהירות מופרזת, נגרמות בדרכים שאינן עירוניות. זאת בגלל מהירות הנסיעה הגורמת לגידול ניכר, לפי ריבוע המהירות, בעוצמת הכוחות.

הנפגעים, ההרוגים והפצועים בתאונות שמתרחשות מחוץ לעיר, נפגעים מנסיעה בכלי רכב שהתנגשו ברכב אחר או בתאונה עצמית שנגרמה עקב מהירות מופרזת. הנפגעים בעיר הם לרוב הולכי רגל ובהם ילדים וקשישים.

שאלה 5: מה דעתך על המשפט: "צריך להעלות את המהירות המותרת עם השנים ועם ההתפתחות הטכנולוגית של כלי הרכב".

התשובה הנכונה היא ד': כל התשובות נכונות.

המכונות החדישות המהירות מצוידות באביזרים משוכללים ומיוצרות במפעלי רכב המתחרים זה בזה על שכלולים ובהם היכולת של הרכב לפתח מהירות גבוהה. יצרני המכוניות עושים מטבע הדברים כל שביכולתם על מנת למכור את מוצריהם, וכיוון שהמהירות "מוכרת", הם מתפארים בכך שמכוניותיהם מגיעות למהירויות שיא.

המהירות הגבוהה איננה מרכיב טבעי במכוניות חדשות אלא מרכיב שיווקי ולא בטיחותי עבור הנהגים, הנוסעים ומשתמשי הדרך האחרים.

למרות ההתפתחות הטכנולוגית של כלי התחבורה בשנים האחרונות, גוף האדם לא השתנה ונשאר פגיע מאוד. המערכות הפיזיולוגיות קורסות במהירויות גבוהות בגלל שטפי דם פנימיים, וכך מוצאים אנשים את מותם. בנוסף, מהירות גבוהה מקטינה את יכולתו של הנהג הממוצע להגיב במהירות לאירועים חריגים בכביש, ועקב כך עולה גם חומרת התאונה.

אין ספק שלפער בין המכונית וביצועיה לבין הנהג, ביצועיו ומגבלות הגוף האנושי – יש מחיר גבוה. גם המערכות הבטיחותיות שברכב (ABS – מערכת למניעת נעילה של הגלגלים, חגורות בטיחות, כריות אוויר, ESP – בקרת יציבות אלקטרונית וכד') לא מבטלות את סכנת הפגיעה ובוודאי אינן מגינות על הולכי הרגל, על רוכבי האופנים ועל רוכבי רכב דו-גלגלי הנפגעים על ידי רכב הנע במהירות מופרזת.

לכן, גם ברכב חדיש ומתקדם יש לשמור על המהירות המותרת בחוק, שכן אמצעי הבטיחות ברכב (חגורות בטיחות, כריות אוויר) אינם מבטיחים הגנה מפגיעה בשעת תאונה.

נספחים

נספח א – מה קובע החוק?

על פי החוק, ההחלטה על מהירות הנסיעה נתונה בידי הנהג בהתאם לדרכים השונות, אך בכל מקרה, אין לנהוג במהירות העולה על המהירויות המפורטות להלן:

בדרך עירונית – 50 קמ"ש.

בדרך לא עירונית – 80 קמ"ש (אם היא מחולקת על ידי מפרדה בנויה – 90 קמ"ש).

בדרך מהירה – המהירות המותרת היא 100 קמ"ש (ע"פ תמרור). המהירות המרבית הנקובה בחוק היא 110 קמ"ש (כביש 6).

בסביבה של מוסדות חינוך – 30 קמ"ש (תמרור חדש).


החוק מחייב לנהוג תמיד במהירות סבירה המתאימה לתנאי הדרך והסביבה, ולהאט במיוחד בתנאים האלה:

- כשהראות מוגבלת
- כשהכביש רטוב וחלק
- לפני כניסה לעקומות חדות
- בירידה תלולה או ארוכה
- בקרבת מעבר חצייה
- במרכזים עירוניים שיש בהם הולכי רגל ובקרבת בתי ספר
- בקרבת אוטובוס העומד בתחנה
- לפני גשר צר ובזמן המעבר עליו

ייקחו לך את הרישיון לפני שתיקח חיים

אם תיתפס נוהג במהירות העולה בהרבה על המהירות המרבית המותרת (31 קמ"ש למעלה מהמותר בדרך עירונית או 41 קמ"ש למעלה מהמותר בדרך בין עירונית או מהירה) רישיון הנהיגה שלך ייפסל מיד לתקופה של 30 יום. במקביל תועמד לדין. הקנס הכספי בגין נהיגה במהירות מופרזת מגיע ל - 750 ₪.

מהירויות מרביות בקמ"ש

סוג הדרך							
סוג הרכב	עירונית	עירונית עם תמרור ב - 20	שאיננה עירונית	שאיננה עירונית עם תמרור ב - 20	לא עירונית, שטח הפרדה בנוי	מהירה	מהירה שמוצב בה תמרור ב - 20
1. רכב מנועי רגיל	50	כמצוין בתמרור	80	כמצוין בתמרור	90	110	כמצוין בתמרור
2. אוטובוס שאינו אוטובוס זעיר	50	כמצוין בתמרור	80	כמצוין בתמרור	90	100	כמצוין בתמרור ולא עולה על 100
3. מסחרי שמשקלו הכולל המותר עולה על 12,000 ק"ג	50	כמצוין בתמרור ולא עולה על 50	80	כמצוין בתמרור ולא יעלה על 80	80	80	כמצוין בתמרור ולא עולה על 80
4. אופנוע שנפח מנועו עד 50 סמ"ק	50	כמצוין בתמרור ולא עולה על 50	50	כמצוין בתמרור ולא יעלה על 50	50		
5. רכב איטי טרקטור ומכונה ניידת	40	כמצוין בתמרור ולא עולה על 40	40	כמצוין בתמרור ולא יעלה על 40	40	