

הורדת גיל קבלת הרישיון בישראל

כותבים: גאיה אהל ואופיר וקנין

ת.ז: גאיה- 322824947
אופיר- 212536122

בית ספר: עמי אסף.

כיתה: י"ב2

שם המנחה: הגברת אורלי דניאל.

תוכן עניינים

1.....	עמוד שער
2.....	תוכן עניינים
3-5.....	<u>פרק ראשון - מבוא</u>
6-9.....	<u>פרק שני - סקירת ספרות : בדיקה עיונית</u>
10-28.....	<u>פרק רביעי - איסוף נתונים מהשטח : בדיקה מעשית</u>
29-30.....	<u>פרק חמישי - דיון- סיכום והסקת מסקנות</u>
31-32.....	<u>פרק שישי - הצעת פתרון</u>
33-35.....	<u>פרק שביעי- התוצר - הדרך שנבחרה ליישום הפתרון המוצע</u>
36-38.....	<u>פרק שמיני – רפלקציה בסיום העבודה</u>
39.....	<u>רשימה ביבליוגרפית</u>
	<u>נספחים</u>
40-42.....	א. טופס ריק של כלי החקר
43-48.....	ב. מחוון

חלק ראשון-מבוא

הנושא עליו נדון בעבודתנו הוא הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה במדינת ישראל. לאחר שינויים רבים בחקיקה בנושא זה בהיסטוריה השנים האחרונות במדינת ישראל ביולי 2013, הוחלט על שינוי נוסף בחקיקה לגבי הגיל בו ניתן לקבל רישיון נהיגה. כלומר, תינתן האפשרות לבני ובנות 16 ו-9 חודשים לגשת למבחן הרישוי המעשי במקום בגיל 17. הנושא נוגע לכלל אזרחי ותושבי ישראל אשר הגיעו לגיל זה וכעת רשאים לגשת למבחן הנהיגה ולקבל רישיון.

ע"פ סעיף 12 -רישיון נהיגה לנוהג חדש(תיקון מס' 104) תשע"ב-2012-

"לא יינתן רישיון נהיגה לאדם שלא מלאו לו שמונה עשרה שנה, אלא ששר התחבורה רשאי בתקנות, להתיר, בתנאים או ללא תנאי, ליתן רישיון נהיגה בסוגים מסויימים של כלי רכב מנועיים למי שמלאו לו שש עשרה שנה, ואולם לעניין רישיון נהיגה לרכב פרטי, לא יינתן רישיון לאדם שלא מלאו לו 16 שנים ותשעה חודשים, אלא אם כן השר, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, קבע גיל אחר; נתעורר ספק לגבי הגיל, רשות הרישוי היא המחליטה". החוק נחקק על ידי הרשות המחוקקת (כנסת ישראל) ונכנס לתוקף בתאריך ה-1 ביולי, 2013.

הורדת הגיל לקבלת רישיון נהיגה מעלה לדיון את ההשפעה האפשרית של תיקון זה והיא הגברת שיעורם של בני הנוער בתאונות דרכים. זאת מכיוון שבני נוער נתונים להשפעת הסביבה יותר מאשר מבוגרים ונכנעים ללחץ חברתי ולמתרחש מסביב. לדוגמא, נהיגה תחת השפעת אלכוהול, חוסר תשומת לב לרכב ולדרכים ועוד. מאחר ומלפני התיקון המאפשר הוצאת רישיון נהיגה בגיל מוקדם יותר, ממצאים רבים מוכיחים כי לגיל הנמוך השפעה על כמות תאונות הדרכים, על אחת כמה וכמה תגבר ההשפעה שיש כאשר רישיון הנהיגה יינתן לבני גילאים נמוכים יותר. נהגים צעירים וחדשים נחשבים אוכלוסיית דרך פגיעה במיוחד, ושיעור מעורבותם בתאונות דרכים (21%) גבוה משיעורם היחסי בקרב ציבור בעלי הרישיון (15%). בנוסף, שיעור הצעירים המעורבים בתאונות רכב בודד גבוה במאות אחוזים משיעורם של המבוגרים.

החוק החדש מגביר את הסכנה לפגיעה בזכות לחיים ולביטחון הגוף הנובעת מתאונות הדרכים. כמו כן חוסר יכולת הניידות שאיננה ניתנת לבני הנוער מגבילה אותם במגוון העיסוקים בהם יכולים לקחת חלק וכך להביא את עצמם לידי מימוש וביטוי עצמי. אך מנגד, נוצרה לדעתנו בעיה חמורה ביותר עקב חקיקת החוק להורדת הגיל לקבלת רישיון הנהיגה מפני שהדבר נותן אפשרות לאחוז גדול יותר מכלל האוכלוסייה לנהוג בכבישים ולהיות אחראים לכלי הרכב ולנוסעים בו ולסובבים אותו בדרכים.

חשוב לנו לחקור את הסוגיה האזרחית הזו על מנת להבין את הנושא לעומק ולהוביל לשינוי.

רשימת מושגים:

הזכות לחיים ולביטחון הגוף -זכות טבעית וראשונית. בלעדיי זכות זו לשאר הזכויות אין משמעות, לא על ידי האחר ולא ע"י המדינה. במקביל לזכות לחיים ולביטחון הגוף קיימת חובתה של המדינה להגן על אזרחיה. רישיון נהיגה צריך להינתן אך ורק לאדם אחראי אשר למד

ועבר בהצלחה את מבחן הרישוי ע"פ הנהלים הקבועים בחוק. אם יינתן רישיון נהיגה לאדם חסר ניסיון ואחריות, הדבר עלול לסכן חיי אדם בכביש, וכך נפגעת הזכות לחיים ולביטחון.

הזכות לחירות - הזכות לחירות באופן כללי משמעה שזכותו של כל אדם באשר הוא אדם לבחור את גורלו בעצמו בכל תחומי החיים ללא התערבות שלטונית. כמובן שהזכות לחירות מוגבלת ע"י זכויותיו של האחר. אסור לאדם בשם חירותו לפגוע בזכויות האחר. בזכות הכללית לחירות היבטים שונים. הרלוונטי לנושא זה הוא "חופש התנועה".

חופש התנועה - זכותו של כל אדם לנוע לכל מקום בו ירצה כל עוד אין בכך פגיעה בזכויות האדם של האחר. הכוונה היא כמובן לתנועה בגבולות המדינה שכן כל מדינה מגבילה את חופש התנועה ממנה ואליה. עצם העובדה כי על פי טענתנו, היתר ההחזקה ברישיון נהיגה מגיל צעיר יותר קשור בהתניידות באמצעות כלי תחבורה מחזק את טענת הנגד כי ביטול ההיתר משמע ביטול יחסי של חופש התנועה.

חופש העיסוק - זכותו של כל אדם לעסוק בכל מקצוע או משלח יד. חופש העיסוק מוגבל כמובן בכל מקרה בו העיסוק מהווה סכנה לשלום הציבור. באמצעות חופש העיסוק מעצב האדם את אישיותו ואת מעמדו ותורם למרקם החברתי. חופש העיסוק נקשר לכבוד האדם, והוא מושתת על ההכרה בערך האדם. ככזה, הוא נגזר מכבוד האדם, המוגן בחוקת המדינה בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, והוא מהווה זכות יסוד של כל אדם בישראל. קורית פגיעה ישירה בחופש העיסוק בכך שנמנעת האפשרות מפלח אוכלוסייה מסוים להוציא רישיון נהיגה, ובכך מגוון מקומות התעסוקה נפגע.

שלטון החוק במובן המהותי - החוק נחקק ע"י נציגי הציבור ואמור לייצג את תפיסת הרוב לגבי ערכי היסוד של החברה הדמוקרטית. על מנת להבטיח את ההלימה של החוק לערכים הדמוקרטיים יש:

- * לא לבצע חקיקה מהירה. תהליך החקיקה מאפשר לקיים דיון ציבורי על החוק ונחיצותו ומאפשר לדעות שונות להישמע ולהשפיע על תהליך החקיקה על מנת להבטיח חוק מאוזן.
- * לקיים ביקורת שיפוטית על החוק.

חובת הציות לחוק ואכיפת החוק נעשות באופן שווה לכולם. חוק העולה בקנה אחד עם הערכים הדמוקרטיים. החוק מגן על זכויות האדם, האזרח והמיעוטים, מונע עריצות השלטון. בנוסף לכך הוא יוצר איזון בין צרכי הפרט וצרכי הציבור. מכאן עולה כי כאשר השלטון מחוקק חוק אשר תכליתו פוגעת בסופו של דבר בזכות אשר חשיבותה עולה על חשיבות הזכות הנרכשת, עקרון שלטון החוק המהותי מתבטל מכיוון שזה אינו שומר ומגן על זכויות האדם הבסיסיות ויוצר מצב לא מאוזן בין צרכי הפרט (הרצון של אותו נער בן 16 ו-9 חודשים להוציא רישיון נהיגה) לבין צורכי הציבור (חברה חסרת אלימות בכבישים ותאונות דרכים עם נפגעים ו/או הרוגים).

רשימת בעלי עניין:

הכנסת – הכנסת היא הרשות המחוקקת את החקיקה הראשית, כלומר היא זו שחוקקה את החוק הנדון. הכנסת היא הגוף אשר אישר את הצעת החוק ובכך גרמה להפיכתו לחוק רשמי במדינה אשר בסופו של דבר חסרונותיו עולים על יתרונותיו ומביאים לפגיעה בזכויותו הקריטיות והבסיסיות של האדם.

בני הנוער בישראל – על פי סעיף רישיון נהיגה לנהג חדש בני הנוער מקבלים חירות בגיל צעיר

יחסית לקבלת רישיון נהיגה והם מתקשרים לבעייתנו בכך שהם מהווים לגורם מסכן לכל האנשים שעל הכבישים בכך שהם צעירים וחסרי ניסיון בדבר.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים - הוקמה מתוקף חוק המאבק הלאומי בתאונות דרכים. הקמתה בוצעה במסגרת ארגונית פנימית במשרד התחבורה על בסיס המנהל לבטיחות שפעל עד אז כאגף במשרד. הרשות אחראית על תכנון, תיאום ובקרה של מכלול הפעולות במשרדי הממשלה שנועדו להגברת הבטיחות בדרכים וצמצום התאונות. משרד זה מתקשר לבעייתנו בגלל שחובתו היא לשמור על הבטיחות בכבישים אי לכך הבאת רישיון נהיגה לבני נוער מסכנת את הביטחון בכביש.

אופיר - הבעיה רלוונטית אליי מפני שעכשיו זה הגיל שבו כולם לומדים נהיגה ויש הרבה בני נוער שלא מתנהלים על פי החוק כמו שצריך ומסכנים את חייהם, את חיי החבר שיושב לצידם, חיי הנהגים האחרים ואת הולכי הרגל.

גאיה - הבעיה רלוונטית אליי מפני שאני רואה את ההשפעה של הענקת רישיון נהיגה בגיל צעיר על בני הנוער ואת נהיגתם הלא בטוחה, בנוסף כשהייתי הערך בת חמש משפחתי ואני היינו מעורבים בתאונות דרכים שנגרמה בגלל חוסר תשומת לב של נהג חדש בכביש. לכן נושא זה מאוד חשוב וקרוב ללבי.

אקטואליות

בעיה זו מאוד אקטואלית ועכשווית מפני שבימים אלו נהגים חדשים מסכימים לעצמם לנסוע במהירות מופרזת ולא ככתוב בחוק, הם פוגעים ומסכנים את כלל הציבור ואת חייהם שלהם. החוק לא שונה ולא עודכן מאז 2012 ולכן השפעותיו משפיעות עלינו בהווה.

רלוונטיות

בעיה זו רלוונטית אלינו מפני שאנחנו רואות את ההשפעות מהקרבה הראשונה, כיום כמעט לכל חברינו יש רישיון נהיגה והרוב המוחלט של הילדים נוסע בחוסר תשומת לב ובחוסר זהירות. לבני הנוער כיום יש יותר ביטחון עצמי מאשר ניסיון על הכביש מה שמוביל אותם להתנהגות הזו על הכביש.

דילמה ערכית

בבעיה זו ניתן לראות כי הזכות לחיים ולביטחון שזו זכות טבעית שניתנת לכל אדם באשר הוא אדם עומדת מול חופש התנועה וההזדמנות להיות עצמאי ואחראי על עצמך ובכך גם בחופש העיסוק. דילמה זו מביאה אותנו לשאלה האם באמת צריך לשנות את גיל קבלת רישיון הנהיגה או לא. מצד אחד בני הנוער פוגעים באזרחי המדינה מתוקף חוק זה אך מצד שני חוק זה מגן על זכויותיהם של בני הנוער.

דרכי פתרון

1. העלאת גיל לקבלת רישיון ללפחות שבע עשרה כמו שהיה בעבר. בגיל זה בני הנוער יותר מחושבים והחלטותיהם יותר שקולות ונבונות.
2. הארכת תקופת מלווה היום לתקופה של חצי שנה במקום שלושה חודשים. בתקופה זו הנהג החדש יוכל לרכוש יותר ניסיון וכלים להתנהלות נכונה בכביש.
3. אכיפה חריפה יותר בכל הנוגע בנושא זה ובנהגים צעירים.

חלק שני-סקירת ספרות

לאחר שינויים רבים בחקיקה, בנוגע לגיל בו ניתן לקבל רישיון נהיגה, בהיסטוריית השנים האחרונות במדינת ישראל, ביולי 2013 הוחלט על שינוי נוסף בחקיקה: תינתן האפשרות לבני ובנות 16 ו-9 חודשים לגשת למבחן הרישוי המעשי במקום בגיל 17 כפי שהיה קודם לכן, דהיינו רווח של שלושה חודשי נהיגה.

ע"פ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, נהגים צעירים וחדשים נחשבים אוכלוסיית דרך פגיעה במיוחד, ושיעור מעורבותם בתאונות דרכים (21%) גבוה משיעורם היחסי בקרב ציבור בעלי הרישיון (15%).

ותק בנהיגה הוא אחד הגורמים העיקריים המסבירים את המעורבות בתאונות: ככל שהוותק והניסיון בנהיגה עולים כך יורדת המעורבות בתאונות.

ישנן מספר סיבות אשר תומכות בתוכנו של החוק החדש. ראשית, מתבצע קיום נרחב של זכויות רבות כמו הזכות לחירות. כלומר, באמצעות החוק, נהנה אחוז גבוה יותר מכלל אוכלוסיית המדינה מזכות לחירות רחבה יותר אשר באה לידי ביטוי כחופש התנועה. בנוסף לבני נוער צעירים ההזדמנות להתנסות ולהיות עצמאיים ואחראים לניהול זמנם וחייהם לפני גיוסם לצה"ל. זכות נוספת שמתממשת בעקבות החוק החדש הינה חופש העיסוק. כלומר, זו זכותו של כל אדם לעסוק בכל עיסוק, מקצוע או משלח יד שירצה. לפיכך, כאשר האדם מוגבל ביכולת הניידות שאיננה ניתנת לבני הנוער, אשר באה לידי ביטוי בצורת רישיון הנהיגה, הדבר מגביל אותו במגוון העיסוקים בהם יכול לקחת חלק.

לאחר שקילת הסיבות הללו ולקיחתן בחשבון, אנו טוענות כי נוצרה לדעתנו בעיה חמורה ביותר עקב חקיקת החוק להורדת הגיל לקבלת רישיון הנהיגה. זאת מפני שהדבר נותן אפשרות לאחוז גדול יותר מכלל האוכלוסייה לנהוג בכבישים ולהיות אחראים לכלי הרכב ולנוסעים בו ולסובבים אותו בדרכים. כאמור, ותק בנהיגה הוא אחד הגורמים העיקריים המסבירים את המעורבות בתאונות: ככל שהוותק והניסיון בנהיגה עולים כך יורדת המעורבות בתאונות. מכאן יוצא שמאחר ומרבית מהנהגים החדשים בכביש נעדרים הכישורים הנדרשים לנהיגה בטוחה, מצויים יותר ויותר מקרי מוות ותאונות בדרכים הכוללים את מעורבותם של בני הנוער מה שיוצר פגיעה בזכות לחיים וביטחון הגוף.

טענתנו היא שיש להחזיר את הגיל בו ניתנת הרשות לקבלת רישיון נהיגה, לגיל 17, כפי שהיה לפני ששונה החוק ביולי 2013. לאחר קבלת הרישיון יצטרך הנהג החדש לנהוג בששת החודשים הראשונים בליווי נהג העונה על אחד מהסעיפים הבאים:

- בן 24 שנים ומעלה, המחזיק ברישיון נהיגה בתוקף לאותו סוג רכב 5 שנים לפחות

- בן 30 ומעלה, המחזיק ברישיון נהיגה שלוש שנים לפחות

- מורה לנהיגה בעל ותק של חמש שנים בנהיגה

באמצעות העלאת הגיל תופחתנה תאונות הדרכים בעקבות העובדה כי נמצאים על הכביש מספר נמוך יותר של נהגים צעירים. בנוסף, תקופת הליווי תעניק לנהג החדש התנסות נוספת על הכביש בעזרתו של הנהג הבוגר והמנוסה המפקח על הנהיגה וכמובן עוזר לנהג החדש בהתנהלות על הכביש.

העיון המשפטי לחוק:

ע"פ סעיף 12 - רישיון נהיגה לנוהג חדש (תיקון מס' 104) תשע"ב-2012

"לא יינתן רישיון נהיגה לאדם שלא מלאו לו שמונה עשרה שנה, אלא ששר התחבורה רשאי בתקנות, להתיר, בתנאים או ללא תנאי, ליתן רישיון נהיגה בסוגים מסויימים של כלי רכב מנועיים למי שמלאו לו שש עשרה שנה, ואולם לעניין רישיון נהיגה לרכב פרטי, לא יינתן רישיון לאדם שלא מלאו לו 16 שנים ותשעה חודשים, אלא אם כן השר, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, קבע גיל אחר; נתעורר ספק לגבי הגיל, רשות הרישוי היא המחליטה". החוק נחקק על ידי הרשות המחוקקת (כנסת ישראל) ונכנס לתוקף בתאריך ה-1 ביולי, 2013.

הורדת הגיל לקבלת רישיון נהיגה מעלה לדיון את ההשפעה האפשרית של תיקון זה והיא הגברת שיעורם של בני הנוער בתאונות דרכים. זאת מכיוון שבני נוער נתונים להשפעת הסביבה יותר מאשר מבוגרים ונכנעים ללחץ חברתי ולמתרחש מסביב. לדוגמא, נהיגה תחת השפעת אלכוהול, חוסר תשומת לב לרכב ולדרכים ועוד. מאחר ומלפני התיקון המאפשר הוצאת רישיון נהיגה בגיל מוקדם יותר, ממצאים רבים מוכיחים כי לגיל הנמוך השפעה על כמות תאונות הדרכים, על אחת כמה וכמה תגבר ההשפעה שיש כאשר רישיון הנהיגה יינתן לבני גילאים נמוכים יותר. ישנם סעיפים שנוספו לחוק זה העוסקים בתקופת הליווי של הנהג החדש. מטרת הליווי הינה להוות זמן התנסות בכבישים עבור הנהג החדש בקרב אדם מנוסה המלווה אותו במשך נהיגתו אשר אמורה לייצר בסופו של דבר סביבה בטוחה יותר נטולת תאונות דרכים:

"12א. (א) נהג חדש צעיר חייב בביצוע תכנית הליווי שנקבעה לפי סעיף קטן (ה) (בסעיף זה – תכנית הליווי) כל עוד לא מלאו לו 24 שנים. "

--- " (ד) בתקופות המפורטות להלן לא ינהג נהג חדש צעיר ברכב מנועי, למעט אופנוע, מכונה ניידת וטרקטור, אלא אם כן יושב, במושב שלצדו, מלווה:

(1) בשלושת החודשים ממועד מתן היתר הנהיגה כאמור ברישה של סעיף קטן (ב);

(2) בשעות הלילה – בשלושת החודשים שמתום התקופה האמורה

בפסקה (1), ואם ניתן לו היתר נהיגה נוסף כאמור בסעיף קטן (ב)(2) – כל עוד היתר הנהיגה בתוקף; לעניין זה, "שעות הלילה" – השעות שבין 21:00 ל-00:06. "

תקופת הליווי מעניקה לנהג החדש למידה מעמיקה יותר של חוקי התנועה, ההתנהלות הרצויה בכביש והתנהלות הרכבים האחרים בכביש. הימצאותו של נהג בוגר ומנוסה ברכב מאפשרת מתן ביקורת על הנהיגה על ידי המלווה ובכך שיפור ותיקון הטעויות להבא, וכן מתן המלצות והערות. בנוסף משרה תחושת ביטחון הכרחית לנהג אשר הוא חסר ידע והתנסות בכביש. ממצאים סטטיסטיים ומחקרים בכל הארצות המפותחות מצביעים על כך שהנהג הצעיר נמצא ברמת סיכון גבוהה למעורבות בתאונה בהשוואה לנהג מבוגר ומנוסה יותר. נהיגה היא משימה תובענית המתרחשת בסביבה מורכבת ולכן דורשת תהליכים קוגניטיביים ומוטוריים מורכבים, ובכללם: הפעלת הרכב, הפניית קשב לסביבה משתמשי דרך אחרים או אלמנטים בסביבה, זיהוי אלמנטים המחייבים תגובה כמו תמרורים או מכשולים, קבלת החלטות במגבלות זמן קשות והתנהגות בהתאם. מחקרים מצביעים שהיכולת של נהגים בלתי מנוסים

להתמודד עם מורכבות המשימה נמוכה באופן משמעותי משל נהגים מנוסים וביצועיהם בהתאם. נהגים צעירים בלתי מנוסים נוטים לזהות סכנות באופן פחות יעיל מנהגים מנוסים כך, למשל, בעוד שהאחרונים מזהים סכנות פוטנציאליות וכאלה הקשורות למאפייני סביבת הנהיגה באופן שמאפשר להם להגיב אליהן מבעוד מועד, אז הצעירים נוטים להצביע על סכנות ממשיות, כלומר - בשלב שיכולת התגובה כבר מוגבלת משמעותית. מחקרים רבים שנעשו בעולם כי הסעת נוסעים בני עשרה ברכב בו נוהג נהג צעיר, מגדילה את ההסתברות למעורבות בתאונות דרכים בכלל ובתאונות דרכים קטלניות בפרט. עוד נמצא כי מספר הנוסעים ברכב, גילם ומינם משפיעים על ההסתברות למעורבות בתאונה. גורמים משפיעים קיים קשר בין הסעת נוסעים בני-עשרה ברכב בו נוהג בן-עשרה לבין הסיכוי לתאונות דרכים. מידת הסיכון גדלה ככל שגדל מספר הנוסעים בני העשרה ברכב.

ישנם מספר גורמים מהספרות המחקרית אשר תומכים בטענתנו ומנמקים את עמדתם באמצעות הצגת טענות ועובדות מוכחות אשר מצביעות על כך שצריך להעלות את הגיל בו בני הנוער מורשים לקבל רישיון נהיגה, וזאת במטרה לשמור על הזכות לחיים ולביטחון של הנהגים הצעירים ומשתמשי הדרך:

מריאיון אשר פורסם ע"י משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ב- 10 בנובמבר 2009, אמר השר ישראל כץ כי: "אשקול להעלות את גיל הנהיגה המותר ל-19 או 20 אם האמצעים האחרים לצמצום מעורבותם של נהגים צעירים בתאונות לא יהיו אפקטיביים", "נהיגה היא זכות ואם הבחירה תהיה בין זכות זו לבין החיים אנו נבחר בחיים. מדובר בצעד לא פופולארי אבל אנו נחויים לשנות את המגמה של תאונות הדרכים". שר התחבורה והבטיחות בדרכים, ישראל כץ, הודיע כי בכוונתו לשקול את העלאת גיל הנהיגה המותר ל-19 או 20 אם יוכח שכל האמצעים האחרים לצמצום מעורבותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים לא יהיו אפקטיביים. הוא נימק זאת בכך שמשרד התחבורה רואה בחיים כדבר העולה בערכו על הזכות לקבלת רישיון נהיגה, לכן יפעלו במטרה שזכות זו לא תפגע בחיי האדם.

מנגד, מן הספרות המחקרית נמצא כי יש הטוענים כי העלאת גיל קבלת רישיון הנהיגה סותרת זכויות מסוימות של בני הנוער, לכן יש לפעול להורדתו.

בכתבה אשר פורסמה באתר walla בתאריך 30 באפריל 2013, נטען כי כאשר מתחילים לנהוג מוקדם יותר, צוברים יותר ניסיון. מדינת ישראל דובקת במקובל בקרב מדינות המערב והדבר נעשה גם בכל הקשור לרישיון הנהיגה, לגביו מדינות המערב מקלות בתנאים ללימוד הנהיגה ולקבלת רישיון נהיגה. על פי השקפה זו, ככל שהנהגים החדשים מתחילים לנהוג בשלב מוקדם יותר, הם צוברים יותר ניסיון מאחורי ההגה. כמו כן, בתקופת החפיפה עם ההורים, הם יכולים לרכוש יותר מיומנויות נהיגה תחת פיקוח נהג אחראי וותיק.

בכתבה שפורסמה באתר של מט"ח ביוני 2013, הועלתה השאלה האם רישיון הנהיגה בקרב צעירים הוא "רישיון ליהנות או רישיון להרוג". תאונות הדרכים בישראל, הפכו בשנים האחרונות למכת מדינה, הנתונים מראים כי רבות מהן קורות בגלל נהגים צעירים לא אחראיים שמתפרעים על הכביש. למרות זאת הנתונים של השנים האחרונות מראים על רוב של נערים (67%) שאינם מסכימים עם ההצעה כי צריך להעלות את גיל החזקת הרישיון לגיל 21. זאת מכיוון שאלו מעוניינים לקבל את

רישיון הנהיגה בגיל צעיר יותר. לעומתם, רק 33% מן הנערים מסכימים עם הצעה זאת. עובדה מפתיעה היא ש- 60% מהמבוגרים אינם מסכימים והשאר ניטראליים. לגבי ההצעה להאריך את תקופת המלווה לנהג חדש, התנגדו 100% מהצעירים, מתוך רצון שיוכלו להתנייד בחופשיות ללא תלות במלווה. בקרב המבוגרים 40% מתנגדים לכך והשאר מסכימים. זאת מכיוון שהמבוגרים מבינים את חשיבות תקופת הליווי ומעוניינים לשמור על ביטחונם של ילדיהם הנוהגים בכביש. מסקרים שערך הכותב נמצא כי רוב המבוגרים ורוב הצעירים מתנגדים להארכת תקופת המלווה למעלה מחצי שנה. בריאיון שנערך עם מורה נהיגה הוא טען כי "תקופת המלווה מספיקה! הנהג החדש שמקבל רישיון מקבל מספיק טיפים ממורה הנהיגה. בנוסף לכך בזמן תקופת הליווי, מקבל טיפים ותדריך מהמלווה בעל ניסיון על הכביש והוא מספיק בוגר ואחראי לצאת לכביש לבדו".

לסיכום, קיימים ממצאים ומחקרים סטטיסטיים רבים המצדיקים את ההצעה להעלות גיל קבלת רישיון נהיגה וזאת בעקבות מספר גורמים המאפיינים את הנהג הצעיר. ממצאים ומחקרים אלו מחזקים את טענתנו העיקרית האומרת כי יש לבטל את החוק החדש בנוגע לגיל קבלת רישיון הנהיגה, להחזירו למצב הקודם ולהעלותו לגיל 17, זאת על מנת למנוע תאונות ומקרים טראגיים שלעיתים יכולים לגרום נזק ברכוש ובחיי אדם.¹

חלק רביעי-איסוף נתונים מהשטח

הנושא בו אנו עוסקות הוא הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה בישראל. אנו טוענות כי מצב זה מהווה בעיה אזרחית שיש לשנותה באמצעות העלאת הגיל, כתוצאה מכך תרד כמות תאונות הדרכים בעקבות העובדה שנמצאים על הכביש מספר נמוך יותר של נהגים צעירים. בנוסף, ניתן

¹ מקורות מידע:

1. בנימין רפאל, אלון יצחק, "רישיון להנות או רישיון להרוג?", המרכז לטכנולוגיה חינוכית – מט"ח, <http://makomakan.cet.ac.il/Article.aspx?ArticleID=3ce63b30-d46d-49c9-8589-ff00c01e49be&Language=1>.
2. הודעה לעיתונות (10.11.2009), משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=403:2009-11-10&catid=56:dover-c-1&Itemid=65.
3. ליאני, קובי, "נוהגים לפני גיל 17 - בעד או נגד?", walla news, <http://cars.walla.co.il/item/2637566>.

להגדיל את תקופת הליווי שתעניק לנהג החדש התנסות נוספת על הכביש בעזרתו של הנהג הבוגר והמנוסה המפקח על הנהיגה וכמובן עוזר לנהג החדש בהתנהלות על הכביש.

אוכלוסיית המחקר

מחקרנו התבצע בצורת שאלון סגור והופץ בקרב 20 אנשים (10 מבוגרים בגילאי 30-50, ו-10 תלמידי כיתות י'-י"ב). בשאלון ישנן 10 שאלות העוסקות בנושא מטלת הביצוע ע"פ ההוראות שקיבלנו. הסיבה לבדוק את תשובותיהם של המבוגרים המייצגים את אחוז הנהגים בעל הוותק באוכלוסייה ואת תשובותיהם של התלמידים המייצגים את אחוז הנהגים החדשים באוכלוסייה הינה לשמור על מדגם מייצג במידת מסוימת של שני פלחי אוכלוסייה אשר ייתכן ויחזיקו בדעות מנוגדות אחת לשנייה, וכשנגיע לשלב הסקת המסקנות מן המחקר – ניתוח ועיבוד התוצאות ייעשה לאחר שהתחשבנו בדעות הכלל ללא העדפות או נטייה לכיוון מסוים. מין הנבדק איננו משנה מכיוון שגם נשים וגם גברים בכל הגילאים נוהגים על הכביש וכמו כן גם הם נמצאים בסיכון על ידי הנהגים האחרים בכביש.

כלי המחקר בו בחרנו הינו **שאלון סגור**. שאלון סגור הוא סדרת שאלות שתוכן, ניסוח וסדר הצגתן קבוע מראש. מקומה של כל שאלה בשאלון עשוי להיות תלוי בתשובה לשאלה אחרת. על המשיב לסמן את התשובה הקרובה ביותר לעמדתו מבין מספר אפשרויות. השאלון מסייע ברכישת ידע המבוסס על ניסיונם או דעתם של אחרים באופן שיטתי ומסודר. באמצעות השאלון מתקבלים ממצאים אשר ניתוחם עוזר במתן תשובות מתאימות לשאלת המחקר. השאלון הינו ממוקד ותשובותיו מתבססות רק על בחירת אפשרות אחת מתוך מגוון אפשרויות בחירה. לשימוש בשאלון סגור ככלי מחקר ישנם כמה יתרונות: ראשית, שיטת הבדיקה באמצעות השאלון אינה עולה כסף רב, שכן אינה דורשת זמן רב מהמשתתפים ומהחוקר וכן אינה מחייבת מגיע ישיר בין השואל לנשאל. מעצם עובדות אלו ניתן לבצע מחקר באמצעות השאלון בקנה מידה רחב ובזמן מועט. בנוסף, ניתוח השאלון הוא מהיר יותר שכן רוב העבודה המחשבתית של החוקר מתבצעת בכתיבת השאלון ובניסוח השאלון כאשר לאחריו כל שנותר הוא לנתח את הנתונים המתקבלים. כלי מחקר זה מאופיין גם הוא במספר חסרונות: תחילה, השאלות הנשאלות בשאלון הן שאלות סגורות ועל כן לא תמיד משקפות את דעתו של הנחקר וכן לא מאפשרות להגיע לאינפורמציה נוספת. יתר על כן, עריכת השאלון כראוי דורשת התמצאות בעשיית שאלונים וכן התמצאות בנושא המחקר על מנת שלא לשאול שאלות שאינן מועילות לבדיקה המבוקשת. מפאת חוסר הזמן הנדרש לשימוש בכלי מחקר אחר ולנוכח היקף העבודה, כישורינו המקצועיים והצורך ליצור קשר ישיר ומציאת זמן ותיאומים בלוחות הזמנים של כולנו, מצאנו לנכון להשתמש בשאלון סגור מאחר והוא נמצא ככלי המחקר האפקטיבי והנכון ביותר לנו.

השאלון יכלול עשרה היגדים בנושאים הנחשבים כהכרחיים לשמירה על הזכות לחיים ולביטחון מצד אחד ומהצד השני הזכות לחירות וחופש העיסוק, וביניהם ישולבו היגדים בנושא. המטרה היא לבדוק את דעת החברה בנושא זה.

"ויועבר לעונים עליו ברשתות החברתיות. google forms השאלון יבנה באמצעות "

תוצאות מבוגרים

תיאור הבעיה האזרחית ועד כמה היא חמורה:

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
רישיון נהיגה מממש את חופש התנועה	10%	20%	20%	50%
הזכות לחיים חשובה יותר מהזכות לחירות	10%	10%	10%	70%
צעירים מתחת לגיל 17 מתנהגים בפזיזות יותר מאשר בני 18	20%	0%	30%	50%
נהגים מבוגרים זהירים יותר בכביש מאשר נהגים צעירים	30%	10%	10%	50%
הפרש הגילאים בין 16.5 ל-17.5 הינו שולי ולכן יש לאפשר קבלת רישיון בגיל 16.5	40%	50%	10%	0%

היכן הבעיה האזרחית פוגשת אותך?

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים מאשר מבוגרים	20%	0%	30%	50%
שלילת רישיון מבני 16.5 פוגעת בזכותם לחירות	20%	0%	70%	10%
הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה תגרום להעלאה בכמות תאונות הדרכים	0%	10%	20%	70%
הורדת גיל מתן הרישיון תגביר את רמת האחריות של הנהגים הצעירים ותעצים את המוכנות שלהם לנטילת אחריות בצבא	20%	30%	20%	30%
הורדת/השארת הגיל לקבלת רישיון הנהיגה פוגעת בזכות לחיים ולביטחון של כלל אזרחי ישראל	0%	20%	40%	40%

דרכי פתרון

שאלה	לא מסכים כלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
אכיפה משטרתית מרובה יותר בכבישים תפחית תאונות דרכים	0%	20%	30%	50%
החמרת הענישה בגין עבירות תנועה בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18 תפחית את מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים	30%	20%	30%	20%
יש להגביל את גיל קבלת הרישיון לגיל 17	10%	40%	30%	20%
יש להאריך את תקופת הליווי של נהג חדש ל-6 חודשים	0%	30%	40%	30%

				ביום ובלילה
20%	30%	50%	0%	חיוב כל נהג חדש מתחת לגיל 18 לעבור קורס של זהירות בדרכים תעזור בהפחתת תאונות הדרכים

תוצאות נערים

תיאור הבעיה האזרחית ועד כמה היא חמורה?

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
רישיון נהיגה מממש את חופש התנועה	0%	0%	60%	40%
הזכות לחיים חשובה יותר מהזכות לחירות	0%	0%	30%	70%
צעירים מתחת לגיל 17 מתנהגים בפזיזות יותר מאשר בני 18	30%	30%	30%	10%
נהגים מבוגרים זהירים יותר בכביש מאשר נהגים צעירים	10%	70%	10%	10%
הפרש הגילאים בין 16.5 ל-17.5 הינו שולי ולכן יש לאפשר קבלת רישיון בגיל 16.5	10%	40%	20%	30%

היכן הבעיה האזרחית פוגשת אותך?

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים מאשר מבוגרים	20%	20%	30%	30%
שלילת רישיון מבני 16.5 פוגעת בזכותם לחירות	20%	10%	30%	40%
הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה תגרום להעלאה בכמות תאונות הדרכים	20%	50%	20%	10%
	0%	10%	60%	30%
הורדת/השארת הגיל לקבלת רישיון הנהיגה פוגעת בזכות לחיים ולביטחון של כלל אזרחי ישראל	20%	40%	10%	30%

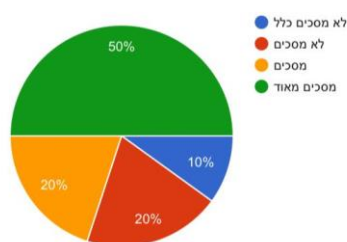
דרכי פתרון

שאלה	לא מסכים כלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
אכיפה משטרתית מרובה יותר בכבישים תפחית תאונות דרכים	30%	20%	30%	20%

20%	40%	20%	20%	החמרת הענישה בגין עבירות תנועה בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18 תפחית את מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים
10%	20%	40%	30%	יש להגביל את גיל קבלת הרישיון לגיל 17
0%	20%	30%	50%	יש להאריך את תקופת הליווי של נהג חדש ל-6 חודשים ביום ובלילה
20%	50%	20%	10%	חיוב כל נהג חדש מתחת לגיל 18 לעבור קורס של זהירות בדרכים תעזור בהפחתת תאונות הדרכים

רישיון נהיגה מממש את חופש התנועה

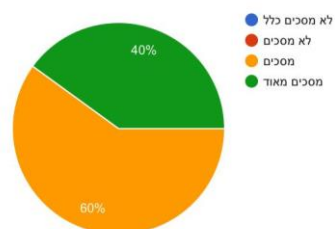
10 responses



נערים

רישיון נהיגה מממש את חופש התנועה

10 responses

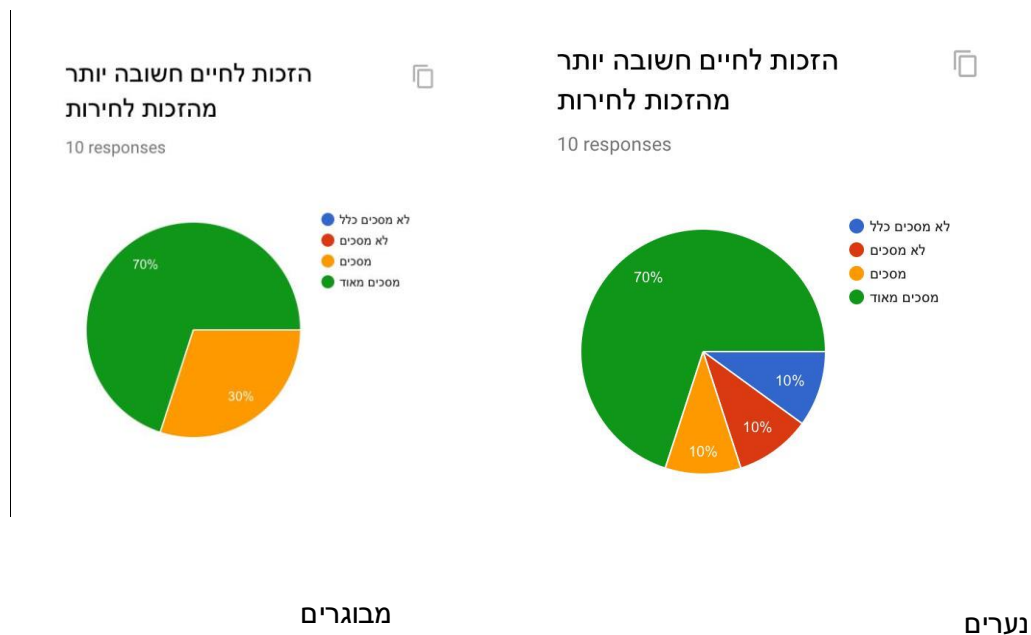


מבוגרים

ניתן לראות בגרף המבוגרים כי יש רוב מוחלט של הסכמה בקרב המורים עם האמירה כי רישיון הנהיגה מממש את חופש התנועה. קבוצה זו מבינה כיצד רישיון הנהיגה מאפשר את הניידות של בני הנוער ובכלל של תושבים בעלי רישיון נהיגה ובכך מממש את חופש התנועה. מנגד, ישנה קבוצה קטנה של מצביעים שלא רואים כיצד רישיון הנהיגה מממש את חופש התנועה ולא

מסכימים עם אמירה זו.

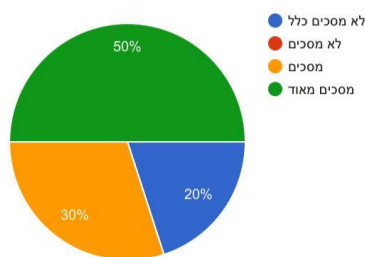
בעוגת הנוער ניתן לראות שרוב התלמידים אשר השתתפו במחקר מאמינים כי רישיון נהיגה מממש את חופש התנועה. ניתן להסיק מכך, שהנוער רואה ברישיון הנהיגה אמצעי לביטוי עצמי ולעצמאות, הוא אינו צריך להסתמך יותר על הוריו, על בני משפחתו וחבריו או על תחבורה ציבורית, ולכן הנוער רואה ברישיון הנהיגה כאמצעי מימוש של חופש התנועה.



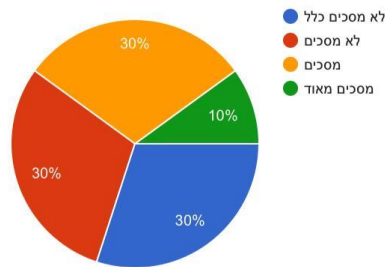
ניתן לראות כי רוב מוחלט מן המבוגרים מסכימים כי הזכות לחיים חשובה יותר מהזכות לחירות. הזכות לחיים ולביטחון הגוף היא הזכות הבסיסית הראשונית של האדם שבלעדיה אין לשום זכות אחרת משמעות. יכול להיות כי מרבית המבוגרים מבינים קביעה זו ורואים את הזכות לחיים כחשובה מהזכות לחירות אולי מתוקף ניסיון חייהם הגדול והמגוון. מהתוצאות רואים כי קיים גם אחוז גדול מהמבוגרים אשר אינם רואים את הקביעה הזו כנכונה. קרוב לוודאי שאנשים אלה רואים מעל לכל את הזכות לחירות וחופשיותו של האדם בעולם. אחוז זה של המבוגרים רואה את האדם כחופשי לקבוע את גורלו ולהיות האחראי הבלעדי על מעשיו.

גם בתשובת הילדים ניתן לראות כי כולם הסכימו עם קביעה זו כי הזכות לחיים חשובה יותר מהזכות לחירות. הצעירים כמו המבוגרים רואים בזכות לחיים חשובה יותר אשר עצם קיומה הכרחי לקיום בפעול של כל זכות אחרת וביניהן גם הזכות לחירות.

צעירים מתחת לגיל 17 מתנהגים בפזיזות יותר מאשר בני 18
10 responses



צעירים מתחת לגיל 17 מתנהגים בפזיזות יותר מאשר בני 18
10 responses



נערים

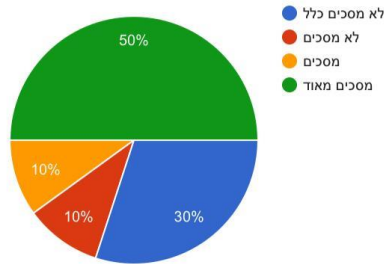
מבוגרים

ניתן לראות בגרף המבוגרים שישנו רוב של מבוגרים שמסכימים כי צעירים מתחת לגיל 17 הם פזיזים יותר מבני 18. ישנו גם אחוז יחסית גדול מהמבוגרים אשר אינו מסכים עם אמירה זו. ניתן להסיק מכך שהמבוגרים מאמינים כי לגיל הנוער המקבל את רישיון הנהיגה יש משמעות גדולה, המבוגרים רואים בקטינים כפזיזים יותר ופחות אחראיים מאדם שהוא מגיל 18 ומעלה וכבר אינו נחשב לקטין. המיעוט בגרף זה מייצג את המבוגרים שאינם מסכימים עם קביעה זו ובכך למעשה קובעים שלגיל אין משמעות בכלל או במידה חלקית.

ניתן לראות בגרף הנערים שמרבית מבני הנוער שענו על שאלה זו לא הסכימו עם הקביעה שצעירים מתחת לגיל 17 פזיזים יותר מבני 18 ואחוז לא מבוטל מסכימים עם קביעה זו. ישנו רוב של הסכמה עם משפט זה מה שאומר שלמרות רצונם של בני הנוער ברישיון הנהיגה מגיל צעיר הם מודעים לסכנות שבגילם ובהבחנה בין הגילאים, בין היות בן נוער קטין או אדם מעל גיל 18 ודפוסי ההתנהגות שמתאימים לגילאים השונים. הקבוצה שלא מסכימה עם קביעה זו אינה חושבת שיש הבדל בדפוסי ההתנהגות בגילאים השונים.

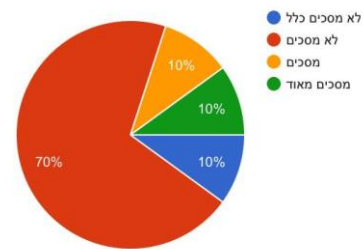
נהגים מבוגרים זהירים יותר בכביש מאשר נהגים צעירים

10 responses



נהגים מבוגרים זהירים יותר בכביש מאשר נהגים צעירים

10 responses



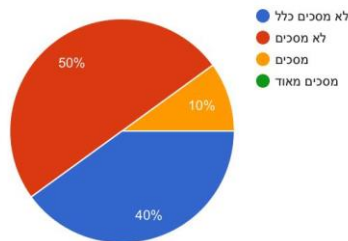
מבוגרים

נערים

מן הגרף של המבוגרים ניתן לראות עולה כי מרבית מהמבוגרים חושבים שנהגים מבוגרים או בעלי ניסיון רב זהירים יותר בכביש. ישנו גם אחוז גדול מהמבוגרים שאינו מסכים עם האמירה ודווקא נמנע מלהגיד שנהגים מוגרים הם זהירים יותר על הכביש. מהגרף של הצעירים עולה כי ישנו רוב מוחלט של בני נוער שטוען כנגד לטענה שמוצגת כשאלה ואומר כי נהגים מבוגרים הם לא בהכרח יותר זהירים על הכביש מהנהגים הצעירים. אי לכך ובהתאם לזאת ניתן להסיק כי גם אפשר לומר על הנהגים המבוגרים שהם לא זהירים בכביש.

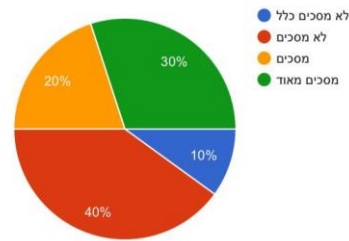
הפרש הגילאים בין 16.5 ל-
17.5 הינו שולי ולכן יש לאפשר
קבלת רישיון בגיל 16.5

10 responses



הפרש הגילאים בין 16.5 ל-
17.5 הינו שולי ולכן יש לאפשר
קבלת רישיון בגיל 16.5

10 responses



נערים

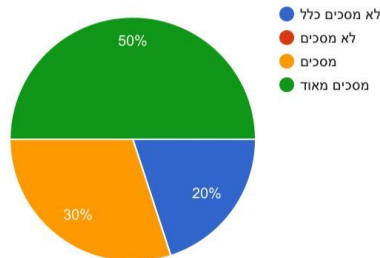
מבוגרים

בתוצאות שאלה זו ניתן לראות רוב מוחלט אצל המבוגרים המתנגדים לאמירה כי הפרש הגילאים בין 16.5 ל- 17.5 שולי ולכן עדיף לאפשר קבלת רישיון בגיל 16.5. קיים אחוז קטן מאוד של מבוגרים אשר מסכימים עם אמירה זו או מתלבטים לגביה. הרוב המוחלט חושב כי הפרש הגילאים האלה הוא משמעותי וחשוב כשאר מדובר על הגיל בו אפשר לקבל רישיון נהיגה. כנראה מבוגרים אלה חושבים כי הורדת גיל רישיון הנהיגה לגיל 16.5 יכול להביא לתוצאות נוראיות של העלאת כמות תאונות הדרכים בקרב הצעירים. ככל שלאוכלוסיית הילדים שלהם יינתן ההיתר לקבל רישיון נהיגה בגיל מוקדם יותר, כך גם הסיכויים לתאונות דרכים יגדלו. לכן המבוגרים מתנגדים בתוקף לאמירה זו וזאת ברצון לשמור על הזכות לחיים ולביטחון הגוף (ניתן לראות בתוצאות שאלה 2 כי מרבית המבוגרים רואים בזכות זו כחשובה ביותר).

מן הנתונים ניתן לראות כי מחצית הצעירים אינם מסכימים כי הפער הוא שולי, אך בניגוד לתוצאות המבוגרים כאן ניתן לראות כי קיים חצי אשר מסכים עם קביעה זו. הצעירים אינם מספיק חדי עין ומחשבה בכדי להבין שהפרש גילאים זה הוא דבר קריטי וכלל לא שולי. פרשנות נוספת לתוצאות היא הרצון החזק של הצעירים לקבל רישיון נהיגה בגיל כמה שיותר מוקדם אשר יקל עליהם בניידות. רצון זה מטשטש בעיניהם את הסכנות הנשקפות מכך רואים רק את טובת עצמם ואת היתרונות שבדבר.

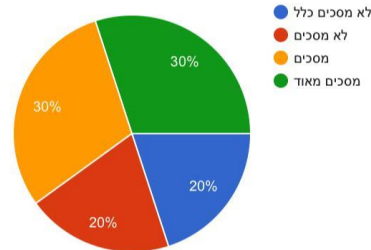
צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים מאשר מבוגרים

10 responses



צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים מאשר מבוגרים

10 responses



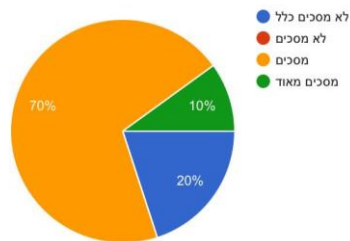
נערים

מבוגרים

ניתן לראות כי מרבית המבוגרים מסכימים כי הצעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים. קשה להתייחס לקביעה זו באמצעות הבעת עמדה (מסכים או לא), זאת מכיוון שקביעה זו צריכה להתבסס על ידע קודם המבוסס על תוצאות מוכחות. בהבעת דעתם של העונים על הסקר הם בעצם מסתמכים על ידע קודם בנושא. המבוגרים מודעים להבדלים בדרך נהיגתם של המבוגרים מול נהיגתם של הצעירים. הבדלים אלה מתקשרים להשפעות החיצוניות והפנימיות של הנהג באוטו ומודעים לכך שהשפעות אלה הן יותר משמעותיות ותופסות מקום גדול יותר בדרך נהיגתם של הצעירים. מדובר על השפעות כמו לדוגמה: נהיגה בשכרות, חוסר תשומת לב, הסחת דעת ע"י רעשים חיצוניים וכדומה. בהתחשב גם בהשפעות אלה וגם בתוצאות מוכחות של תאונות הדרכים אשר משוות בין צעירים למבוגרים, ניתן לראות כי מרבית המבוגרים מסכימים עם קביעה זו. ניתן באמצעות התוצאות כי אין מבוגרים שאינם מסכימים בכלל עם קביעה זו. תוצאה זו נובעת ממחשבתם המושכלת לגבי הנושא.

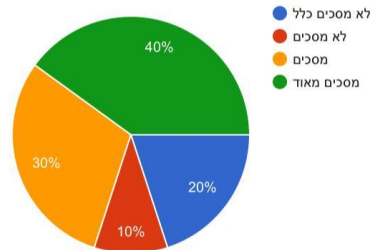
ניתן לראות כי גם הצעירים מסכימים רובם עם אמירה זו אך כאן ניתן לראות דעות יותר מגוונות ומחולקות. בניגוד למבוגרים ישנו אחוז, אמנם קטן אך הוא קיים, של צעירים שאינם מסכימים עם האמירה שאומרת שצעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים ממבוגרים. ניתן להבין שאחוז זה אינו רואה את ההבדלים בנהיגה ותוצאות ההבדלים בין הצעירים למבוגרים וחושב כי קיים אותו יחס לסיכוי של תאונות דרכים בין הצעירים למבוגרים. ניתן לראות כי קיים אחוז גדול של מתלבטים, ניתן להסיק שההתלבטות נובעת מחוסר ידע בנושא.

שלילת רישיון מבני 16.5 פוגעת בזכותם לחירות
10 responses



נערים

שלילת רישיון מבני 16.5 פוגעת בזכותם לחירות
10 responses

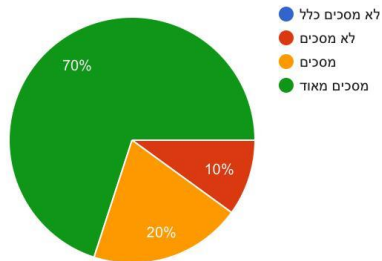


מבוגרים

ניתן לראות שבשני הגרפים גם המבוגרים וגם הצעירים מסכימים שניהם ששלילת רישיון לבני 16.5 פוגעת בזכותם לחירות ורק אחוז קטן לא מסכים עם טענה זו. מכאן ניתן להבין שבאמת מוצגת בבעייתנו התנגשות בין שתי הזכויות- הזכות לחיים ולביטחון והזכות לחירות.

הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה תגרום להעלאה בכמות תאונות הדרכים

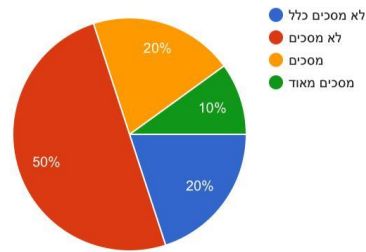
10 responses



נערים

הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה תגרום להעלאה בכמות תאונות הדרכים

10 responses



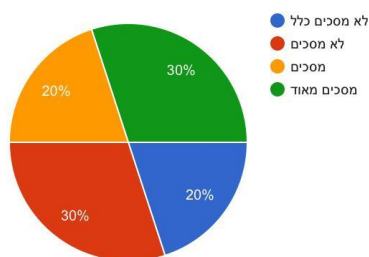
מבוגרים

בגרף המבוגרים ניתן לראות כי הרוב המוחלט מסכים מאוד עם הטענה שאומרת שהורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה תגרום להעלאה בכמות תאונות הדרכים וישנו אחוז מועט שלא מסכים עם טענה זו. מגרף זה ניתן להבין שהמבוגרים אכן רואים בצעירים כגורם משמעותי המעורב בתאונות הדרכים.

מצד שני, בגרף הנערים ניתן לראות רוב שמתנגד לטענה ובכך נמנע מלקחת אחריות על כמות תאונות הדרכים ואינו מסכים עם טענתנו שאומרת שהם דווקא כן אחראיים לרוב תאונות הדרכים.

הורדת גיל מתן הרישיון תגביר את רמת האחריות של הנהגים הצעירים ותעצים את המוכנות שלהם לנטילת אחריות בצבא

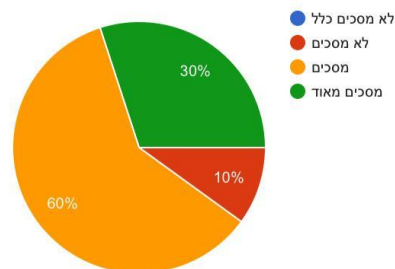
10 responses



נערים

הורדת גיל מתן הרישיון תגביר את רמת האחריות של הנהגים הצעירים ותעצים את המוכנות שלהם לנטילת אחריות בצבא

10 responses

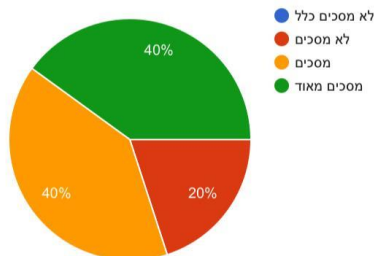


מבוגרים

בגרף המבוגרים ניתן לראות כי הדעות התחלקו שווה בשווה משמע הדעה של המבוגרים הינה חלוקה בנושא ואינה מוחלטת מפני שמחציתם מסכימים עם הטענה ומחציתם אינם מסכימים. בגרף הצעירים ניתן לראות החלטה של רוב מוחלט התומך בטענה שצעירים צוברים יותר ניסיון ולקיחת אחריות כאשר מורידים את הגיל כמה שיותר רחוק לתאריך הגיוס ובכך עומדים אחרי הטענה שהורדת הגיל לקבלת רישיון הנהיגה הינה דווקא מועילה ובעלת יתרונות רבים שיעזרו להם בהמשך החיים.

הורדת/השארת הגיל לקבלת
רישיון הנהיגה פוגעת בזכות
לחיים ולביטחון של כלל אזרחי
ישראל

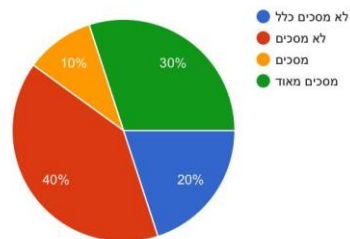
10 responses



נערים

הורדת/השארת הגיל לקבלת
רישיון הנהיגה פוגעת בזכות
לחיים ולביטחון של כלל אזרחי
ישראל

10 responses



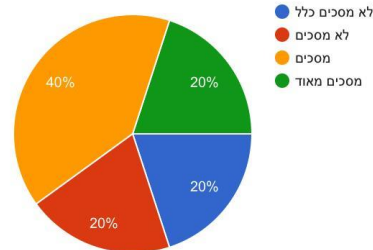
מבוגרים

בגרף המבוגרים עולה כי ישנו רוב מוחלט שמסכים עם הטענה שאומרת שהורדת הגיל למתן רישיון הנהיגה עלול להוביל לפגיעה בזכות לחיים ולביטחון של כלל אזרחי מדינת ישראל. ישנו מיעוט שעדיין אינו מסכים עם טענה זו אך ניתן להסיק שדעת המבוגרים די מגובשת לצד שמסכים עם טענה זו.

בגרף הצעירים ניתן לראות דווקא את ההפך ממה שמוצג בגרף המבוגרים, כלומר, הרוב המוחלט דווקא אינו מסכים עם טענה זו, מכאן ניתן להסיק שהרגשות של הנערים הם ש"מאשימים" אותם בכך שפוגעים בזכות לחיים ולביטחון למרות שישנן תאונות דרכים שקורות דווקא בהתערבות של מבוגרים.

החמרת הענישה בגין עבירות תנועה בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18 תפחית את מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים

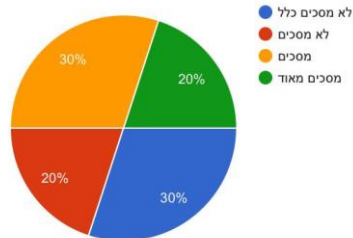
10 responses



מבוגרים

החמרת הענישה בגין עבירות תנועה בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18 תפחית את מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים

10 responses



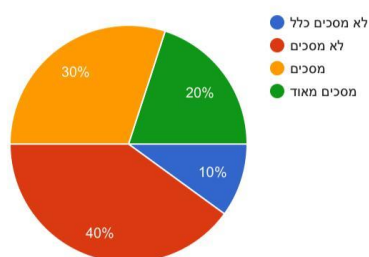
נערים

מחצית המבוגרים מסכימים כי החמרת הענישה בגין עבירות תנועה בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18, תפחית את מעורבות הצעירים בתאונות דרכים. גם בנושא הנהיגה כמו בכל נושא אחר ככל שמחמירים עם הענישה בגין עבירות, הדבר ישירות מפחית את החריגה מהחוקים וגורם לאחוז גדול יותר של קהל היעד לציית לחוקים הקבועים. מחצית המבוגרים מאמינים שהחמרת הענישה בגין עבירות תנועה תמצא מקום בתודעתם של הצעירים. הצעירים הנוהגים יושפעו מתודעה זו וינהגו בזהירות, דבר אשר יפחית את תאונות הדרכים. בנוסף, מחצית המבוגרים אשר לא מסכימים אתה כיוון שחושבים שהצעירים מתנהגים אל עבירות התנועה בקלות דעת וגם החמרת הענישה עליהן לא תשנה דבר בהתנהגותם בכביש.

ניתן לראות בתוצאות הצעירים כי גם אצלם קיים רוב מוחלט אשר מסכים עם אמירה זו. הנהגים הצעירים מודעים למצבם ולעובדה כי בעקבות הרצון לשמור על רישיונם, דבר העוזר להם רבות, הם נמנעים מלעשות עבירות תנועה אשר במידה ויתפסו אותם שוטרים עבירות אלו עלולות להוביל לשלילת רישיונם. לכן מעידים הצעירים כי במידה ויחמירו את הענישה בגין עבירות תנועה הדבר יוביל את הצעירים לנהוג בצורה זהירה יותר, מבלי לעבור על חוקי התנועה וכך ישרור סדר בדרכים דבר אשר יפחית ישירות את תאונות הדרכים. קיים גם אחוז לא קטן אשר לא מסכים עם האמירה וחושב שאין כלל קשר בין הענישה בגין עבירות תנועה לתאונות דרכים, או חושבים כי ההחמרה של הענישה לא תשנה משמעותית את מעורבות הצעירים בתאונות הדרכים.

יש להגביל את גיל קבלת הרישיון לגיל 17

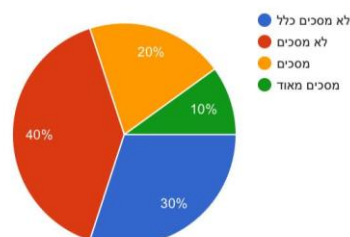
10 responses



נערים

יש להגביל את גיל קבלת הרישיון לגיל 17

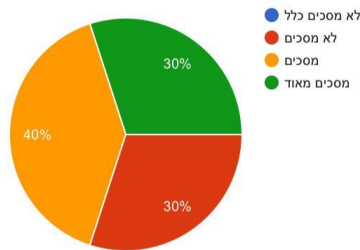
10 responses



מבוגרים

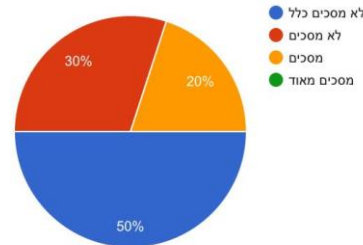
על פי גרף זה ניתן לראות כי רוב המבוגרים חצויים בדעתם. חלק מהמבוגרים מאמינים כי הנהיגה צריכה להיות מותאמת לקהל יעד שמתאים מבחינת בגרות לאחריות כמו נהיגה ולעובדה שחיי של אדם תלויים בכך. בנוסף ניתן לראות מתוצאה זו כי המבוגרים מאמינים כי בגרות זו נרכשת עם השנים וככל שאדם מבוגר יותר בגילו כך הוא בוגר ואחראי יותר בהתנהגותו. ניתן לראות כי מהצד השני חלקם מאמינים כי לגיל 17 אין שום קשר לאחריות בכביש. מגרף הנערים הרוב המוחלט טוען שאין חשיבות לגיל במתן קבלת רישיון הנהיגה ושאינו להעלאות את גיל קבלת הרישיון.

יש להאריך את תקופת הליווי של
נהג חדש ל-6 חודשים ביום
ובלילה
10 responses



נערים

יש להאריך את תקופת הליווי של
נהג חדש ל-6 חודשים ביום
ובלילה
10 responses



מבוגרים

רוב מוחלט מן המבוגרים מסכים כי יש להאריך את תקופת "הליווי" לחצי שנה. רוב זה כולל את המבוגרים אשר מבינים את חשיבותה הגדולה של תקופת הליווי. בתקופה זו הנהג החדש לומד באמת כיצד לנהוג בכביש. ללא תקופת הליווי מעורבות הצעירים בתאונות דרכים הייתה עולה משמעותית. ההורה אשר משמש כ"מלווה" של הנהג החדש והצעיר מלמד אותו כיצד עליו לנהוג בכביש ולהתייחס גם לאחרים. הימצאות ההורה באוטו מאפשרת את תיקון הטעויות על ידו ובכך הימנעות מטעויות אלו בהמשך. עצם הדבר כי יושב באוטו נהג מנוסה משרה תחושת ביטחון לנהג הצעיר חסר הניסיון. מסיבות אלו ניתן להסיק שככל שתקופת הליווי תהיה ארוכה יותר כך יוכל הנהג החדש להפיק יותר ממלווה המנוסה. קיים אחוז גדול של מבוגרים אשר מתלבטים או לא מסכימים עם אמירה זו. הדבר יכול לנבוע מכמה סיבות:

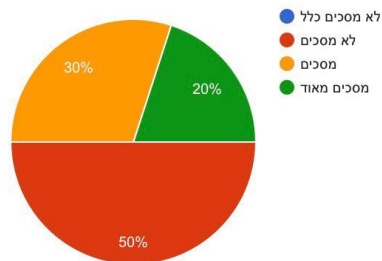
-המלווים חושבים שמספיקה תקופת ליווי קצרה יותר מחצי שנה אשר תפיק את אותה התועלת גם מחצי שנה ליווי כי הנהג החדש ספג כבר את כל הדברים ההכרחיים מהמלווה.

-המבוגרים נותנים חשיבות לכך שבאמצעות תקופת ליווי קצרה יותר יוכל הנהג הצעיר להיות חופשי בשלב מוקדם יותר. במידה ותקופת הליווי תהיה קצרה כך המבוגרים יהיו מחויבים פחות זמן ללוות את ילדיהם ולנסוע איתם כאשר ירצו, דבר שיוריד מהנטל שבדבר.

ניתן לראות כי בניגוד מוחלט לתוצאות המבוגרים הרוב המוחלט של הצעירים אינם מסכימים שיש להאריך את תקופת הליווי לחצי שנה. הצעירים המתנגדים רואים בראש ובראשונה את רצונם להיות חופשיים מתקופת המלווה בשלב מוקדם כמה שיותר. שמם במרכז המחשבה את הרצון להתנייד ממקום למקום באמצעות רישיונם וללא צורך במלווה שיהיה נוכח באוטו. כך יוכלו לנוע לנהוג ברכב במגבלות מועטות. לעיתים קרובות רואה הנהג הצעיר את המלווה כמי שבא רק להעיר ו"להציק" לו ומעדיף נהיגה רגועה ללא ביקורת של אדם מבוגר לגבי נסיעתו. ניתן לראות גם אחוז גדול של מתלבטים אשר בוודאי מצד אחד מבינים את חשיבות תקופת המלווה אך מצד שני מעוניינים, בתור נהגים חדשים, להיות משוחררים מהנטל של מלווה.

חיוב כל נהג חשש מתחת לגיל 18 לעבור קורס של זהירות בדרכים תעזור בהפחתת תאונות הדרכים

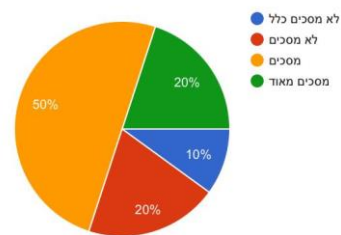
10 responses



נערים

חיוב כל נהג חשש מתחת לגיל 18 לעבור קורס של זהירות בדרכים תעזור בהפחתת תאונות הדרכים

10 responses

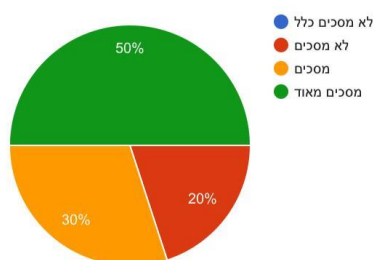


מבוגרים

מגרף המבוגרים שוב ניתן לראות שדעתם חצויה, מחציתם מאמינים שקורס זה כן יכול להועיל לנהג החדש אך מחציתם רואים ברעיון זה מיותר ולא מועיל ולכן שוללים אותו. על פי גרף הנערים ניתן לראות כי הרוב המוחלט מסכים עם טענה זו כנראה בגלל שרואים בו פתרון שיכול ליצור הסדר בו הם לא יצטרכו להפסיד כלום ועדיין יוכלו לקבל רישיון נהיגה בגיל צעיר יותר ובנוסף להיות זהירים יותר.

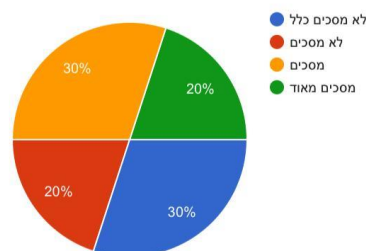
אכיפה משטרתית מרובה יותר בכבישים תפחית תאונות דרכים

10 responses



אכיפה משטרתית מרובה יותר בכבישים תפחית תאונות דרכים

10 responses



מן הגרף של המבוגרים עולה שרוב מוחלט מהמבוגרים מאמינים בטענה כי אכיפה משטרתית רבה יותר בדרכים תפחית את תאונות הדרכים. רוב גדול מהמבוגרים מאמינים שאחת הסיבות העיקריות לתאונות הדרכים היא אכיפה משטרתית מועטה בדרכים. מהסקר עולה כי המבוגרים מאמינים שאין מספיק אכיפה משטרתית בכבישים ולכן נגרמות תאונות הדרכים, כלומר, תאונות הדרכים יכולות להימנע בעזרת אכיפה משטרתית מרובה יותר בדרכים.

גם בגרף הנוער ישנו רוב של תלמידים המסכימים עם הטענה כי שאכיפה משטרתית רבה יותר בדרכים תפחית את תאונות הדרכים. בני הנוער מסכימים עם טענה זו, כלומר מאמינים שאם תהיה אכיפה משטרתית יותר קפדנית כך יפחתו תאונות הדרכים באותה מגמה. בגרף זה ניתן גם אחוז קטן יחסית של מתלבטים, כלומר, אינם בטוחים אם הבעיה היא האכיפה המשטרתית או גורם אחר שממנו נגרמות תאונות הדרכים.

חלק חמישי- דיון- סיכום והסקת מסקנות

הנושא בו העבודה עוסקת הוא הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה במדינת ישראל. מטרת עבודתנו היא להציג את ההשלכות של מתן רישיון הנהיגה לגיל הצעיר, ובכך לשים על הפרק את בעיית תאונות הדרכים הרבות בקרב צעירים.

הורדת גיל הנהיגה מעלה לדיון את ההשפעה האפשרית על מידת מעורבותם של בני הנוער בתאונות דרכים. זאת מכיוון שבני נוער נתונים להשפעת הסביבה יותר מאשר מבוגרים ונכנעים ללחץ חברתי ולמתרחש מסביב, כך הצעירים פחות מרוכזים בנהיגה עצמה ועלולים לסכן את משתמשי הדרך.

הגורם האחראי לבעיה המוצגת לעיל היא הכנסת, הגוף אשר אישר את הצעת החוק, בכך הכנסת גרמה להפיכתו לחוק רשמי במדינה אשר בסופו של דבר חסרונותיו עולים על יתרונותיו ומביאים

לפגיעה בזכויותיו הבסיסיות של האדם. תיקון החוק נוצר בעקבות הרצון להרחיב את הזכות לחירות ובמקביל לא לאפשר מצב של פגיעה בזכויות אחרות.

על פי סקירתנו הספרותית, באשר למצב המצוי, נמצא כי נהגים צעירים וחדשים נחשבים אוכלוסיית דרך פגיעה במיוחד, ושיעור מעורבותם בתאונות דרכים (21%) גבוה משיעורם היחסי בקרב ציבור בעלי הרישיון (15%). מאחר ולפני התיקון המאפשר הוצאת רישיון נהיגה בגיל מוקדם יותר, ממצאים רבים מוכיחים כי לגיל הנמוך השפעה על כמות תאונות הדרכים, על אחת כמה וכמה תגבר ההשפעה שיש כאשר רישיון הנהיגה יינתן לבני גילאים נמוכים יותר. עולה מסקירת הספרות כי ותק בנהיגה הוא אחד הגורמים העיקריים המסבירים את המעורבות בתאונות: ככל שהוותק והניסיון בנהיגה עולים כך יורדת המעורבות בתאונות הפוגעות בזכות האדם לחיים ולביטחון הגוף. עוד נראה כי בני נוער נתונים להשפעת הסביבה יותר מאשר מבוגרים ונכנעים ללחץ חברתי ולמתרחש מסביב. מניתוח הממצאים ניתן להבחין כי שתי האוכלוסיות, מבוגרים וצעירים, מסכימות באשר לכך שיש קשר בין גיל מתן רישיון נהיגה לבין מעורבות בתאונות דרכים וכי צעירים פזיזים יותר ממבוגרים. מנתוני שתי הקבוצות במחקר נמצא כי הן מאמינות שיש צורך בהעלאת גיל מתן רישיון הנהיגה. רוב הצעות החוק יוצאות מתוך גוף הרשות המבצעת ומועלות לדיון ולהצבעה במליאת הכנסת. הכנסת היא הגוף אשר אישר את הצעת החוק (הורדת גיל מתן רישיון נהיגה) ובכך גרם להפיכתו לחוק רשמי במדינה אשר בסופו של דבר חסרונותיו עולים על יתרונותיו ומביאים לפגיעה בזכויותיו הקריטיות והבסיסיות של האדם.

הפתרון העולה לשינוי מצב זה, שהוא גם טענתנו המרכזית, הוא שיש לבטל את החוק החדש בנוגע לגיל קבלת רישיון הנהיגה, להחזירו למצב הקודם ולהעלותו לגיל 17. זאת על מנת למנוע תאונות ומקרים טראגיים שלעיתים יכולים לגרום לנזק ברכוש ובחיי אדם.

המסקנות הכוללות העולות מהמחקר עד עתה הינן כי שוררת הסכמה רחבה הן בספרות, ובקרב הנשאלים במחקר השדה באשר למצב המצוי בו הגיל לקבלת הרישיון משפיע על כמות תאונות הדרכים. נראה כי הנשאלים מבינים את החשיבות בהעלאת גיל מתן רישיון הנהיגה ואת הצורך הגדול בכך כדי לשמור על ביטחונם של משתמשי הדרך. כך גם בספרות נשמע קול דומה שאומר כי העלאת גיל קבלת הרישיון הוא עניין חשוב ורציני וכי יש לפעול בנושא ולשנותו. שאיפתנו הגדולה היא לשנות את המצב הנראה בממצאים, אשר מוכיחים לנו בבירור כי צעירים מעורבים בהרבה יותר תאונות דרכים ממבוגרים והפגיעה בזכויות הפרט גדולה בהרבה ממה שנראה לנו לעין ותיארנו עד היום. כמו כן ניתן להסיק כי יש לתקן מצב זה בו נפגעת הזכות לחיים ולביטחון הגוף על ידי ביטול החוק החדש בנוגע לגיל קבלת רישיון הנהיגה, להשיבו למצב הקודם ולהעלותו לגיל 17.

חלק שישי - הצעת פתרון

נושא עבודתנו הינו הורדת הגיל לקבלת רישיון נהיגה במדינת ישראל. לאחר שינויים רבים בחקיקה בנושא זה במהלך השנים האחרונות במדינה, הוחלט ביולי 2013 להוריד את הגיל בו ניתן לגשת למבחן הנהיגה המעשי ל-16 ו-9 חודשים.

ידוע כי ככל שהוותק והניסיון בנהיגה עולים כך יורדת המעורבות בתאונות. משמע, הסיכוי שבני נוער יהיו מעורבים בתאונות דרכים גבוה מסיכוייהם של נהגים בעלי וותק על הכביש. החוק החדש מגביר את הסכנה לפגיעה בזכות לחיים ולביטחון הגוף הנובעת מתאונות הדרכים בהם מעורבים בני נוער, בין היתר בגין נהיגת צעירים תחת השפעת אלכוהול, ופזיזות הנובעת מכניעה ללחץ חברתי.

פתרון אפשרי לבעיה המצוינת לעיל הינו הארכת תקופת הליווי של הנהג החדש לכ-6 חודשים. המצדדים בפתרון זה טוענים כי צעד זה יביא לצבירת ניסיון מאחורי ההגה של הנהגים החדשים וייעשה תחת פיקוח של מבוגר ונהג מנוסה. בכך תצטמצם מעורבותם של בני הנוער בתאונות דרכים ובעבירות תנועה. פתרון זה מאפשר לבני הנוער ליהנות מחופש תנועה רחב יותר אשר בא לידי ביטוי ביכולתם, בין אם הדבר נעשה בליווי הורה/כל מלווה אחר ובין אם לבדם בסיום תקופת הליווי, לנהוג, לנוע ולנדוד ממקום למקום באמצעות רכב, אך בסופו של דבר גם לשמור על הזכות לחיים ולביטחון הגוף שלהם עצמם ושל הסובבים אותם בכבישים.

כרגע תקופת הליווי עומדת על כשלושה חודשי ליווי ביום וכשלושה חודשי ליווי בלילה ונהגים חדשים עדיין מעורבים בשיעור משמעותי בתאונות הדרכים במדינה. ניתן להסיק מכך כי גם במידה ותוארך תקופת הליווי, הדבר לא יביא לשינוי דרמטי בשיעור מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים - אם בכלל. כך, בגין חסרונותיו ולמרות יתרונותיו, החלטנו שלא לבחור בפתרון זה כפתרון הרצוי לבעיה בה עוסקת עבודתנו.

פתרון אפשרי נוסף לבעיה הינו **החמרה ממשית** בענישה בגין עבירות תנועה בעלות פוטנציאל לסיכון חיים המגיעה לכדי שלילת רישיון מידית לתקופה של יותר משנה בפועל והחרמת הרכב בו נוהג העבריין לתקופה ארוכה [בגין עבירות הכוללות מעבר ברמזור אדום, אי עצירה בתמרור עצור, אי מתן זכות קדימה להולך רגל, עקיפה בלתי מותרת וכד'] בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18. אנו סבורים כי באמצעות פתרון זה, ניתן יהיה להקטין את שיעור מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים בגין החרדה מענישה מחמירה ו"כואבת". כבני נוער ונהגים חדשים, אנו יכולים להעיד כי עצם העובדה שקיימת אפשרות בה נוכל לאבד את רישיונו בעקבות טעות טיפשית ומיותרת, יש בה משום איום ממשי עלינו ועל שכמותנו, בני הנוער במדינה, שחסכו/השקיעו זמן רב בהשגת רישיון נהיגה. הפחד מההיתפסות לאחר מעשה יגבר על הרצון להיכנע ללחץ חברתי ולפזיזות המובילים לגרימת תאונות דרכים. כך בעצם יובטח שלטון החוק במובן המהותי מאחר ובמידה ויעוגן פתרון זה בחוקי המדינה, זה יאפשר שמירה על זכות (חיים וביטחון) העולה בחשיבותה על הזכות הנרכשת (חופש התנועה) ויאפשר יצירת איזון כאמור בין צורכי הפרט לצורכי הציבור.

פתרונות אלה יובילו, לדעתנו, למיגור הבעיה אותה אנו מבקשים לפתור, אולם הפתרון הרלוונטי ביותר לנו, בו נבחר להתמקד, הוא פתרון מספר 1- הארכת תקופת הליווי של הנהג החדש לכ-6 חודשים. בחרנו בפתרון זה כפתרון ממשי טוב יותר לבעייתנו מפני שלפתרון מספר 2 חיסרון מרכזי וגדול. הוא אינו מונע בעצם באופן וודאי או כמעט וודאי את המעשים עצמם אלא מעניש בחומרה בגינם – לאחר שנעשו. הוא מתבסס על הפחדה והרתעה, בתקווה שהענישה המחמירה אכן תרתיע את הנהג הצעיר מנהיגה פזיזה ומסוכנת. ידוע לכל כי במקרים רבים ובתחומים שונים של עבירות, ענישה מחמירה איננה מהווה גורם מרתיע במידה מספקת. כלומר, קיים החשש המתמיד שהנהג הצעיר עדיין יושפע הרבה יותר מהלחץ החברתי ומקבוצת השווים הפועלים מולו כעת, מאשר מחשש מענישה עתידית. כלומר, מצד אחד, לספר החוקים תתווספנה סנקציות חמורות, אך מצד שני, סנקציות אלה לא יסייעו בפועל למניעה של הסכנות שלשמן נועדו. ומצד שני בזמן תקופת הליווי הארוכה יוכל הנהג הצעיר ללמוד המון מהנהג הוותיק ובכך להגיע מוען וזהיר יותר לנהיגה עצמאית. וכך ניתן לראות שלפתרון מספר 1 אין כלל חסרונות וישנן יתרונות רבים ולכן פתרון זה מבחינתנו הוא ריאלי יותר וגם בר ביצוע ולכן הוא הפתרון המועדף והחשוב ביותר מבין הפתרונות אותם הצגנו.

פרק שביעי- התוצר - הדרך שנבחרה ליישום הפתרון המוצע

הגורם האחראי לבעיה המוצגת לעיל הינו ממשלת ישראל בכלל ושר התחבורה בפרט. הממשלה היא הרשות המבצעת של המדינה. כלומר, היא זאת שהסמיכו אותה לביצוע המדיניות כפי שמוגדרת בחוקי הכנסת ובהחלטות הממשלה. כחלק מתפקידיה, על הממשלה להיות אחראית על אכיפת שלטון החוק במדינה, דהיינו, אחראית על ביצוע חוקי הכנסת ואכיפתם על כלל הציבור באמצעות זרועות האכיפה (משטרה, שב"ס, שב"כ...). הממשלה מוסמכת ליזום חוקים ולהתקין תקנות, כלומר חקיקת משנה, הכפופות לחוקי הכנסת. תקנות אלו נועדו לאפשר לה ביצוע יעיל ומהיר יותר של מדיניותה בתחומי פעילותה הרבים (ביטחון, כלכלה, חינוך, תחבורה, רווחה ועוד). מתוקף החלוקה למשרדים בגוף הרשות המבצעת, בראש משרד התחבורה יושב השר ישראל כץ. לפיכך, החזון האמור לעמוד לנגד עיניו, בהקשר לעבודתו ובכלל, הוא הפיכת מדינת ישראל לחברה חסרת אלימות בכבישים ותאונות דרכים עם נפגעים ו/או הרוגים. על מנת לקדם רעיון זה, עליו ליזום חקיקת חוקים המתאימים לפתרון אותו או מציעים בעבודתו, אשר יאפשר את קיום החזון שאמור להנחות את מדינת ישראל בכבישים. שר התחבורה הוא האחראי לקידום חזון זה על ידי העלאת הנושא על סדר היום והצגת חשיבותו בעיני הממשלה והכנסת. לפיכך, בידי שר התחבורה בלבד (בשיתוף הכנסת), הכוח לשנות את המצב בכך שיפעל בממשלה לשינוי החוק ולהתקנת תקנות ליישומו היעיל והמהיר. לפיכך, הוא הגורם אליו נפנה את הפתרון המוצג לעיל.

אמצעי אפשרי דרכו אנו יכולים להעביר את הפתרון אל הגורם האחראי הוא קיום פגישה אישית עם הגורמים הרלוונטיים היושבים בכנסת כמו שר התחבורה או חברי ועדת הכלכלה אשר כוללת בתוכה את תחום התחבורה על כל ענפיה. אנו מאמינים כי באמצעות פגישה אישית ושיח בין בני אדם הנמצאים אחד מול השני, המסר שברצוננו להעביר יכול להיות מועבר בצורה יעילה יותר שכן פגישה כזו משלבת בתוכה את טון הדיבור של הפונה, שפת גוף, רושם ראשוני, יכולת התבטאות ופיתוח שיחה. גורמים אלו משפיעים בסופו של דבר על מידת ההתייחסות של מקבל המסר לפתרון המוצע ויכולים לסייע לנו להעברה משכנעת של הפתרון המבוקש. מנגד, האדם אשר מעביר את המסר יכול באותה מידה להיות חסר כישורים חברתיים וחסר ניסיון בדיבור מול קהל. ידוע וברור לנו כי האדם היושב מולנו והוא למעשה המשוכנע, הינו אדם בעל ידע נרחב בנושא ועל מנת לשכנע אותו תידרשנה יכולות שכנוע טובות מאוד, יכולות שלתלמיד כיתה י"ב ברוב המקרים אין. על מנת לקדם נושא החשוב לנו כמו נושא עבודתנו, אין להסתפק ולהסתמך על יכולות הדיבור של תלמידי תיכון מול חברי כנסת ושרים בכנסת המדינה. כך, לאור חסרונותיו ולמרות יתרונותיו, החלטנו **שלא** לבחור באמצעי זה כאמצעי המועדף דרכו יועבר פתרון הבעיה אל הגורם האחראי.

אמצעי נוסף להעברת הפתרון אל הגורם האחראי הינו מכתב. באמצעות מכתב, לרשות שולח המסר עומד זמן רב להצגה ראויה של המסר אותו הוא רוצה להעביר. בזמן זה אפשר לנסח מחדש, לעשות בדיקות והגהות, לחשוב על טיעונים משכנעים נוספים ועוד. כך, המכתב יכול בסופו של דבר להיכתב בצורה הטובה ביותר וכתוצאה מכך, הסיכוי כי ישכנע את הקורא בעמדת הכותב הוא גבוה יותר. בעזרת המכתב ניתן להגיע אל הגורם האחראי בצורה היעילה ביותר, דבר שכמעט בלתי ניתן להשגה תוך שימוש באמצעי אחר. המכתב מגיע במהירות ובקלות אל הנמען ללא שום צורך בתיאום מראש. בנוסף, קיימים גופים ומוסדות המחויבים על פי חוק להעניק מענה למכתבים ולכן הסיכוי לקבלת מענה לאחר שליחת מכתב הינו גבוה יותר.

חסרונות המכתב הינם אי הבעת רגש דרך שפת גוף כיוון שמכתב הוא אמצעי מאוד טכני, רשמי ופורמאלי ואילו שיח בין שניים או יותר יוצר מעצם היותו "מפגש חברתי" קירבה גדולה יותר בין המשוחחים. בנוסף, במכתב חסרה התגובה המיידית המאופיינת בשיחה, ונדרשת סבלנות כדי לחכות לתשובה, אם תגיע בכלל. יתרה מכך, ברגע שנשלח המכתב אל הכתובת המיועדת, אין לנו, בתור שולחיו, דרך לעקוב אחריו ולדעת האם הגיע אל היעד ואם קיבל מענה מהנמען. אין באפשרותנו להתבטא דרך מכתב בדרכים אחרות חוץ ממילים – כלומר, לא ניתן לנהל דיון על נושאים שונים במידה והנמען מחליט להתעלם מפנייתנו. בנוסף, אין באפשרותנו לדעת האם המכתב יגיע לגורם הרלוונטי במערכת וקיים הסיכוי שיעבור לגורמים אחרים אשר לא יוכלו לתת לנו מענה רואי בנושא. יש לציין כי בתור תלמידות תיכון, מכתב שנשלח מטעמנו אל גורמים בכירים, עלול לקבל יחס לא רציני ויכול בקלות להידחק לפינה תוך חוסר התייחסות וחשיבות. עם זאת, בגין יתרונותיו ולמרות חסרונותיו, בחרנו בכל זאת באמצעי זה כאמצעי המועדף והיעיל ביותר להעברת הפתרון לבעיה אל הגורם האחראי, משמע, אל משרד התחבורה והשר ישראל כץ העומד בראשו.

לכבוד,
מר ישראל כץ
שר התחבורה
משכן הכנסת
קריית בן-גוריון
ירושלים, מיקוד 9195016
שלום רב,

הנדון: הורדת הגיל לקבלת רישיון נהיגה במדינת ישראל

א.נ.

אנו, תלמידות כיתה י"ב בתיכון האזורי "עמי-אסף" בית ברל, נתקלנו בבעיה אזרחית במהלך עבודתנו בשיעורי מקצוע האזרחות. נדרשנו לחקור את תופעת מעורבותם של נהגים חדשים בתאונות דרכים במדינה ואת הקשר בין כך ובין הגיל לקבלת רישיון הנהיגה. לאורך תהליך כתיבת העבודה, מצאנו כי מאחר ויתרונותיו של החוק שנחקק לאחרונה (הזכות לחירות, חופש התנועה), מכוחו בני נוער רשאים לקבל רישיון נהיגה בגיל 16 ו-9 חודשים, אינם עולים על הפגיעה בזכויות החשובות לחיים ולביטחון הגוף, יש לבצע מספר צעדים על מנת להקטין את מספר תאונות הדרכים בהן מעורבים בני הנוער.

לפיכך, אנו מציעות את הפתרון הנ"ל: הארכת תקופת הליווי של הנהג החדש לכ-6 חודשים. המצדדים בפתרון זה טוענים כי צעד זה יביא לצבירת ניסיון מאחורי ההגה של הנהגים החדשים וייעשה תחת פיקוח של מבוגר ונהג מנוסה. בכך תצטמצם מעורבותם של בני הנוער בתאונות דרכים ובעבירות תנועה. פתרון זה מאפשר לבני הנוער ליהנות מחופש תנועה רחב יותר אשר בא לידי ביטוי ביכולתם, בין אם הדבר נעשה בליווי הורה/כל מלווה אחר ובין אם לבדם בסיום תקופת הליווי, לנהוג, לנוע ולנדוד ממקום למקום באמצעות רכב, אך בסופו של דבר גם לשמור על הזכות לחיים ולביטחון הגוף שלהם עצמם ושל הסובבים אותם בכבישים. אנו סבורים כי באמצעות פתרון זה תובטח שמירה מרובה יותר על זכותם של אזרחי ותושבי ישראל בכבישים לחיים ולביטחון הגוף. כך בעצם תתאפשר שמירה על חייהם וביטחונם של משתמשי הדרך. הזכות לחיים ולביטחון עולה בחשיבותה על הזכות לחופש התנועה וכך תשמר. כך ייווצר האיזון הנדרש בין צורכי הפרט לצורכי הציבור.

מצפות לתשובתך בהערכה ובתודה,

וקנין אופיר ואהל גאיה.

עפרוני 2 צור יגאל, מיקוד 4486200.

פרק שמיני – רפלקציה בסיום העבודה

אופיר

1. מה למדת על עצמך מתהליך כתיבת העבודה? האם תוכל להשתמש בידע זה בעתיד? באילו תחומים?

בתהליך כתיבת העבודה למדתי יותר על נהיגה בכלליות מפני שנושא זה הוא נושא שנורא מועסק בקרב בני הנוער כיום, לאחר שחקרתי וראיתי המון נתונים מהמון מקורות הבנתי שעליי להיות יותר זהירה בכביש וגם לא להתבייש להעיר כשעושים עבירה בכביש מפני שזה למטרה חשובה.

2. במהלך העבודה נתקלתי בקשיים? כן/לא פרוט הקשיים: _____ כיצד התמודדת עם הקשיים? פרט

במהלך העבודה לא נתקלתי בהרבה בקשיים מפני שהעבודה עם גאיה הייתה מאוד כיפית והסתדרנו ביחד מאוד טוב, בנוסף נושא זה הוא מאוד מעניין ולכן נהניתי לחקור עליו. נתקלנו בבעיה של מציאת מידע אך בגלל שהנושא עניין אותנו הייתה לנו סבלנות לשבת ולחקור עד הפרטים הקטנים.

3. האם נוצרו קשיים כתוצאה מהלו"ז שנקבע להכנת העבודה? כיצד נפתרו הקשיים?

נוצרו קשיים כתוצאה מהלו"ז שנקבע מפני שתחילה קבענו לעשות עם עוד ילדה ובסוף לא הסתדר לנו לעשות אתה לכן היו לנו קצת קשיים עם זמן העבודה אך לבסוף גאיה ואני מצאנו זמן לעשות את העבודה כמו שצריך.

4. באיזה שלב בעבודה אתה מרגיש שהבאת את כישוריך לידי ביטוי? מדוע?

בסקירה הספרותית מאוד נהנתי לקרוא ולסכם את החומר, אני חושבת שהסקירה יצאה טוב מאוד, בנוסף בבניית הגוגל פורמס.

5. אילו תכנים/מושגים/תיאוריות/כלים למדת מתהליך כתיבת העבודה? פרט

למדתי יותר על משרד התחבורה ועל החוק ששינו אותו המון פעמים, בנוסף בסקר שעשינו למדתי על החברה הישראלית ועל הדעות השונות והמגוונות בנושא זה.

6. בעבודה השתמשתי באסטרטגיית חשיבה מסוג (הבנה, יישום/ ניתוח/ השוואה) _____ באילו פרקים היא באה לידי ביטוי בעבודה? מה היתרון/חיסרון של השימוש באסטרטגיה זו? האם ניתן להשתמש בה במקומות נוספים בחיים בכלל/במקצועות אחרים?

בעבודה השתמשתי באסטרטגיית חשיבה מסוג ניתוח, צורת חשיבה זו באה לידי ביטוי בכל החלקים בעבודה והיתרון של חשיבה זו היא שלמדתי דברים לעומקם והבנתי אותם טוב ממה שציפיתי להבין אותם.

7. הסבר כיצד השימוש באסטרטגיה מסוג _____ קידמה אותך בכתובת העבודה וכיצד השימוש באסטרטגיה סייעה לך להבין את השלבים השונים בעבודה?

השימוש באסטרטגיה מסוג ניתוח החומר קידמה אותי בכתובת העבודה בכך שהבנתי יותר את החומר לעומק וכך בקלות יכולתי לענות על החומר המתבקש, צורת חשיבה זו סייעה לי בכך שישבתי בסבלנות על כל חלק בעבודה והשקעתי את מיטב המאמצים בכדי לענות הכי טוב על מה שמתבקש.

8. האם בעת כתיבת העבודה, עלו סוגיות אתיות או ערכיות שונות? תאר מהן וכיצד התמודדת איתן.

בעת כתיבת העבודה עלתה סוגיה ערכית שהיא הבעייתיות הראשית שמוצגת אצלנו בעבודה- האם הורדת הגיל לקבלת רישיון נהיגה היא דבר שיכול להועיל או להזיק, מתוך בעיה זו עולות המון שאלות אתיות עמו האם זה פייר למנוע מהנוער את זכות הנהיגה או האם זה בסדר להוריד את הגדיל אך לסכן חיי אדם. במהלך העבודה באתי עם דעות קדומות מפני שאני חלק מבני הנוער אך לאט לאט ראיתי גם את הצד השני ובכך התמודדתי עם הסוגיות שעלו במהלך העבודה.

גאיה

9. מה למדת על עצמך מתהליך כתיבת העבודה? האם תוכל להשתמש בידע זה בעתיד? באילו תחומים?

למדתי על עצמי במהלך העבודה שאני מאוד אוהבת לעבוד בקבוצה בעיקר עם חברות שלי. נהניתי מאוד לעשות את העבודה ותוך כדי גם לצחוק עם אופיר. בנוסף נושא זה מאוד נוגע אלינו ולכן אני מאוד התעניינתי ואשתמש בכל מידע זה בעתיד כאשר אנהג לבד בכבישים.

10. במהלך העבודה נתקלתי בקשיים? כן/לא פרוט הקשיים: _____ כיצד התמודדת עם הקשיים? פרט

במהלך העבודה היה לי קשה למצור חלק מן המידע בסקירה הספרותית והיה לנו קצת קשה בהתרכזות בעבודה עצמה ביחד אבל הצלחנו להתעלות על כך ועשינו את העבודה כמו שצריך

11. האם נוצרו קשיים כתוצאה מהלו"ז שנקבע להכנת העבודה? כיצד נפתרו הקשיים?

בגלל הייתה לנו העייתיות עם חברת קבוצה אחת שהייתה איתנו ולא הגיעה לבית הספר בהתחלה קצת הסתבכנו עם קביעת הזמנים והגשת הדוחות אך כשתפסנו את עצמינו בידיים הצלחנו לעשות וסיימנו את העבודה ואנחנו מאוד גאות בתוצר שלנו.

12. באיזה שלב בעבודה אתה מרגיש שהבאת את כישוריך לידי ביטוי? מדוע?

בשלב הצעת הפתרונות אני חושבת שהוספתי חשיבה יצירתית ומיוחדת ובכך י רבות לחלקים האחרונים בה. בנוסף בחלק התוצר מאוד נהנתי וכתיבתי הייתה חלקה וטובה ולכן אני חושבת שגם שם הבאתי את כישורי לידי ביטוי.

13. אילו תכנים/מושגים/תיאוריות/כלים למדת מתהליך כתיבת העבודה? פרט

למדתי המון על סטטיסטיקות בעולם של נהגים חדשים שאני כרגע חלק מהם וקיבלתי כלים חדשים שלמדו אותי לכתוב עבודת חקר ארוכה וטובה שימשיכו איתי לכל החיים.

14. בעבודה השתמשתי באסטרטגיית חשיבה מסוג (הבנה, יישום/ ניתוח/ השוואה) _____ באילו פרקים היא באה לידי ביטוי בעבודה? מה היתרון/חיסרון של השימוש באסטרטגיה זו? האם ניתן להשתמש בה במקומות נוספים בחיים בכלל/במקצועות אחרים?

בעבודה השתמשתי באסטרטגיית חשיבה מסוג ניתוח כי אני ואופיר החלטנו שקודם כל נבין את החומר בעצמינו ורק כך נוכל להסביר ולכתוב אותו כמו שצריך לכן הבנו לעומק וניתחנו את כל המידע ורק לאחר מכן כתבנו את העבודה. כמו לדוגמה בסקירה הספרותית. הייתרון בשיטה זו הוא שכך החומר והמידע יישאר איתנו ולא יעלם לאחר זמן מה וכך גם הבנו את החומר יותר טוב.

15. הסבר כיצד השימוש באסטרטגיה מסוג _____ קידמה אותך בכתיבת העבודה וכיצד השימוש באסטרטגיה סייעה לך להבין את השלבים השונים בעבודה?

השימוש באסטרטגיה מסוג ניתוח החומר קידמה אותי בכתיבת העבודה בכך שהבנתי יותר את החומר לעומק וכך בקלות יכולתי לענות על החומר המתבקש, צורת חשיבה זו סייעה לי בכך שישבתי בסבלנות על כל חלק בעבודה והשקעתי את מיטב המאמצים בכדי לענות הכי טוב על מה שמתבקש.

16. האם בעת כתיבת העבודה , עלו סוגיות אתיות או ערכיות שונות? תאר מהן וכיצד התמודדת איתן.

במהלך העבודה התחלתי לחשוב בעצמי על הבעיה הראשונית המוצגת בה עומדות 2 זכויות חשובות אחת מול השניה וצריך להכריע ביניהן. חשבתי על כך המון והאמת שהיה לי מאוד קשה להגיע להחלטה אך לבסוף כמו שכתוה בעבודה לדעתי הזכות לחיים ובטחון עולה על הכות לחירות שכן הזכות לחיים ולביטחון היא זכות בסיסית.

1. בנימינוב רפאל, אלוני יצחק, "רישיון להנות או רישיון להרוג?", המרכז לטכנולוגיה חינוכית – מט"ח,
<http://makomakan.cet.ac.il/Article.aspx?ArticleID=3ce63b30-d46d-49c9-8589-ff00c01e49be&Language=1>, 12.02.2016.
2. בר-און, גיתית, "נהגים צעירים, סיכונים ושיטות התמודדות", אגף זה"ב, נגישות ואורח חיים בטוח,
<http://cms.education.gov.il/EducationCMS/Units/Zahav/Kishurim/Nehagim.ht>, מ, נובמבר 2015.
3. הודעה לעיתונות (10.11.2009), משרד התחבורה והבטיחות בדרכים,
http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=403:2009-11-10&catid=56:dover-c-1&Itemid=65, 12.02.2016.
4. הילי צאיג, רינת, "מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013", הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים,
<http://www.rsa.gov.il/meidamechkar/meidastatisti/Documents/MEGAMOT2013.pdf>, 15.11.2015.
5. ליאני, קובי, "נוהגים לפני גיל 17 - בעד או נגד?", walla news,
<http://cars.walla.co.il/item/2637566>, 12.02.2016.
6. "משתמשי דרך – נהגים חדשים", הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים,
<http://www.rsa.gov.il/mishtamaheyderech/nehagimchadashim/Pages/reka.aspx>, 12.2.2016, x.
7. "פקודת התעבורה" (נוסח חדש) סעיף 12, רשויות ומשפט מנהלי – תעבורה, נב,
http://www.nevo.co.il/law_html/Law01/P230_001.htm, 19.10.2015.
8. Shinar David, "Traffic Safety and Human Behavior", עמותת 'אור ירוק',
https://www.oryarok.org.il/webfiles/audio_files/hoveretmaamarim.pdf, 12.2.2016.

נספחים

תוצאות מבוגרים

תיאור הבעיה האזרחית ועד כמה היא חמורה:

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
רישיון נהיגה מממש את חופש התנועה				
הזכות לחיים חשובה יותר מהזכות לחירות				
צעירים מתחת לגיל 17 מתנהגים בפזיזות יותר מאשר בני 18				
נהגים מבוגרים זהירים יותר בכביש מאשר נהגים צעירים				
הפרש הגילאים בין 16.5 ל-17.5 הינו שולי ולכן יש לאפשר קבלת רישיון בגיל 16.5				

היכן הבעיה האזרחית פוגשת אותך?

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים מאשר מבוגרים				
שלילת רישיון מבני 16.5 פוגעת בזכותם לחירות				
הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה תגרום להעלאה בכמות תאונות הדרכים				
הורדת/השארת הגיל לקבלת רישיון הנהיגה פוגעת בזכות לחיים ולביטחון של כלל אזרחי ישראל				

דרכי פתרון

שאלה	לא מסכים כלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
אכיפה משטרתית מרובה יותר בכבישים תפחית תאונות דרכים				
החמרת הענישה בגין עבירות תנועה בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18 תפחית את מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים				

				יש להגביל את גיל קבלת הרישיון לגיל 17
				יש להאריך את תקופת הליווי של נהג חדש ל-6 חודשים ביום ובלילה
				חיוב כל נהג חדש מתחת לגיל 18 לעבור קורס של זהירות בדרכים תעזור בהפחתת תאונות הדרכים

תוצאות נערים

תיאור הבעיה האזרחית ועד כמה היא חמורה?

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
רישיון נהיגה מממש את חופש התנועה				
הזכות לחיים חשובה יותר מהזכות לחירות				
צעירים מתחת לגיל 17 מתנהגים בפזיזות יותר מאשר בני 18				
נהגים מבוגרים זהירים יותר בכביש מאשר נהגים צעירים				
הפרש הגילאים בין 16.5 ל-17.5 הינו שולי ולכן יש לאפשר קבלת רישיון בגיל 16.5				

היכן הבעיה האזרחית פוגשת אותך?

שאלה	לא מסכים בכלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
צעירים מעורבים יותר בתאונות דרכים מאשר מבוגרים				
שלילת רישיון מבני 16.5 פוגעת בזכותם לחירות				
הורדת גיל קבלת רישיון הנהיגה תגרום להעלאה בכמות תאונות הדרכים				
הורדת/השארת הגיל לקבלת רישיון הנהיגה פוגעת בזכות לחיים ולביטחון של כלל אזרחי ישראל				

דרכי פתרון

שאלה	לא מסכים כלל	לא מסכים	מסכים	מסכים מאוד
אכיפה משטרתית מרובה יותר בכבישים תפחית תאונות דרכים				
החמרת הענישה בגין עבירות תנועה בין גיל קבלת הרישיון ועד גיל 18 תפחית את מעורבותם של הצעירים בתאונות הדרכים				
יש להגביל את גיל קבלת הרישיון לגיל 17				
יש להאריך את תקופת הליווי של נהג חדש ל-6 חודשים ביום ובלילה				
חיוב כל נהג חדש מתחת לגיל 18 לעבור קורס של זהירות בדרכים תעזור בהפחתת תאונות הדרכים				

משרד החינוך – وزارة التربية والتعليم
 המזכירות הפדגוגית – السكرتارية التربوية
 אשכול חברה ורוח - عنقود المجتمع والانسان
 הפיקוח על הוראת האזרחות – التفتيش على تعليم المدنيات

מחון ב- טופס לצינון – הערכת מטלת הביצוע (34283) 2018

שם ביה"ס: _____ כתה: _____ קבוצה מס' _____ שם _____

המורה _____ נושא _____

העבודה: _____

אבן היסוד	מרכיבים	נימוק וציון
תיאור והצגת בעיה אזרחית על היבטיה השונים 15 נקודות	✓ תיאור קצר של התופעה הכללית ✓ הבעיה האזרחית ממוקדת ובהירה ✓ ציון מושגים תחום האזרחות הרלוונטיים לבעיה, ומבהירים את היותה בעיה אזרחית ✓ עכשוויות ואותנטיות ✓ מזמנת פתרון מעשי המבטא מעורבות אזרחית- חברתית ✓ הבעיה המוצגת היא אקטואלית ✓ הבעיה המוצגת רלבנטית לחברי הקבוצה ✓ הבעיה המוצגת מעלה סוגיות ערכיות/דילמות ערכיות	נימוק: ציון: / _____
עבודה כתובה 55 נקודות	✓ 15% סקירת ספרות: בחירת 4 מקורות עדכניים, אמינים ורלוונטיים. ✓ הצגת 3 מקורות אזרחיים לפחות. ✓ כתיבת סיפור מסגרת לבעיה האזרחית מתוך המקורות ✓ המקורות מבהירים את הבעיה האזרחית ומאפשרים למקד אותה ✓ הצגה תמציתית של המידע הרלוונטי מכל אחד מהמקורות תוך מיזוג המידע והדגשת ההיבט	נימוק:

ציון: /	האזרחי של המידע שנדלה [שימוש בשפה אזרחית / קישור למושגים באזרחות] ✓ ציון המקורות עליהם מתבססת הסקירה באמצעות הערות שוליים. ✓ ניסוח ממוקד של הבעיה האזרחית הנבדקת לאור ממצאי סקירת הספרות. ✓ 20% מחקר שדה : הבדיקה בשטח + הצגה גרפית ✓ 15%- דיון ומסקנות. ✓ הצגת טיעון המתבסס על עיבוד הממצאים שנאספו במסגרת סקירת הספרות ✓ טענה (הבעיה שנבדקה)+נימוקים מסקירת הספרות (אחד לפחות) ומהבדיקה המעשית (אחד לפחות). ✓ מסקנה מוצגת בצורה משכנעת ותורמת להתוויית דרך לפתרון אזרחי לבעיה. 5% העבודה מוגשת בצורה אסטטית – הגהה, בהירות הניסוח, אחידות של כותרות, אחידות בגופן ועוד.	
----------------	--	--

נימוק וציון	מרכיבים	אבן היסוד
נימוק:	10% - פתרון ✓ הצגת מספר פתרונות אזרחיים מעשיים הנותנים מענה לבעיה האזרחית שנבדקה ומבוססים על המסקנות כולל יתרונות וחסרונות של כל פתרון. ✓ הפתרונות שהוצגו מתאימים לבעיה שהוצגה וישימים. ✓ נימוק לפתרון האזרחי שנבחר כולל התייחסות ליתרונות וחסרונות ביחס לפתרונות האחרים שצוינו.	מעורבות אזרחית (אקטיביות) 15 נקודות

ציון: / ____	5%-תוצר ✓ התוצר ישים ומועיל. ✓ הגורם אליו מופנה התוצר הוא רלבנטי לבעיה שהוצגה. ✓ דרך הצגת התוצר. ✓ התוצר השיג את מטרתו/ הייתה לו השפעה/ הייתה תגובה או התייחסות לתוצר מצד הגורם אליו הופנה. ✓ התוצר מתאים לשינוי הנדרש.	
ציון: / ____	רפלקציה בסוף סקירת הספרות- 5% ✓ הוצגה חלוקת עבודה מאוזנת וישימה. ✓ חברי הקבוצה קיימו מפגשים, שיחות משותפות, ישבו ועבדו בחלק מזמן בכיתה. ✓ חברי הקבוצה עמדו בלוחות הזמנים שהוגדרו. ✓ כל אחד מחברי הקבוצה לקח חלק באיתור מקור מידע אחד לפחות. רפלקציה בסוף העבודה-10% ✓ ברפלקציה_הייתה התייחסות לעבודת הצוות, לתרומה האישית של כל תלמיד, לתובנות לגבי שתוף פעולה. ✓ חברי הקבוצה הגיעו מוכנים למפגשים, היו מעורבים בתהליך. ✓ הוצגו לבטים/קשיים.	שותפות ושיתוף פעולה קבוצתי בכל שלבי העבודה(בסופה –הגנה על העבודה וציון אישי) והגשה 15נקודות

	✓ כל חברי הקבוצה אחראים על תוכן העבודה ועל התהליך הקבוצתי. ✓ התבצע תהליך של התבוננות עצמית של כל תלמיד בקבוצה. ✓ התלמיד תאר תהליך של התמודדות ערכית או שינוי עמדות. ✓ ניכרת למידה ובקיאות בבעיה/סוגיה. העבודה מוגשת בצורה אסטטית – הגהה, בהירות הניסוח, אחדות של כותרות, אחדות בגופן ועוד.	
--	---	--

סה"כ ציון קבוצתי	ציון קבוצתי: 85 / _____
סה"כ ציון אישי	ציון אישי תלמיד א': 15 / _____ ציון תלמיד ב': 15 / _____ ציון תלמיד ג': 15 / _____ ציון תלמיד ד': 15 / _____ ציון תלמיד ה': 15 / _____

הנימוקים לציונים האישיים וחשוב הציון הסופי לתלמיד: ציון הקבוצה²
+ ציון אישי

שם התלמיד	ת.ז.	נימוק	חישוב הציון
תלמיד א':			ציון קבוצה _____ + ציון אישי _____ ציון התלמיד: _____
תלמיד ב':			ציון קבוצה _____ + ציון אישי _____ ציון התלמיד: _____
תלמיד ג':			ציון קבוצה _____ + ציון אישי _____

_____ ציון התלמיד: _____			
_____ ציון קבוצה + _____ ציון אישי _____ ציון התלמיד: _____			תלמיד ד':
_____ ציון קבוצה + _____ ציון אישי _____ ציון התלמיד: _____			תלמיד ה':