תרבות נהיגה בישראל: סגנון נהיגה ויחס לחוקי התעבורה

ליפז שמוע-ניר* ואורי דורצ'ין**

תקציר. במחקר זה נבחנו היחס של נהגים ישראלים לתופעת הנהיגה התוקפנית ועמדותיהם בנוגע לחוקי התנועה. ניתוח נרטיבי המתבסס על 106 ראיונות פתוחים מעלה ארבעה ממצאים בולטים: (1) באופן עקרוני נהגים מגלים יחס חיובי כלפי החוק, אף שהם רואים הצדקה לעבור עליו בנסיבות מסוימות. (2) עבירות על החוק מנומקות בצורך לשמור על הסדר ומוצגות לעתים כפעולה הגיונית והכרחית. (3) יחסם של נהגים כלפי נהגים אחרים משקף קודים חברתיים המוכרים מהקשרים חברתיים אחרים, ותכליתו למנוע מצב הנתפס כבלתי הוגן או בלתי צודק. (4) נהגים מציגים עמדה ביקורתית כלפי נציגי החוק, הפועלים לדעתם בחוסר יעילות או בחוסר יושרה מקצועית. מחקר זה תורם להמשגה של תוקפנות בנהיגה מנקודת ראותם של הנהגים עצמם, ובהקשר של מגמות חברתיות כלליות המאפיינות את החברה בישראל. הבנה תיאורטית טובה יותר של עבריינות בכביש עשויה לתרום להתערבות יעילה יותר במטרה להקטין את התופעה.

מבוא

נהיגה תוקפנית היא תופעה רווחת בישראל ומשמשת נושא קבוע בשיח הציבורי והמחקרי. תשומת הלב שניתנת לתופעה זו נראית מובנת מאליה בהתחשב בכך שחלק ניכר מתאונות הדרכים, מעבירות התנועה ומהאלימות בכבישי הארץ מקורן בביטויי תוקפנות של נהגים (טאובמן בן-ארי, 2004; שמוע-ניר וקוזלובסקי, 2015) והן נגזרות מתחושת הדחק המתלווה לפעולת הנהיגה (Shamoa-Nir & Koslowsky, 2010). ואולם בתוך המולת השיח והקריאות החוזרות ונשנות לפעול לשיפור המצב, מפתיע לגלות כי במחקר הסוציולוגי בישראל אין כמעט התייחסות לתופעה זו. מאמר זה הוא אפוא ניסיון לענות במשהו על החסר שנוצר, ובמסגרתו אנו בוחנים תפיסות סובייקטיביות ופרשנויות של נהגים ישראלים בנוגע להתנהגות הכביש האופיינית להם ולאחרים בסביבתם. אנו מבקשים לענות על ארבע שאלות מרכזיות: כיצד תופסים הנהגים את תרבות הנהיגה בישראל? כיצד הם מתמודדים עם מצבים של תוקפנות מצד נהגים אחרים? כיצד מתייחסים הנהגים לחוקי התעבורה, וכאשר הם בוחרים להפר אותם – כיצד הם מנמקים זאת? כיצד תופסים הנהגים את תפקידם של שוטרי התנועה ואת תפקודם? אנו טוענים שנהגים מבטאים עמדה דיאלקטית כלפי החוק ונציגיו: מצד אחד רואים הנהגים חשיבות בשמירה על החוק ומצפים לאכיפה יעילה שלו, ומצד שני הם מבקשים לעצמם שיקול דעת בנוגע לגבולות הציות ומבקשים לנהל משא ומתן עם בעלי סמכות האכיפה.

* החוג למדעי ההתנהגות, המכללה האקדמית צפת
** החוג למדעי ההתנהגות, המכללה האקדמית צפת

נהיגה היא פעולה אנונימית מטבעה. היא איננה כרוכה במפגש ובדיאלוג, ולכאורה היא אמורה להיות פעולה טכנית ותכליתנית. ואמנם, ההתייחסות לנהיגה ולתוצאותיה מוצגת בפנינו על פי רוב באמצעים סטטיסטיים: מספר כלי רכב, מספר תאונות, מספר הרוגים, מספר הרשעות וכיוצא באלה. עם זאת, נושא ההתנהגות בכביש זכה למחקר מעמיק מפרספקטיבה פסיכולוגית, מחקר הבוחן נושאים כגון מאפיינים אישיותיים, עמדות והתנהגויות בקרב נהגים (Dukes, Clayton, Jenkins, Miller, & Rodgers, 2001; Shinar, 1998). כמו כן פותחו מודלים שונים שבודקים אינטראקציות ותקשורת בין נהגים לשם הבנת המכניזם של תאונות דרכים (Factor, Mahalel, & Yair, 2007). הדגש על מחקרים סטטיסטיים ומדעיים איננו מקרי. יש לו אוריינטציה יישומית והוא משמש בסיס לקבלת החלטות בהקשרים של תכנון סביבתי, מדיניות אכיפה, תכניות חינוך, קמפיינים תקשורתיים ועוד. במאמר זה אנו מבקשים להציג פרספקטיבה שונה ולהטות אוזן לנהגים עצמם. מטרתנו היא להבין את חוויותיהם ואת הפרשנות שלהם לחוויות אלו טרם קידודן למשתני מחקר ולקטגוריות מדידות. אף שאין זו מטרתו הראשונה של המאמר, לא מן הנמנע שגם מחקר איכותני מסוג זה יתרום לבסוף להתערבות יעילה יותר ולצמצום התופעה של תוקפנות בקרב נהגים.

אינטראקציה בזמן נהיגה

על אף ההתפתחות המהירה בתחומי התחבורה והתעבורה במחצית הראשונה של המאה ה-20, המחקר הסוציולוגי בתחומים אלו נותר בלתי מפותח לפחות עד שנות השבעים. הסיבה לכך נעוצה ככל הנראה בתפיסה שלפיה הכביש איננו מקום כשלעצמו, קרי אתר בעל גבולות מוגדרים המזמן יחסים סדירים בקרב אוכלוסייה מובחנת, אלא מרחב "שום-מקומי" שכל תכליתו לקשר בין מקומות שונים (Augé, 1995; Dalakoglou, 2010; Merriman, 2004). ואולם מחקרים אנתרופולוגיים עמדו על כך שאופני השימוש בכביש בתרבויות שונות משעתקים דפוסים חברתיים ונורמות הנחשבות מקובלות באותן תרבויות. היברט (Hiebert, 1976) למשל מראה שבארצות הברית נהוגה חלוקה קפדנית של מרחב התנועה, היוצרת דיפרנציאציה בין משתמשי הדרך השונים – הולכי רגל, רוכבי אופניים, מכוניות פרטיות, כלי רכב ציבוריים; ואילו בהודו לא מתקיימת חלוקה כלל. ההבדל באופן ארגון המרחב, טוען היברט, מגדיר את מידת האינטראקציה הרצויה בין משתמשי הדרך ואת אופייה ומסגיר הבדלים תרבותיים הנוגעים ליחסים חברתיים ולמרחב אישי.

התמונה המוכרת של כביש עמוס מכוניות המזדחלות לאטן זו בצד זו או חולפות ביעף זו על פני זו משקפת לדעת רבים מציאות האופיינית לעידן המודרני, מציאות שבה המונים החולקים מרחב משותף נותרים ספונים במעין בועה משל עצמם, מנוכרים, אדישים וזרים זה לזה (Katz, 1999). ואמנם חוויית הנהיגה מושתתת על יחסים אימפרסונליים המתווכים כל העת באמצעות תקנות ברורות וסנקציות מחמירות, שתכליתן לדכא את פוטנציאל האנומיה המובנה כביכול במצב זה. יתרה מזו, מכיוון שבעלות על מכונית פרטית איננה נובעת משיקול פרקטי בלבד אלא נתפסת במושגים של חופש ושחרור ממגבלות, נדמה שתרבות נהיגה המושתתת על אידיאות מעין אלו מקדשת אינדיבידואליזם קיצוני והעדר רגישות לצורכי האחר (גור-זאב, 1996; Virilio, 1995). במצב זה אפשר לצפות להתנהגות תוקפנית מצד נהגים כלפי מי שמונעים מהם הלכה למעשה לממש תשוקות בלתי רציונליות הנתפסות כזכות בסיסית, או מעכבים אותם מלממשן. במאמרו החלוצי על אינטראקציה בין נהגים מחזק דנפר (Dannefer, 1977) את הטיעון הזה ומסביר שהשאיפה הן לחופש תנועה והן להפרדה פיזית בין הנהגים מעודדת חצייה של נורמות, שכן

נהגים יכולים לחמוק ביתר קלות מעימות ומסנקציות חברתיות (ומכאן ההבדל בין עקיפה של פקק תנועה בשולי הכביש ובין הידחפות לתור בבנק).

על רקע דברים אלו ברור מדוע מערכת החוק נדרשת להשליט סדר שרירותי שאיננו פתוח למשא ומתן ואשר מגדיר מעמד שוויוני של כלל הנהגים. אבל ברור גם שהחוק, מפורט ומפורש ככל שיהיה, איננו יכול להסדיר כל סיטואציה המתרחשת בזמן נהיגה, ולפיכך לשון החוק עצמה מציגה הנחיה כוללת לנהגים לנהוג על פי תנאי הדרך ולהפעיל שיקול דעת. נהגים נתבעים להפעיל שיקול דעת בסיטואציות שגרתיות על בסיס פרשנות סובייקטיבית ועל סמך ניסיון מצטבר, למשל כשהם מעריכים מהירות ומרחק בעת עקיפה, מפעילים צופר, משתלבים בתנועה ושומרים מרחק. פעולות אלו ורבות אחרות מתאפשרות לא רק הודות לניסיונו של הנהג אלא גם הודות למסרים ישירים ועקיפים שהוא מחליף עם נהגים אחרים בסביבתו. אינטראקציה המתבססת על קודים קצרים המועברים באמצעות מערכות הרכב (צופר, הבהוב אורות, איתות וכיוצא באלה), באמצעות כלי הרכב עצמו (למשל גלישה אטית לתוך הצומת) או בתנועות ידיים – אינטראקציה כזאת עונה על ההגדרה של "אינטראקציה בלתי ממוקדת" שטבע ארווינג גופמן (Goffman, 1966): אינטראקציה שמאפשרת תקשורת אגב תנועה. פעולות מעין אלה לא תמיד עולות בקנה אחד עם לשון החוק, אבל יש בהן היגיון שפעמים רבות הוא "טבעי יותר" מציות עיוור לחוקי התנועה (Dannefer, 1977, p. 35). ההיגיון החברתי הזה שמתקיים מעל לתקנות הפורמליות, בין שהוא מתקבל כטבעי ובין שהוא מוליד אי-הבנות וקונפליקטים, הוא שמזמן ניתוח סוציולוגי של נהיגה.

בהתבסס על תצפיות בצמתים סואנים איתר יונסון (Jonasson, 1999) כמה דפוסים בלתי פורמליים המתקבעים כנורמות מקובלות. כך למשל "חוק ההמשכיות", תפיסה שלפיה הגוף הנמצא במגמת תנועה יש לו זכות קדימה על פני גופים הנמצאים במגמת האטה או כאלה שאינם זזים כלל, ו"חוק התחרות" או הקדימות, שלפיו במקום שבו מתחייבת עצירה הראשון להגיע הוא גם הראשון להמשיך. נורמות אלו, שיונסון מכנה אותן "ריטואלים של נימוס" או של "התנהגות נכונה" (שם), אינן מתגבשות בכביש דווקא אלא מתורגלות דרך שגרה בחיי היומיום. כך למשל נוהג מי שמבקש להשתלב בזרם הולכי רגל מבלי לעכב את מהלכם, וכך גם מי שמכבד את זכות הקדימה למי שהמתין בתור לפניו (שם; Sheller, 2004). ממצא מעניין העולה מהתצפיות של יונסון בהקשר זה הוא שתאונות המתרחשות בצמתים מרומזרים הן על פי רוב קטלניות יותר מתאונות המתרחשות בצמתים שאינם מרומזרים או בכיכרות תנועה, וזאת משום שרמזורים תכליתם לייתר את האינטראקציה בין נהגים.

לפי השקפתו של יונסון משתמשי הכביש מקיימים ביניהם שיתוף פעולה בסיסי, למרות הקונפליקטים הבלתי נמנעים הנוצרים ביניהם וחרף התוצאות הפטאליות שנודעות לעתים לקונפליקטים אלו. בניגוד לתפיסה שלפיה יחסים אימפרסונליים מערערים את הסדר החברתי, ובהמשך להגותו של גיאורג זימל בנוגע לטיבה של ההוויה העירונית, קאלה טויסקאליו (Toiskallio, 2002) מציג תפיסה הפוכה: לטענתו אנונימיות דווקא תורמת לניהול יעיל של המרחב הציבורי. האנונימיות מאפשרת לבני אדם לפעול כסוכנים, משמע לחפש ואף למצוא לעצמם מידה של חופש פעולה בתוך הסדר הקיים ולנוכח הנורמות והחוקים ששולטים בו. בהקשר זה טויסקאליו מנתח את התנהגות הכביש כדוגמה לפרקטיקה יומיומית של התנגדות, כפי שניסח אותה מישל דה-סרטו: "יש ומזדמנת ליחיד עמדת כוח זמנית ולכן מעשית, כלומר 'ניצחון שקט', מקומי ורגעי, של החלש על שלטון הסטנדרטיזציה" (שם, עמ' 172). הנה כי כן, עבירות תנועה באשר הן, לרבות ביטויי תוקפנות, אינן מוצגות כאן בבחינת דיספונקציה, אלא כדיאלקטיקה בין

ערכים של סדר חברתי וסמכות מוסכמת ובין הערך, החשוב לא פחות, של סוכנות. קרי, ביטוי אישי שהוא עצמו פרי אינטראקציה בין שותפים-מתחרים.

אגב נהיגה נהגים שואבים מידע על נהגים אחרים ושולחים בעצמם סימנים על זהותם שלהם בעזרת נתונים כגון סוג כלי הרכב, אופי הנהיגה, תוספות ייחודיות לגוף הרכב, מדבקות הנושאות מסרים שונים ועוד. על פי דנפר (Dannefer, 1977) אלו הן אינטראקציות תלויות זהות שמטרתן לסווג נהגים אנונימיים לקטגוריות חברתיות מוכרות ובכך להפוך את חוויית הנהיגה לפרסונלית יותר. אך מלבד ההשערות באשר לקשר שבין קטגוריות זהות ובין אופן הנהיגה (איך נוהג זקן, איך נוהג צעיר), דנפר טוען כי קיימת מידה של אמון בסיסי בין נהגים שאיננה תלויה בזהות כזו או אחרת (שם): נהגים חולקים ביניהם מעין זהות אוניברסלית ומגלים אחריות הדדית, לאו דווקא בשם שמירה על החוק אלא לשם שמירה על ביטחונם שלהם ושל אחרים. מרכיב בסיסי זה של אמון נותר מטושטש רוב הזמן ועולה לתודעה רק באותם מקרים קשים (שמפתיעים תמיד ברגע התרחשותם) שבהם האמון מופר, כלומר כאשר נהג פועל לפתע באופן הפוך ממה שהיינו מצפים. ואמנם, חרף שיעור התאונות הגבוה, עובדה היא שמרבית המפגשים הכוללים אינטראקציה בין נהגים עוברים ללא פגע, אפילו כאשר הם מולידים קונפליקט ותסכול. אפשר אפוא שיש אמת בטענה כאילו שיתוף פעולה בין נהגים ומחוות של הדדיות (בניגוד למחוות של תוקפנות) מתקבלים כמובן מאליו ואינם מוערכים נכונה בקרב חוקרים (Jonasson, 1999). עם זאת, מכיוון שהתנהגות כביש משקפת תפיסות ונורמות תרבותיות ייחודיות לכל חברה, אפשר שנהיגה תוקפנית תימצא אופיינית במקומות מסוימים ולא באחרים. לפיכך ראוי להפנות מבט ממוקד יותר לנהיגה בישראל.

נהיגה תוקפנית וכיבוד החוק בישראל

המחקר בישראל בתחום עבירות התנועה, ובכללן נהיגה תוקפנית, התמקד עד כה בהיבטים פסיכולוגיים, ארגוניים או טכניים. היבטים סוציולוגיים של התופעה זכו לתשומת לב פחותה. אף שניתוח סוציולוגי חסר לעתים ממד יישומי ברור, שאותו מבקשים מחקרים אחרים לספק, בחינת התופעה מנקודת המבט של הנהגים עשויה לתרום מבחינות תכנוניות, חינוכיות ואחרות.

כפי שטענו כאן קודם, את תרבות הנהיגה יש לראות בהקשר רחב. נהיגה בכלי רכב פרטי לא הייתה תופעה רווחת בישראל מאז ומתמיד. היא הפכה כזאת עם התרחשותו של שינוי בתפיסות חברתיות, כלכליות ורעיוניות, שהביא עמו גם שינוי הדרגתי באורחות החיים. במובן זה הגידול המשמעותי שחל בעשורים האחרונים בשיעור בעלי המכוניות הפרטיות והירידה המתמדת בשיעור המשתמשים בתחבורה הציבורית משקפים ומכוננים אידיאות המאפיינות חברות צרכניות בעידן הפוסט-תעשייתי.[1] במאמר ביקורתי על הכלכלה הרציונלית של תאונות הדרכים כותב אילן גור-זאב (1996) כי צריכת מכוניות ונהיגה בהן הפכו תכלית בפני עצמה, שאין בה משום סיפוק צורך ממשי של היחיד או של החברה. לדבריו, "הנרקיסיזם הכלוא במרחב הפנימי של המכונית, ואשליית השליטה על העולם החיצוני, הרכב כמוקד של רגעי 'חוויה' ו'יוקרה', מבודדים את התשוקה לנצחיות ואת המחויבות של הנאורות לאוטונומיה ולכושר רפלקטיבי ובאים במקומם" (שם, עמ' 150).

1 מנתוני הלמ"ס (2013) עולה כי שיעור כלי הרכב הפרטיים בשנת 2012 עמד על כ-90% מכלל כלי הרכב בישראל, ואילו שיעור כלי הרכב הציבוריים עמד על 1.2% בלבד. לשם השוואה, בשנת 1990 היה שיעור כלי הרכב הפרטיים 79% מכלל כלי הרכב ושיעור כלי הרכב הציבוריים – 1.7%; בשנת 1960 עמד שיעור כלי הרכב הפרטיים על 34% בלבד, ואילו שיעור כלי הרכב הציבוריים עמד אז על 7%.

טענתו של גור-זאב מתנסחת אמנם כעמדה קונספטואלית כלפי תרבות הקפיטליזם הצרכני אולם היא נקשרת במישרין לתהליכים המתרחשים בחברה בישראל. באשר לשאלת החינוך לנהיגה אחראית גור-זאב מביע עמדה פסימית:

> המגמות הראשיות שיש להביא בחשבון הן הלגיטימציה של התפוררות "החברה" [הישראלית] לאין ספור קבוצות (שהשיח הרב תרבותי נותן להן לגיטימציה ומצפין את מהותן האמיתית); העדר ספירה ציבורית הן במובנה כמרחב משותף והן במובנה כשיח שבו יש מקום לסולידאריות, לדיון רציונלי פתוח לכל; מרחב חופשי ממניפולציות, שהסובייקט האוטונומי יכול לממש בו את מהותו כחבר פעיל בחברה בעלת מחוייבות הומניסטית. (שם, עמ' 162)

כל עוד נהגים אינם רואים בזולתם אובייקט שאפשר להזדהות עמו אלא "אחר" ותו לא, מסיק גור-זאב, ימשיכו תאונות הדרכים והחינוך למניעתן לתפקד כשני איברים משלימים של "חרושת המוות הנקראת גם קידמה טכנולוגית או התפתחות כלכלית" (שם, שם).

אף שכאמור אין בידינו מחקר סוציולוגי קודם על תרבות הנהיגה בישראל, הטענות בדבר שחיקת המרכיב הסולידרי בחברה הישראלית והתגברותן של מגמות אינדיבידואליזציה, סקטוריאליזציה, ליברליזם ותחרותיות מוכרות היטב (אלמוג, 2004; רם, 2005; Azaryahu, 2000; Dowty, 2004). בהקשר הצר של התנהגות הכביש אקלים חברתי מעין זה עלול להתממש כתחרות פרועה על עמדות יתרון, מדומיינות או ממשיות, החותרת תחת תקנות מגבילות שתכליתן להבטיח שוויון זכויות וביטחון לכול. עם זאת אפשר שיחס אינסטרומנטלי כלפי החוק וזלזול בו אינם תופעה חדשה אלא נטועים עמוק בהיסטוריה ובתרבות הישראלית. ואמנם, חיבורים אחדים כבר עמדו על מה שנדמה כנורמה חברתית מבוססת של זלזול בערך החוק ובחובה לפעול על פיו (Rattner, Yagil, & Pedahzur, 2001). שפרינצק למשל מתאר נטייה מושרשת זו לאי-לגאליזם כ"אוריינטציה שאיננה רואה בכיבוד החוק ערך בסיסי, אלא צורת התנהגות מסויימת שניתן, או לא ניתן, להתנהג לפיה על פי שיקולים של כדאיות" (שפרינצק, 1986, עמ' 22). גם גד יאיר מדבר על גישה שכבר הפכה ציווי בקרב ישראלים "לסרב פקודה": "כאשר התרבות אומרת שהכל חפיף, גם נהלים וחוקים נתפסים כהמלצה בלבד. ואם נהלים הם חפיף, אזי אפשר ליזום, לפרש, לשנות, לאלתר, לגוון ולפרוץ מסגרות" (יאיר, 2011, עמ' 134).

הד לתופעת האי-לגאליזם אפשר למצוא בחיבורים שעמדו על מרכזיות המושג פראייר ועל היותו אתוס בחברה הישראלית (רוניגר ופייגה, 1993; Bloch, 2003; Bloch & Lemish, 2008). החוקרים מסכימים שמרכזיות המושג פראייר קשורה בתפיסה שלפיה "חוקים נועדו שיעברו עליהם" (אילן, 2007), תפיסה המעדיפה את הרווח הפרטי ואת זכות היחיד על פני טובת הכלל. עוד מסכימים הכותבים כי המושג פראייר, המכונן התנהגות חברתית, מלמד על שינוי יסודי בסולם הערכים שחל בתרבות המקומית לאורך השנים, קרי מעבר מתרבות המקדשת הקרבה למען הקולקטיב לתרבות המקדשת אינטרסים פרטיים (בן אליעזר, 2003; למיש, 2000). את התבלטותו של המושג הזה בהתנהגות הכביש אפשר להבין מבחירתם של רוניגר ופייגה לפתוח את הדיון החלוצי שלהם על "תרבות הפראייר" בציטוט מפיה של עולה חדשה המתוודעת לתרבות הישראלית דרך חוויית הנהיגה:

> קשה לי עם המנטאליות הישראלית, עם חוסר הסבלנות של האנשים, עם הצעקות, עם נהגים שנוסעים כמו מטורפים. לישראלים קשה נורא לתת. גם בתנועה, לתת למישהו להשתלב, קשה להם לתת בלי לצפות למשהו בחזרה, הם מרגישים שאסור להם "לצאת פראייר". (רוניגר ופייגה, 1993, עמ' 118)

מן המחקרים שנצטט כאן אפשר להסיק שהאינטראקציה החברתית הרווחת בישראל מונעת ממאבק מתמיד על זכויות ונגד האפשרות שזכויות אלו יופקעו על ידי אחרים. מדובר אפוא ביחסים הנוטים כמעט בהכרח להקצנה, חסומים בפני משא ומתן קונסטרוקטיבי ומתאפיינים ב"תקשורת אנטיסוציאלית ודיספונקציונאלית" (Bloch & Lemish, 2008, p. 242). בעניין זה טוענת תמר כתריאל (1999) כי השיח המקובל בחברה הישראלית נשען על דפוס שהיא מכנה "כסאח", דפוס תקשורתי הפועל לשבירה של יחסי הדדיות. עם זאת ראוי להעיר שמרבית המחקרים, הן אלה שעמדו על הנטייה לאי-לגאליזם והן אלה שעמדו על משמעות המושג פראייר ועל תפיסתו, התמקדו ברמה המוסדית המבנה כביכול את התרבות מלמעלה. אלא שבכך אין די. כדי להבין את האידיאולוגיות הפופולריות הבלתי כתובות, כפי שכינה זאת אריק הובסבאום (Hobsbaum, 1990), יש להבין כיצד מסבירים הנהגים את התפיסות, את המוטיבציות ואת ההתנהגות של עצמם.

מושגים פנימיים בתרבות, כמו "פראייר", מייצרים שפה משותפת ייחודית לבני התרבות ומשום כך יש בה ממד של אינטימיות תרבותית, מושג שטבע האנתרופולוג מייקל הרצפלד. הוא משמש את הרצפלד לתיאור "אותן תכונות לאומיות לכאורה המציעות לאזרחים כבוד על דרך ההתרסה אל מול המוסריות הפורמלית והרשמית" (Herzfeld, 1997, p. 3). עמדה זו יכולה לסייע להבנת היחס האמביוולנטי כלפי החוק והיא מאפשרת לחשוב מחדש על הקביעה שחוקים נועדו לעבור עליהם. במובן זה מזכירים רטנר, יגיל ופדהצור (Rattner, Yagil, & Pedahzur, 2001) שהתייחסות גמישה לחוק איננה תופעה חריגה ולמעשה היא מלמדת על האופן שבו פועל החוק בחברה ליברלית. גם גד יאיר מוצא היבט חיובי ב"חפיפניקיות" הבלתי פורמלית של הישראלים ומגדיר אותה "כוח יוצר המאפשר לנו להביא פרספקטיבה רעננה למקום שאחרים נתקעו בו" (יאיר, 2011, עמ' 134), ואילו שפרינצק דן באי-לגאליזם וקובע כי "אזרח המונחה על פי אוריינטציה זו לא יהיה בהכרח אויב מערכת החוקים של המשטר [...] אלא יאופיין על ידי גישה אינסטרומנטאלית לחוק" (שפרינצק, 1986, עמ' 22). לפיכך אפשר להסיק שאי-ציות לחוק איננו מלמד בהכרח על התנערות עקרונית משלטון החוק אלא מעיד על משא ומתן המתקיים בתוך גבולות ההסכמה.

אפשר אפוא לטעון שדפוסי נהיגה אינם תלושים ממגמות ומנטיות הרווחות בחברה הרחבה ובשיח המתנהל בתוכה. מסיבה זו פרויקטים שמטרתם להפחית את שיעור תאונות הדרכים מכוונים להביא "לשינוי תרבות הנהיגה בישראל".[2] אולם לשם כך יש להבין טוב יותר את אותה "תרבות", משמע את התפיסות, את המוטיבציות ואת ההתנהגות של ציבור הנהגים. ואכן, כפי שנציג מיד, המחקר הנוכחי תומך בממצאים קודמים שלפיהם ציבור הנהגים בישראל מכיר בערך החוק ואף שואף לאכיפה יעילה שלו. לכן מן ההכרח להבין את ההיגיון הדיאלקטי המאפשר לכבד את החוק ובה בעת לחוש כי לגיטימי להפר אותו בנסיבות מסוימות. דיאלקטיקה זו עשויה להיות מאפיין של התרבות העממית בישראל, שיש בה יחסים כמו-משפחתיים אך גם חוסר סובלנות (סמוחה, 2006). חנה הרצוג לכדה את הפרדוקס הזה באמירה ש"מעטים בני הלאומים שקל כל כך לקרוא להם להתגייס להגנת המולדת וקשה כל כך לגייסם להתעניין בשיפור איכותה של החברה אשר על קיומה יזדרזו להגן" (אצל רוניגר ופייגה, 1993, עמ' 135). באותו אופן אפשר לומר

2 כך למשל עמותת אור ירוק, ששמה המלא הוא "עמותת אור ירוק: העמותה לשינוי תרבות הנהיגה בישראל".

שמעטות התרבויות שבהן ימהרו לחתוך אותך בכביש, לצפור לך ברמזור ולקלל אותך ברחבת החנייה אך ייאותו להושיט עזרה אם תעמוד בצד הכביש או תבקש הכוונה ליעד כלשהו.

שיטת המחקר

המחקר נערך בשנת 2012 והוא מתבסס על ראיונות עומק בקרב מדגם נהגים אקראי הכולל 71 גברים ו-35 נשים, רובם המוחלט ילידי הארץ. הראיונות נערכו על ידי סטודנטים בשלב מתקדם של התואר הראשון בחוג למדעי ההתנהגות, שתודרכו בהתאם והתבקשו לאתר מרואיינים פוטנציאליים.[3] המדגם תואם אפוא במידה רבה לפרופיל של הסטודנטים המראיינים ולפיכך הוא איננו מדגם מייצג של החברה הישראלית.[4]

גילם הממוצע של הנהגים עמד על 29 שנים (SD=6.73) וטווח הגילים נע בין 18 ל-63. מבין המשתתפים 76% יהודים, 15% דרוזים ו-9% ערבים מוסלמים או נוצרים. מספר שנות הנהיגה הממוצע של המשתתפים במחקר הוא 8.26 (SD=9.73), והטווח נע בין שנה אחת ל-45 שנים. כ-50% מבין המשתתפים היו מעורבים בעבר בתאונת דרכים כנהגים, לפי ההתפלגות הבאה: 48% מהנהגים היו מעורבים בתאונת נזק, 22% מהנהגים היו מעורבים בתאונה עם נפגעים ו-2% היו מעורבים בתאונה קטלנית. היתר לא ציינו את סוג התאונה שהיו מעורבים בה. רוב הנבדקים קיבלו דוח תנועה, ומתוכם כ-10% קיבלו דוח על מעבר באור אדום, כ-5% קיבלו דוח על ביצוע עקיפה מסוכנת, כ-10% קיבלו דוח על נהיגה בנתיב השמאלי שלא לצורך עקיפה, כ-40% קיבלו דוח על נהיגה מעל למהירות המותרת, כ-21% קיבלו דוח על אי-ציות לתמרור עצור, כ-5% קיבלו דוח על אי מתן זכות קדימה, כ-1% קיבלו דוח על אי שמירת מרחק, כ-1% קיבלו דוח על נסיעה אטית בכביש מהיר, כ-1% קיבלו דוח על סיבוב במהירות גבוהה וכ-2% קיבלו דוח על צפירה.

המחקר התבצע באמצעות ריאיון חצי-מובנה שנבנה בשני שלבים. הנוסח הראשון נבנה לפי מחקרים מקובלים בספרות (Wolcott, 1994) וכלל שאלות סגורות וכמה שאלות פתוחות כלליות. לאחר עשרה ראיונות התקבלו הערות אחדות ונבנה נוסח שאלון מתוקן. הנוסח הסופי כלל 30 שאלות פתוחות הנוגעות לנהיגה ולחוקי נהיגה ו-14 שאלות סגורות, מתוכן 5 שאלות רקע ו-9 שאלות הקשורות לנהיגה ולביצוע עבירות תנועה. השאלות הפתוחות התחלקו לארבעה אשכולות המייצגים ארבע תמות מרכזיות במחקר: הערכה כללית של תרבות הנהיגה והערכה אישית של הנהג את כישוריו, סיטואציות הכרוכות בתחושות תסכול וקיפוח, הערכת הסכנה בכביש ודרכי התמודדות עמה, והיחס לחוק ולנציגי החוק בכביש. שאלות פתוחות נוסחו למשל כך: "תאר/י לי בבקשה תופעות או מקרים המצליחים להרגיז אותך בזמן נהיגה", "תן/תני לי דוגמא למקרה שבו נהג אחר לקח את זכותך. כיצד הרגשת? כיצד הגבת?", "האם מלווה אותך תחושה של סכנה ביציאה לכביש? מדוע?", "האם יש מקרים בהם את/ה מרשה לעצמך לעבור על החוק? אם כן, איזה?". שאלות מעין אלה תכליתן לעודד את המשיבים לשתף בחוויותיהם ולתאר באוזני המראיין

3 כל הסטודנטים משתייכים לחוג למדעי ההתנהגות במכללה האקדמית בצפת.

4 העובדה שהמדגם איננו מייצג את החברה הישראלית בכללותה אפשר שהיא משפיעה על מידת הבולטות של נושאים אחדים לעומת אחרים. כך למשל התבלטו תפיסות סטריאוטיפיות בקרב יהודים וערבים באשר לאופי הנהיגה של בני הקבוצה האחרת; נושא זה נידון בפרק הסיכום. ייתכן שהדבר קשור לעובדה שמרבית המראיינים והמרואיינים הם תושבי הגליל ולייצוג הלא-פרופורציונלי של מרואיינים מהמגזר הדרוזי.

מקרים ספציפיים שהם תופסים כבעלי משמעות. ממצאי המחקר נשענים אפוא על עקרונות המחקר הנרטיבי, המניח שתיאור של אירועים בעת ריאיון הוא תהליך שבמסגרתו הדובר מברר ומבהיר גם לעצמו פרשנות סובייקטיבית של חוויות קודמות (אבו רביע-קווידר, 2010). במובן זה שחזור של מקרים קונקרטיים מזמן לנהגים אפשרות לנסח תפיסות עקרוניות ולהקנות משמעות להתנהגות הכביש של עצמם ושל אחרים (Toiskallio, 2002).

ממצאים

פרק הממצאים מתחלק לארבעה תתי-פרקים, על פי שאלות המחקר:

1. חוויית הנהיגה הכללית ותפיסת תרבות הנהיגה במדינת ישראל.
2. התמודדות אישית עם נהגים עבריינים (נהגים רשלנים או לא זהירים ונהגים תוקפניים).
3. התייחסות לחוק ונהיגה על פי החוק (הקפדה על חוקים, מצבי חריגה מן החוקים, סיבות לביצוע עבירות תנועה).
4. עמדות כלפי שוטרים (תפקוד שוטרים, התמודדות בסיטואציה של קבלת דוח).

חוויות הנהגים ועמדתם כלפי תרבות הנהיגה בישראל

מרבית המרואיינים אינם שבעי רצון מתרבות הנהיגה בישראל ומתארים מציאות בעייתית המתאפיינת בחוסר סבלנות, בתוקפנות ובנהיגה רשלנית ומסכנת חיים. נהג מס' 95 מסכם זאת כך:

> תרבות הנהיגה בישראל לא מלבבת במיוחד. התוצאות של מה שקורה בכבישים מעידות על עצמן. ראשית, הנהג הישראלי אינו רגוע, חסר סבלנות. זה בא לידי ביטוי בצפצופים, בעקיפות חטופות. יותר נכון במחטף של עקיפות, חוסר אדיבות. תהיה הסיבה אשר תהיה (לחצים, מצוקות וכד') זה עדיין לא מצדיק התנהגות כזאת.

נהג מס' 101 מוסיף: "תרבות הנהיגה גרועה והאגו נוהג, לא האנשים. לא צריך לתת לכל אחד רישיון, לפעמים נהג טוב מסתבך בגלל נהג טמבל". השקפה זו, הרווחת כאמור בקרב הנהגים, מובילה חלק מהם לעמדה של הזרה, משמע אימוץ פרספקטיבה חיצונית למתרחש. נהג מס' 64 למשל אומר: "תרבות [הנהיגה] לא תרבותית. הם משתוללים, לא מתחשבים בנהגים אחרים שנוהגים כחוק". כאשר הדובר מתייחס לציבור הנהגים במונח "הם" דומה שהוא מבקש להוציא את עצמו מכלל התרבות שאליה הוא מתייחס. דבריו של נהג מס' 102 משקפים עמדה דומה: "הנהגים חיות, ממש גועל נפש. כל אחד חושב שמותר לו לעשות כל מה שהוא רוצה בכביש". תהליכים אלו של הזרה באים לידי ביטוי לא פעם בייחוס תרבות הנהיגה הקלוקלת למגזרים שונים בחברה הישראלית. נהגת מס' 59 למשל טוענת ש"תרבות הנהיגה בישראל לא טובה, לגברים אין טיפת סבלנות על הכביש, במיוחד אם הם רואים שהנהגת היא אישה". נהגת מס' 2 אומרת: "אני נוהגת בעיר חיפה שבה חמישים אחוז מהנהגים הם ערבים. הערבים הינם חסרי תרבות נהיגה ולכן הנהיגה שלי צריכה להיות זהירה שבעתיים". לעומתה נהג ערבי (מס' 25) דווקא בוחר לראות את התופעה כקשורה לגיל:

> אני רואה בנהגים שתי קבוצות: הקבוצה הראשונה היא הגיל המבוגר שנוהגים בזהירות ואחריות, מוותרים על זכותם רק כדי להתרחק מהבעיות ונוהגים לפי החוק. הקבוצה השנייה, הגיל הצעיר, נוהגים בלי אחריות, בלי זהירות ובמהירות. [...] יש חלק מהם שנוסעים בלי רישיון ובלי ביטוח וזה סימן לחוסר אחריות, [...] [הם] מזיקים בכביש וזה עושה תאונות דרכים.

בניגוד לנהגים המוציאים את עצמם מהכלל או משליכים התנהגות שלילית על ציבורים שונים יש רבים המייחסים להתנהגותם-שלהם חלק מן הבעייתיות. כך למשל נהג מס׳ 6: "כאשר אני מתעצבן אני ממהר ואין לי שליטה על מהירות האוטו. אני מתחיל לצפצף ואני לא יכול להתרכז ומתחיל לחתוך בכביש". נהג מס׳ 13 מבטא עמדה זהה: "כאשר אני מאבד את הסבלנות אז אני נוהג אחרת ובחוסר זהירות, נוהג במהירות ובחוסר אכפתיות ולא דופק חשבון לאף אחד, נוהג כמו [כאילו] שהכביש לפני ריק ואין נהגים אחרים בכביש". בקרב הנהגים המודים בהתנהגות תוקפנית יש המוצאים צידוקים ונימוקים להתנהגות זו. אחד מהם הוא נהג מס׳ 92:

> איזה נהג אני? זה תלוי. אם אני בעבודה אז אני מרשה לעצמי גם להיתפס לתרבות הזאת. כשאני עם הרכב המשפחתי או עם המשפחה, אז אני נוהג כראוי. אבל גם עם משפחתי לפעמים קורים מקרים שאני מרגיש שצריך לחנך איזה נהג שחותך אותי או משהו כזה... כשאני מאבד את הסבלנות אני נוהג בצורה יותר מהירה, נצמד לרכבים מאחור.

נהגת מס׳ 104 מבטאת עמדה דומה: "אני לא מאבדת סבלנות בדרך כלל, אך לא נותנת לעקוף אותי לנהגים חוצפניים שנדחפים. כולם ממהרים בכביש, צריך סבלנות".

רבים מבין המרואיינים העידו על שינוי בהרגלי הנהיגה כתוצאה מחוויות שזומנו להם בכביש. נהג מס׳ 5 למשל מגדיר את עצמו "נהג טוב יחסית שהתדרדר עקב המצב בכביש", ומסביר: "אני רואה כמה אנשים עושים שטויות בכביש, עושים פרסות איפה שאסור, הרגל תמיד על הגז במקום לנסוע בזהירות. אז לצערי אני לומד מהם ונהיה חוצפן כשהם חותכים ולא אכפת להם שזה הזכות שלי והם לא מתייחסים". מנגד ישנם כאלה שהעידו דווקא על מגמה הפוכה. נהג מס׳ 25 (אותו נהג שהבחין בין נהגים צעירים למבוגרים) מסביר:

> אם קבוצה של נהגים מתחרים במכוניות שלהם ויש נהג צעיר שראה אותם אז הוא מרגיש שחסר לו משהו והוא מתחיל לעשות כמוהם. [...] בהתחלה הייתי נוהג כמו הצעירים בגלל שהייתי עסוק בעבודה וקצת לחוץ. [אחרי ש]ראיתי הרבה תאונות על הכביש, פחדתי ולמדתי להפסיד מהחיים דקה ולא להפסיד את החיים בדקה. היום אני נוהג באחריות ואני נהג זהיר.

גם נהגת מס׳ 2 מזהה נהיגה אחראית עם תהליך של התבגרות:

> בעבר הייתי נהגת מהירה עד נסיעה פראית, כמו כל הצעירים שמתלהבים מהרישיון הטרי שבידם. דאגתי להראות נוכחות בכביש והייתי מהבהבת כשחשבתי שלא נוסעים מספיק מהר. אבל פעם אחת קיבלתי דוח על מהירות גבוהה, התבגרתי ותרבות הנהיגה שלי השתנתה לחלוטין.

הכביש כשדה קרב

לאור הערכתם השלילית את תרבות הנהיגה בישראל, רוב הנהגים מאשרים בראיונות כי הם מקבלים את הדימוי של הכביש כשדה קרב. מכיוון ש"הרבה נהגים חושבים שרק הם בכביש" (נהג מס׳ 1) ונוהגים "כאילו החיים שלהם לא מעניינים אותם" (נהג מס׳ 41), יציאה לכביש "היא סכנה שצריך לברך הגומל שניצלת" (נהגת מס׳ 104). עם זאת, בניגוד למה שאפשר היה לצפות, נהגים התופסים את הכביש כשדה קרב לא מדווחים על פי רוב על תחושת סכנה. לעתים הנהגים עצמם מבחינים בפרדוקס הזה, כפי שעולה בבירור מדבריו של נהג מס׳ 86: "לא, לצערי אני לא מרגיש שהכביש מסוכן. זה גורם לפעמים לא להבין את המעמד של איפה אני נמצא ועד כמה זה לא פשוט בימינו לחזור הביתה בריא ושלם מנסיעה בכביש".

כפי שעלה מהסעיף הקודם, גם כאן נקשרת תחושת הסכנה לא פעם למפגש עם סקטורים

מסוימים. נהגת מס' 59, למשל, הסבירה שהיא חשה סכנה "רק בתקופות מסוימות ובשעות לילה מאוחרות, במיוחד בימי שישי ומוצ"ש כשכל הנערים יוצאים לשתות". נהג מונית בן 59 מצפת טען שתקופת "בין הזמנים" היא "הזמן הכי מסוכן לעלות על הכביש, כשכל החרדים יוצאים לחופשה. הם לא נוהגים כל השנה ואז עולים על הכביש עם רכב של תשע, עשר נפשות ואין להם מושג [איך לנהוג]". במקרים אחרים נקשרת תחושת הסכנה לנהיגה בתנאים ובאזורים לא מוכרים. כך למשל נהגת מס' 100, שאמרה: "אני לא מרגישה סכנה כשאני נוהגת בגולן, אבל כשאני אמורה לנסוע למרכז בכבישים שאני לא מכירה ויש שם מחלפים גדולים אני חוששת". גם נהג מס' 105 הודה כי "לפעמים מלווה אותי תחושת סכנה כשאני יותר במרכז".

התמודדות עם נהגים תוקפניים ועבריינים

הנהיגה בכביש מאלצת את הנהגים להתמודד עם מצבים מפתיעים ומסוכנים, אולם מדברי המרואיינים עולה כי כאשר הם מאבדים סבלנות ומאבדים את שלוותם אין הדבר נובע בהכרח מהתנהגויות תוקפניות או עבריניות, אלא לעתים ממצבים שנדמים כטעויות לא מכוונות. למרות זאת, בחלק גדול מהמקרים נהגים מפרשים מצבים אלו כפרובוקציה מכוונת ומגיבים בתוקפנות:

> הדבר שמוציא אותי מדעתי זה נהגים שנוסעים לאט, ולא זו בלבד אלא גם לא מאפשרים לך לעקוף מאחר והם נוסעים בצד שמאל של הנתיב. בדרך כלל כשאני נתקל בסיטואציה כזאת אני צופר ומהבהב עם האורות, וכשזה נמשך יותר מדי זמן, אני גם מכה על ההגה ומקלל... ואם אני מצליח לעקוף בסופו של דבר אז אני גם מחזיר לו וחותך אותו, כדי להפחיד אותו, שיסטה מעט לשוליים. או כשאני עובר לידו, אני מסתכל עליו ומסמן לו עם הראש תנועה של "תהיה בריא מי נתן לך רישיון". (נהג מס' 92)

מתברר שנהיגה אטית ותחושה של עיכוב הם הגורמים השכיחים ביותר לאיבוד סבלנותם של נהגים. כדברי נהגת מס' 106:

> מי מרגיז אותי? נהגים שנוסעים לאט מדי ולא זזים לשוליים כשיש מקום, משאיות שנוסעות לאט מדי ולא יורדות לשוליים כשצריך, נהגים לא החלטיים שפתאום פונים פניות חדות בכביש, אנשים שיוצאים ממקומות בלי להסתכל אם יש אנשים בכביש... כשרכב מעכב אותי אני מעשנת סיגריה ומתעצבנת ואם יש אפשרות עוקפת אותו ובנוסף מקללת.

גם כאן חוזר על עצמו הזיהוי בין דפוס ההתנהגות המרגיז ובין שיוך הנהג לסקטור חברתי. כך אומר נהג מס' 6:

> וואו. נשים! נשים שנוסעות לאט. [מרגיזות אותי] כי הן תוקעות הרבה מכוניות מאחוריהן. טוב, זה לא רק נשים, אנשים שנוסעים בצד השמאלי לאט, [...] ערסים שעוצרים באמצע הרחוב, אתה צופר להם אלף פעם והם לא זזים. אנשים מבוגרים שעושים טעויות בכביש ואז מתחילים לצעוק עליך... יש עוד... חרדים בבני ברק שקופצים לכביש, אנשים שחותכים לי את הנשמה ונעמדים לפניי. נדחפים מה שנקרא.

לא להיות פראייר

> מלחמה, ממש מלחמה. חיי נהגי המשאיות בסכנה, כל טעות עולה ביוקר, לא חסר מקרים שבהם כמעט קרה אסון. אבל אני אדם מאמין שאלוהים שומר עלינו... אני מרגיש יום-יום פחד מוות להיות על הכביש או אפילו כהולך רגל ולא רק נהג. כל אחד רוצה שהנהג האחר יוותר לו.

דברים אלו, שאמר נהג משאית (נהג מס׳ 32), יוצרים זיקה בין הדימוי של הכביש כשדה קרב ובין המשמעות המרכזית השמורה למושג הפראייר, המתבטאת בחוסר נכונות לוותר. הרלוונטיות של מושג הפראייר, הן כחוויה מרכזית בחיי הנהגים והן כקונספציה שבאמצעותה הם מפרשים את החוויה, משתקף מנטייתם להתמקד בסיטואציות שבהן נרמסו לכאורה זכויותיהם או שבהן זכו לכאורה ליחס מזלזל מצד נהגים אחרים.[5] תשומת לב רבה מופנית בעת הנהיגה להימנעות ממצבים כאלה, בניסיון "לא לצאת פראייר" ולתבוע אפילו בכוח את מה שנדמה לנהג כזכותו. עיקרון זה נזכר בדבריו של נהג מס׳ 13:

> כאשר לא נותנים לי זכות קדימה במעגל תנועה, אני מרגיש פראייר. גם כשעמדתי בפקק ועקפו אותי מצד ימין. הגבתי לשני המקרים בכעס. פעם עמדתי לחנות ואז בא נהג וניסה לגנוב לי את החנייה, צפרתי לו וחזרתי במהירות לחנייה שלי. גם במעגל תנועה כשהזכות היא שלי, נהג שבא להיכנס, הגברתי את המהירות ונכנסתי לפניו.

בהקשר זה אפשר להבין טוב יותר מדוע נהגים מפרשים נהיגה אטית המעכבת אותם כמעשה תוקפני וכעלבון אישי. "פעם הייתי באיזה פקק בדרך למקום חשוב והייתי לחוץ בזמן", משחזר נהג מס׳ 16, "ופתאום מישהו שחנה בצד יצא מהחנייה והשתלב בפקק תוך כדי שלוקח לי את התור [ו]זה עצבן אותי, ועוד יותר הרגשתי פראייר שהוא התקדם בפקק והצליח להשתלב ואני התעכבתי". נדמה שבחלק מן המקרים מתלווה לעמידה על הזכויות צורך בפיצוי רגשי, כפי שמתאר נהג מס׳ 61: "הייתי באמצע עקיפה ומישהו אותת לי לחזור, אך המשכתי בעקיפה. הרגשתי גאווה".

חשיבה במושגים של פראייריות, טענו בלוך ולמיש, גורמת נזק ליחסים חברתיים שכן היא מבוססת על תפיסה של משחק סכום אפס (Bloch & Lemish, 2008). מדובר הלכה למעשה בתחושה מתמדת של תחרות על עמדות ומשאבים ובעמדה בלתי מתפשרת ביחס למה שנתפס כניסיון לפגיעה אישית. "כשנהג מונית יורד לשוליים כשהכביש פקוק בכדי [לעקוף ו-] להידחף בסוף השיירה, אני אף פעם לא נותן לו להיכנס", מסביר נהג מס׳ 3 את ההשקפה הזאת, ומוסיף: "אני לא מוכן לצאת פה פראייר!". נהגת מס׳ 59 מספרת על אירוע דומה:

> עמדתי ברמזור יחסית די הרבה זמן (רמזור קצר) ולא הסכמתי לתת לנהגים אחרים להשתלב. חשבתי שזה לא פייר לתת להם להשתלב בגלל שהם באו מהצד ועקפו כביכול את התור, לכן נדבקתי לרכב שהיה לפני בכדי שלא ייכנסו. הרגשתי טוב עם עצמי. זה לא הפריע לי, אבל המחשבה שהם עקפו את התור ורצו להידחף זה דבר שעצבן אותי ולכן לא נתתי להם להשתלב.

בשני המקרים האלה עמדו הנהגים על משמרתם ונמנעו ממה שאכן עלול היה להפקיע את זכותם ולעכב אותם. ואולם מעבר להיבט האינסטרומנטלי, שני הדוברים חושפים את ההשפעה הרגשית הנגזרת מתחושת הפראייר (נהגת מס׳ 59 במפורש טוענת שלא העיכוב עצמו הפריע לה, כי אם תחושת חוסר ההגינות). לאור זאת אפשר להבין מדוע נהגים שחווים פגיעה בזכותם ובכבודם נוטים לפעולה שיש בה משום איזון של המשוואה ושיקום של תחושת הפגיעה. נהג מס׳ 9 למשל מתאר: "פעם נסעתי וחתך אותי מישהו ועשה לי תנועה, התעצבנתי, נהגתי במהירות וחתכתי אותו והחזרתי לו את אותה תנועה כמו שעשה לי". כך אפשר גם להבין טוב יותר את הציטוט שהובא קודם מפי נהג מס׳ 92, על הצורך לפנות לנהג שעיכב אותו ו"לסמן לו עם הראש תנועה

5 המושג פראייר זוהה כמושג חשוב כאשר עלה מפי הנשאלים בראיונות המקדימים. לאור זאת הוצגו למרואיינים כמה שאלות ספציפיות העוסקות בו, והם התבקשו לתאר מצבים קונקרטיים שבהם קיבל המושג משמעות עבורם.

של 'תהיה בריא, מי נתן לך רישיון'". תחושת העלבון הצורבת ביותר שמורה למי שזכותם נפגעה ולא ניתנת להם האפשרות לתבוע אותה מחדש ו"לחנך" את הנהג הפוגע. מקרים כאלה לא דווחו כמעט, או משום שנהגים מצליחים על פי רוב להימנע מהם או משום שהם מעדיפים שלא לספר עליהם. מקרה אחד כזה מתאר נהג מס' 18: "פעם אחת עקף אותי נהג צעיר עם חברים שלו והתחילו ללעוג לי. היה לו מרצדס ולא יכולתי לעקוף אותו [בחזרה], זה דפק לי את היום והרגשתי שאני הולך להתפוצץ".

חשוב להעיר כי אף שכל הנהגים מכירים במושג הפראייר כמסגרת ניתוח רלוונטית, מרביתם מגלים חשיבה ביקורתית בנושא זה. דברים שאומר פעם נוספת נהג המשאית (נהג מס' 32) משקפים עמדה זו:

> המקצוע שלנו מלמד אותנו איך להתמודד עם כל סיטואציה. אנחנו חיים על הכביש, אנחנו במלחמה עם נהגי הרכבים הפרטיים ומשטרת התנועה. אנחנו במלחמת הישרדות. במקרה אחד התלבש עליי נהג צעיר, עקף אותי לאחר נסיעה ארוכה בפס לבן, הוא עקף אותי והתחיל לנסוע לאט לאט כאילו הוא מחזיר לי באותו מטבע, אבל אני מכיר את הכבישים ואני לא פראייר וכדי להיפטר ממנו נכנסתי לאחת מתחנות דלק, תדלקתי ושתיתי קפה וחזרתי לכביש בשלום ועם הרגשה טובה שנפטרתי ממנו.

דברים אלה מעניינים מכיוון שהם מלמדים על תפיסה הפוכה של מושג הפראייר, או מה שאפשר לכנות "פראייר לכאורה". במקרה זה דווקא הימנעות מפעולה ולא התעקשות עליה הם שקונים לנהג את התחושה שאיננו פראייר. נהג מס' 74 סיפר על המקרה הבא:

> היה מקרה אחד שחזרתי מחתונה של המשפחה של אשתי, היינו עם הילדים מאחורה ובדרך הביתה היה נהג לא זהיר וקלטתי אותו מרחוק. בדיוק כשהגענו לכיכר בתוך העיר הוא נכנס לכיכר וגנב לי את זכות הקדימה. אני האטתי ונתתי לו להיכנס.

כשנשאל אם המקרה גרם לו להרגיש פראייר ענה הנהג: "גם אם הרגשתי קצת פראייר עשיתי זאת בשמחה. [...] חוץ מזה, אשתי והילדים היו איתי באוטו. אני מעדיף לצאת פראייר מאשר לסכן אותם".

אבל כאמור, מקרים אלה הם בבחינת היוצא מן הכלל, שכן ברוב המקרים הניסיון לשמור על תחושת עליונות מנבא תגובה מיידית של הנהגים לנוכח הפגיעה בזכויותיהם. במצבים אלה מבקש הנהג הפגוע לחנך את הנהג הפוגע "וללמד אותו קצת נימוס ודרך ארץ" (נהגת מס' 46). או כפי שמבטא היטב נהג מס' 54:

> לא הייתי מוכן להמתין הרבה זמן לנהג שנוסע מאוד לאט בגלל שהוא נהנה מהנוף ולא מתייחס לצפירות שלי. [ובמקרה אחר] להמתין יותר מדי זמן בצומת לנהגים שיש להם זכות קדימה והם מנצלים אותה עד תום ללא התחשבות בזמן הרב שאני ממתין.

כשנשאל כיצד הוא נוהג להגיב ענה הנהג: "במקרה הראשון אני מאט את הרכב עד לעצירה מוחלטת ומאלץ את הנהג שמאחורי לעצור ליהנות מהנוף. במקרה השני אני נדחף ולוקח את הזכות שלי. אני תמיד נהנה מהפתרונות היצירתיים שאני מעביר לנהג המעצבן". גם דבריו של נהג מס' 16 מתארים נהיגה אטית המשמשת כעונש כלפי נהג תוקפני:

> פעם באתי להשתלב בכיכר ואני עומד כמו ילד טוב ומחכה להשתלב פתאום ראיתי שמישהו מנסה לחתוך אותי ולהיכנס לפניי, אז התקדמתי עוד יותר ונכנסתי לפניו. הוא צפר לי. והיה

עוד מישהו שעצבן אותי וצפר לי סתם כאילו אני נוסע לאט, אז בכוונה נהגתי יותר לאט ועיכבתי אותו כתגובה וכשהוא רצה לעקוף אותי לא נתתי לו והאצתי.

מרכיב שעשוי לעמעם את תחושת הפגיעה של נהגים הוא תחושה של עליונות מוחלטת ביחס לנהג האחר, מה שמאפשר להם לנהוג בסלחנות אפילו כאשר נדמה להם שזכותם נפגעה. דוגמה לכך אפשר למצוא לא פעם באופן שבו גברים מתייחסים לנשים. נהג מס' 5: "פעם נתתי זכות קדימה לנהגת שחתכה אותי למרות שזה היה הזכות שלי אבל ויתרתי לה כי היא הייתה עם ילדים באוטו וראיתי שהיא לחוצה, והנהגים שהיו אחרי צפרו לי שיצאתי פראייר". ממושבו שמאחורי ההגה מפרש אפוא הנהג את מכלול העמדות של משתתפי האירוע. על פי פרשנותו, האם שילדיה ישבו באוטו פעלה מתוך לחץ, והדבר איפשר לו למלא את עמדת הנהג (הגבר) השקול. את הצפירות של הנהגים האחרים, שככל הנראה ראו את כלי הרכב ה"חותך" אך לא הבחינו בנהגת הלחוצה שבו, מפרש הדובר כצפירות אזהרה לנוכח הסכנה "שייצא פראייר". סלחנות מתנשאת כלפי נשים באה לידי ביטוי גם בדבריו של נהג מס' 35: "אני מבין בנות, מה אני אעשה? הן ככה... אני סבלני כלפיהן. כמו שילד קטן יפיל משהו אני לא אצעק עליו, זה לא אשמתו, ככה הוא ואותו הדבר נשים בכביש".

סוגיה אחת שלא התבררה דיה בראיונות היא מתי ועד כמה תובעות נשים את זכויותיהן בזמן נהיגה. מורכבות הנושא מוצגת בסיפורה של נהגת מס' 100:

נכנסתי לחנייה בכרמיאל וכנראה לא הערכתי נכון את המרחק ונגעתי ברכב שלפניי, אבל נגיעה כזאת [של] כלום, וכמובן עצרתי ויצאתי החוצה. ברכב השני היו אימא ובת והבת רצה מיד להזעיק את האבא ולא היה אפילו סימן על האוטו, לא היה כלום... והאבא אבו עלי, איש משטרה לשעבר, "נגעת לי ותראי ויש פה" וכל מה שהיה על האוטו האשים אותי... אני צילמתי במצלמה כדי להראות לביטוח ואמרתי שאני לא עשיתי כלום... הוא רצה את פרטי הביטוח ואני עמדתי על שלי בנועם וברוגע ושלווה נתתי לו את הפרטים. אבל בסוף לא היה כלום והוא לא הפעיל את הביטוח. אני חושבת שעמדתי מולו יפה כשהוא פתח פה וצעק ואני נשארתי מאוד רגועה ושלווה.

מצד אחד נראה שדוגמה זו היא הוכחה לשיח הפטריארכאלי בישראל, שכן האם והבת העבירו מיד את הטיפול לידי אב. מצד שני הדוגמה מבטאת עמידה איתנה של הדוברת, שלא נאלמה בסופו של דבר בפני הסמכות הגברית (שמודגשת במקרה זה בהיותו של הגבר איש משטרה לשעבר).

התייחסות לחוק וחריגה ממנו

מהממצאים עולה שהנהגים מכירים בחשיבות חוקי התעבורה ויש להם עמדה עקרונית חיובית כלפי החוקים וכלפי הצורך לציית להם. עם זאת, נראה שקיימת לגיטימציה בקרב הנהגים לחרוג מעט ממגבלות החוק במצבים שבהם הדבר נראה להם הגיוני או נדרש. עמדתם היא כזאת בעיקר כאשר מדובר במהירות הנסיעה המותרת. כך למשל אומר נהג מס' 57:

בתוך יישוב, לא בשעת עייפות ולא בשעת לחץ, אני לפעמים עלול לנהוג בלי חגורה. לעתים נדירות אני עלול לנהוג במהירות מופרזת, כשתנאי הכביש מאפשרים זאת. בכלל הייתי שמח אם לא הייתה הגבלת מהירות. אני חושב שהגבלת מהירות היא הדבר שהכי קל לאכוף אותו למרות שבאמת נהגים יודעים לנהוג במהירות שתואמת את תוואי הדרך גם בלי השלטים והחוק.

נהג מס' 88 אמר ש"יש כבישים שאני מגדיל את מהירות הנסיעה בהם במסגרת הנורמלי" ונהג מס' 97 אמר שהוא מרשה לעצמו לחרוג מהגבלת המהירות "כשאני ממש ממש לא צופה שום סכנה וכשאני בטוח שגם מפכ"ל המשטרה וגם השופט העליון היו נוהגים כך".

דומה אפוא שהנהגים אינם מוצאים סתירה בין קבלה של החוק ובין האפשרות לחרוג ממנו במסגרת הנורמה והמוסר. עמדה דואלית זו מתנסחת לעתים כפרדוקס, כפי שעולה מדבריו של נהג מס' 101: "תמיד אני נוהג על פי החוק ובנוסף מעיר גם לאשתי. לפעמים אני נוהג מעל המהירות המותרת". נהג מס' 35 מבטא עמדה ביקורתית יותר ביחסו לחוק: "האמת, מה שאני חושב זה שהנהיגה בישראל היא הכי טובה, אבל החוק כופה [על] האזרח לנהוג באי ציות לו [...] כי האנשים בישראל לחוצים ונוסעים מהר מאוד וככה החוק מגביל אותם וזה לא הגיוני. במדינות אחרות אין חוק כזה". גם נהג מס' 6 מסכים שחוקי המהירות "צריכים טיפה להיות יותר מציאותיים" אבל בה בעת הוא מדגיש ש"צריך להחמיר עם שיטת הענישה, זאת אומרת כלפי נהגים שיכורים, אנשים שמסכנים חיים, ששמים פס על החוק".

למרות האמור לעיל, כאשר נשאלו ישירות טענו מרבית הנהגים שחוקי התעבורה במדינת ישראל נדרשים ולא הצביעו על חוקים שנראים להם מיותרים מיסודם. "כל חוק נכתב בדם ואחרי מחשבה", טען נהג מס' 74, ונהג מס' 11 הוסיף ש"בכל חוק יש תועלת מצדיקה [ו]לפי דעתי גם יותר טוב אם מגבילים את גיל הנהיגה ומוסיפים עוד חוקים". אם כן, נראה שממצאים אלו מציגים עמדה של מורכבות החורגת מנטייה בסיסית לאי-לגאליזם.

עמדות כלפי שוטרים: שיח בלתי פורמלי

מהראיונות עולה שעמדותיהם של הנהגים כלפי המשטרה עומדות בזיקה לעמדותיהם כלפי החוק, שכן השיח הפנימי של הנהגים על חובותיהם וזכויותיהם בנהיגה מקבל פעמים רבות ביטוי ממשי במפגשיהם עם שוטרי תנועה. עם זאת, ביחסם כלפי השוטרים מתגלה ערעור בוטה יותר של הנורמטיביות. על רקע העמדה העקרונית המקבלת את החוק ומכירה בו כאמצעי לשמירה על הסדר ולהגנה על חיי האזרחים, מרבית הנהגים מבקרים את תפקודה של משטרת התנועה. נראה כי הם חשים שהמשטרה אינה מטפלת כראוי בנהגים בעלי דפוס נהיגה עברייני שמסכנים נהגים אחרים, ותחת זאת נטפלת לאזרחים שעוברים עבירות שאינן חמורות, לעתים אף בתום לב. לטענתה של נהגת מס' 106 "השוטרים היו צריכים לתפוס את הנהגים שמסכנים את הכבישים", וטענה זו אופיינית למרואיינים. הפרשנות שמציע נהג מס' 1 כאילו "המשטרה מנסה לגבות כספים יותר מאשר לאכוף חוקים" גם היא טענה שכיחה. נהגת מס' 2 מרחיבה:

> משטרת התנועה באופן כללי עוצרת בעיקר את הנהגים הטובים והאטיים ולהם נותנת קנס על נהיגה של טיפה יותר מהמותר, ומי שטס לא עוצרים אותו. דבר נוסף, המשטרה עומדת במקום שנוח לה ולא במקום שצריך אותה. דוגמה לכך ראיתי בעיניי כאשר אני עמדתי לפני רמזור אדום, לצד הכביש באותו מקום עמדה ניידת שעצרה אנשים ומהנתיב השמאלי התפרצה לכביש מכונית ועברה באור אדום. המשטרה לא הגיבה והמשיכה בשלה, [כלומר] לעצור את אלה שנוסעים 2–5 קמ"ש מעל המותר.

חלק מהנהגים מזהים בעייתיות לאו דווקא באופן תפקודו של השוטר בכביש אלא במדיניות ובהנחיות הניתנות לשוטרים. נהגת מס' 10, למשל, אומרת: "אני חושבת שמשטרת התנועה יכולה וצריכה לעשות הרבה יותר עם אנשים שנוהגים שיכורים ומבצעים עבירות תנועה, לא רק בלקיחת הרכב אלא לשלול את רישיונם ו(ש)יעשו רישיון חדש". "נראה לי שהעסק הפך להיות רווחי,

שהשוטר צריך לתת כמה שיותר דוחות", אומר נהג מס' 11 ומוסיף ש"צריך להשקיע יותר בשוטרים ובמקצועיות של השוטרים". עמדה חריגה מבטא נהג מס' 21, שאומר כי "המשטרה עובדת ונוהגת כחוק, ולפחות ממה שאני רואה בשטח המשטרה צמצמה את כמות תאונות הדרכים". אולם גם דובר זה מדגיש ש"יש בעיניי מקום להחמיר בחוקים ובעונשים".

כאמור מרבית הנהגים רואים לנכון לשלב בין חוקים ברורים, אכיפה יעילה וענישה מחמירה ובין הפעלת שיקול דעת וגמישות מצדם של השוטרים. דבריו של נהג מס' 26 נותנים ביטוי לרעיון זה: "שהשוטרים יפסיקו להיטפל ולחפש את האנשים הפשוטים שעושים עבירות תנועה שלא מסכנות אדם רק כי 'כך כתוב בחוק'. אני חושב שחוק זה דבר הגיוני ומתוך כך הוא גם צריך לבוא לידי ביטוי בדרכים ובמצבים הנכונים וההגיוניים". הטון המריר משהו של הדברים חוזר על עצמו בדבריהם של נהגים רבים, ודומה שמשקף עמדה של תסכול ואפילו חוסר אונים שחש האזרח לנוכח מה שנראה בעיניו כשרירות לב מצד איש החוק. דבריו של נהג מס' 40 מחדדים את התחושה הזאת:

> הנהגים הישראלים נהגים מצוינים אבל לשוטרים אין תרבות (ו)הם מתנהגים בחוצפה לנהג. למשל, באחד הימים [...] רכב שנסע לפניי נפלו ממנו ארגזים, אז לקחתי שמאלה ולא שמרתי על הנתיב הימני ונתנו לי דוח למרות שראו שהארגזים נופלים. השוטרים המתנדבים הם אפילו אנאלפביתיים וכשהם על המדים אי אפשר לדבר איתם.

הנה כי כן, לא רק שרירות לב והעדר שיקול דעת מצד השוטרים מייצרים תסכול אצל הנהג, אלא גם עמדת העליונות המוחלטת השמורה ללובשי המדים והעובדה ש"אי אפשר לדבר איתם" (לא לחינם מתייחס הדובר למתנדבים, מי שאינם שוטרים "אמיתיים", שרק המדים מבדילים אותם מהאזרח הרגיל). נקודה זו משיבה את הדיון למושג הפראייר שכן נוכח אנשי החוק, במיוחד כאשר פעולתם נראית שרירותית ובלתי צודקת, אין לאזרח היכולת לקיים משא ומתן ולתבוע מחדש את זכותו ואת כבודו. אפשר שהפחתה ממעמדם של המתנדבים וכינוים בשמות גנאי יש בהם מעין פיצוי. דוגמה נוספת אפשר למצוא בסיפור הבא של נהגת מס' 43. תגובתה של הנהגת משקפת רמה גבוהה של תסכול וזעם, המוליכים לעמדה בלתי מתפשרת במטרה לאזן את יחסי הכוחות בכל מחיר חרף החיץ שהחוק מציב בין אזרח לשוטר:

> השוטרים צריכים להפסיק לעצור מכוניות סתם [אלא] רק אם יש סיבה, וגם אז צריך להקשיב ולא לתת דוח על כל דבר. לפעמים אפשר להעיר את תשומת הלב של הנהג ולהסביר. פעם אחת כשעצרו אותי השארתי לשוטר את הרישיונות, סגרתי את הדלת של האוטו ואז בכוונה עקפתי מול הפנים שלו בפס לבן. הרגשתי [ש]חבל שאני לא יכולה לפוצץ לו את האוטו, הייתי עושה זאת בשמחה אם התורה הייתה מתירה.

כשנשאל כיצד רצוי היה לשפר את תפקודם של שוטרי התנועה ענה נהג מס' 9: "רק ביחס ובהבנה שלהם. זה תלוי בהם". מכאן שהמפתח להבנת יחסם של נהגים כלפי נציגי החוק נעוץ בביטויים כגון "צריך להקשיב" (נהגת מס' 43), "השוטר הבין אותי" (נהג מס' 5) ו"השוטר לא היה מוכן לשמוע אותי" (נהג מס' 32). ציטוטים אלו מסגירים שאיפה של הנהגים לזכות להבנה מצד השוטרים, או לכל הפחות להזדמנות להסביר את ההיגיון שבהתנהגותם. במילים אחרות, הנהגים מצפים לאפשרות לקיים משא ומתן שיאפשר להם מוצא של כבוד מהסיטואציה. לדוגמה, "שוטר ויתר לי על עקיפה במקום אסור בגלל ששכנעתי אותו שזה לא באשמתי" (נהג מס' 59) או "קיבלתי דוח על דריכה על קו לבן, דבר שלא היה ולא נברא; בסוף השוטר לא ביטל אך המיר אותו בסעיף עבירה אחר" (נהג מס' 67).

ממצאים אלו מעידים שלבד ממיעוט הנוהג באופן שיטתי בניגוד לחוק, מרבית הנהגים לא מתאפיינים בנטייה לאי-לגאליזם אלא בציפייה לשיח בלתי פורמלי עם אנשי החוק, כזה שיאפשר פתרונות גמישים ויצירתיים.

דיון

במחקר זה בחנו מאפייני התנהגות בקרב נהגים ואת יחסם לחוקי התנועה. שלא כמחקרים אחרים, אשר בחנו את תחום הנהיגה בישראל באמצעות מדידות אמפיריות, המחקר הנוכחי בדק מאפייני התנהגות כביש בכלים איכותניים ומנקודת ראותם של הנהגים עצמם. המחקר מציג היבטים שטרם הוקדשה להם תשומת לב מספקת ומעגן אותם בהקשר מקומי וחברתי רחב יותר.

אינטראקציה בין נהגים נוטה מטבע הדברים להיות תמציתית ומתבטאת על פי רוב בסדרה של סימנים ופעולות. דפוס זה מתחייב כאמור מהנסיבות המיוחדות לכביש (המהירות שבה מתרחשת התקשורת בזמן נהיגה והעובדה שנהגים מנועים מיצירת דיאלוג), ואף שהוא עשוי להיות בעל אופי חיובי, לא פעם הוא יוצר תסכול וכעס ואלה גוררים התנהגות תוקפנית. מצב הדברים האובייקטיבי בכבישי ישראל, שבהם צפיפות כלי רכב גבוהה ותנאי הדרך גרועים, תורם לדפוס האינטראקציה הזה ומחמיר אותו. לאור כל זאת דומה שיש מקום להמשיג ולברר את סגנון הנהיגה התוקפני המאפיין נהגים בישראל באופן שיוסיף על המחקר שנעשה עד כה.

מהמחקר עולה שנהיגה תוקפנית מתפרשת בקרב המרואיינים כחלק ממנטליות או מתרבות הרווחת בישראל, תרבות שהם נוטים לבקר אף שהם רואים עצמם חלק ממנה. בהקשר החברתי, התייחסות לכביש במושגים כגון "ג'ונגל" או "שדה קרב" מתקשרת לכאורה למגמה של פיחות ברמת הסולידריות החברתית והעדפת טובת היחיד על פני טובת הכלל. ואמנם, כפי שציינו, בשני העשורים האחרונים מתמקדים מחקרים רבים בתהליכי השינוי שחלו בחברה בישראל ומדגישים מגמות כאלה. מחקרים אלו מדגישים במיוחד את היחלשות האתוס הקולקטיביסטי ואת התחלקות החברה הישראלית לסקטורים המתחרים על יוקרה ועל משאבים (Dowty, 2004; Gutwein, 2001). אבל לצד הנטייה הרווחת לעיסוק בקונפליקטים על רקע סקטוריאלי ואידיאולוגי נזנח המאבק על אינטרסים אישיים שאינם מתקיימים בזיקה לשייכות קבוצתית כלשהי. יוצאת מן הכלל בהקשר זה היא עבודתה של לינדה-רנה בלוך, המתמקדת במושג הפראייר כאתוס חברתי, או ליתר דיוק אנטי-חברתי, אשר מגדיר את יחסי הפרט והחברה בישראל (Bloch, 2003). אימוץ של מושג הפראייר בקרב הציבור, טוענת בלוך, שולל תקשורת קונסטרוקטיבית. זוהי פרספקטיבה חברתית "המתעלמת מזכויותיו ומצרכיו של האחר ומתממשת בערכים שעיקרם [...] חוסר התחשבות בחוקים, אינדיבידואליזם קיצוני, תחרותיות פרועה וגבריות מוגזמת" (Bloch & Lemish, 2008, p.241). אף כי ממצאינו אינם תומכים בקביעה נחרצת זו, הרי שהמושג פראייר מתגלה כמושג מרכזי ורלוונטי בניתוח הראיונות ובזיהוי סגנון נהיגה ייחודי לנהג הישראלי.

"לא להיות פראייר" ותחושת שליטה

ממצאי המחקר מצביעים על כך שנהגים רבים נוטים להגיב באופן אמוציונלי במצבים שבהם נהגים אחרים פעלו באופן הפוגע בזכויותיהם, לפי דעתם. מקרים כאלה נחווים כפגיעה כה חמורה עד כי הם מצדיקים תגובות בוטות נגד הנהג הפוגע, גם במחיר של ביצוע עבירות תנועה. את הממצא הזה אפשר לבחון בראי המושג פראייר ולהשתמש במסגרת פרשנית רווחת המניחה כי המצב הבסיסי

הוא מצב תחרות וכי כלל השותפים באינטראקציה רואים בו מצב פוטנציאלי של הפסד או קיפוח.

זאת ועוד, ייתכן שדפוס התגובה הזה מתקשר לשאיפה המוכרת בקרב נהגים להשיג תחושת שליטה. ההיבט הפסיכולוגי של השליטה בנהיגה נידון רבות בספרות (לדוגמה, Ellwanger & Pratt, 2014) ונמצא כי הוא משפיע על סגנון הנהיגה (Stephens & Ohtsuka, 2014). מהראיונות עולה כי נהגים נוטים להעריך את עצמם ואת הנהגים אחרים על פי התנהגויות שמבטאות שליטה: מעורבות בתאונות דרכים מעידה על שליטה לא מיטבית, ואילו התמודדות עם מצבי נהיגה מלחיצים מבטאים שליטה גבוהה בכלי הרכב. ואולם יהיו כישורי הנהיגה טובים ככל שיהיו, לנהגים יכולת השפעה מוגבלת על האופן שבו אחרים נוהגים ומתנהגים בסביבתם. מבחינה זו אפשר להבין מדוע נהגים בוחרים להמשיג את החוויה באמצעות המושג פראייר: חוויית הפראייריות נובעת מפעולתם של נהגים אחרים, אבל מכוונת לאופי התגובה של הנהג הרואה עצמו נפגע. הראיונות מלמדים שבמצבים של איום על שליטה הנהגים מבטאים צורך להתעשת במהירות ולהשיב לעצמם את ההשפעה על ההתרחשות. לפיכך השאיפה "לא לצאת פראייר", כפי שהנהגים עצמם מגדירים זאת, תכליתה לצמצם ככל האפשר את התלות באחר ולגלות עצמאות בקבלת ההחלטות. לכאורה נראה שמגמה זו גוררת בהכרח הקצנה של עמדות ושל התנהגויות, אולם כפי שהראינו, השאיפה ליוזמה ולשליטה מובילה לעתים דווקא לאיפוק והבלגה. תחושת השליטה מתבטאת בין השאר בשליטה ברגשות, שכן כפי שהציעו המרואיינים, נהג טוב הוא נהג השולט ברגשותיו, כזה שלא יתפתה לנקום גם כאשר הוא מרגיש עצמו פראייר. תגובות אלו טומנות בחובן חידוש באשר להמשגת הפראייר בכביש, שכן אין המדובר כאן ב"פעולה אינסטרומנטאלית אלימה ללא חובה מוסרית, ללא ריסון וללא דרך ארץ" המזוהה לעתים קרובות עם דפוס חשיבה כזה (גור-זאב, 1996, עמ' 161).

שלא כמו מחקרים קודמים, שטענו כי סגנון הנהיגה המקובל בישראל הוא תוקפני (טאובמן בן-ארי, 2004; שמוע-ניר וקוזלובסקי, 2015), מחקר זה מציג תמונה מורכבת יותר שיש בה משום חידוש. ממצאי המחקר עולים שני סגנונות נהיגה האופייניים לנהגים ישראלים, סגנונות שבמבט ראשון סותרים זה את זה. האחד הוא נטייה חזקה לתבוע את זכויותיהם בכביש ולא לוותר למי שמנסה לכאורה לרמוס אותן; נטייה זו מובילה כמעט בהכרח לגילויי תוקפנות ולביצוע עבירות תנועה. הסגנון השני, הנגלה ממצאינו בד בבד עם הנטייה לתוקפנות, הוא נטייתם של נהגים ישראלים לגלות הבנה ואדיבות כלפי נהגים אחרים ובתנאי שפעולה זו תתפרש, על ידם לפחות, כמתן סיוע מתוך בחירה. במובן זה מציגים הנהגים פרשנות סובייקטיבית ואסטרטגית של הסיטואציה באופן שפוטר אותם מתווית הפראייר, וממיר חוויה של חולשה ושל פגיעה בכבוד בחוויה של ביטחון עצמי ושליטה. נהג הצופר בחוסר סבלנות ומקלל את סביבתו, אך בה בעת מוכן לסייע לנהג אחר הנתון במצוקה, מציג דפוס פעולה פרדוקסלי לכאורה שקשה ליישבו בגבולות ההיגיון. ואולם רגישות לנקודת המבט הסובייקטיבית של נהגים מאפשרת להגיע לרובד שמעבר להתנהגויות הנצפות ולהבין כיצד דפוסי תגובה ופעולה שבמבט ראשון סותרים זה את זה נובעים מעמדה פרשנית בעלת היגיון פנימי קוהרנטי.

משמעות החוק: שיח חובות-זכויות גמיש

ממצא חשוב נוסף מצביע על כך שמרבית הנהגים מגלים יחס חיובי כלפי החוק. זהו ממצא מעניין שכן משתתפי המחקר רואים בחוק נקודת מוצא להתנהגותם גם כאשר הם מפרים אותו. כמו ביחסם כלפי נהגים אחרים, גם כאן הסתירה היא למראית עין בלבד. אנו טוענים שעבירות תנועה בזמן נהיגה אינן נובעות מתוך עמדה יסודית של חתירה תחת החוק וזלזול בו, אלא מתפיסה

המזהה פער אפשרי בין רוח החוק ובין מרכיב מופשט של צדק. במילים אחרות, נהגים עשויים שלא לציית כאשר הם חשים שזכויותיהם נפגעות ומבקשים להגן על עצמם מפני אי-צדק שיש בו לעתים סכנה מוחשית. במקרה כזה הם מפרשים את אי-הציות כפעולה שתכליתה שמירה על עקרון השוויון הבסיסי בין משתמשי הדרך.

זהו ממצא משמעותי, שכן בניגוד לעבירות פשיעה קלאסיות, עבירות תנועה – לרבות כאלה המסכנות חיים – מתבצעות על בסיס יומיומי על ידי אנשים הנחשבים נורמטיביים. חשיבה עצמאית והתעלמות מתקנות התקבעו כנורמה בתרבות הישראלית. יאיר (2011) טוען שמבחינה היסטורית התגבשה גישה זו בעידן שבו נדרש היישוב היהודי (ולאחריו המדינה הצעירה) לפעול בהעדר תכניות ומשאבים ובניגוד לגורמי סמכות חיצוניים. על אף המציאות שהשתנתה, מסביר יאיר, תחבולנות ואלתור השתרשו כאתוס חברתי שיש בו אלמנטים הרסניים – העדר תכנון, אי קבלת מרות, לקיחת סיכון – אך גם אלמנטים קונסטרוקטיביים כגון יצירתיות ויוזמה. גישה זו עשויה להסביר את הנטייה הרווחת בקרב נהגים לפעול על פי "חוקים אישיים" מטעמי נוחות (טאובמן-בן ארי, 2005). ממצאי מחקר זה אמנם מצביעים על מגמה כזאת אבל מלמדים שחריגה מהחוק נעשית לעתים מתוך תחושה של פגיעה בזכויות הנהג או במצבי חירום שבהם חש הנהג כי נשקפת לו סכנה.

מחוויית הנסיעה בכביש, וגם מאופן השתקפותה בראיונות, עשוי לעלות רושם של העדר חוק, גישה ששפרינצק כינה אותה "איש הישר בעיניו יעשה" (1986, עמ' 22). ואולם ניתוח העומק של הראיונות מלמד שלא מדובר בעבריינות לשמה ובוודאי לא בעבריינות בעלת גוון אידיאולוגי מהסוג ששפרינצק תיאר. כאשר נהגים אכן מגלים יחס גמיש כלפי החוק, התייחסות זו נדמית בעיניהם מוצדקת ואף הכרחית משיקולים של זהירות ושל שמירה על סדר הנדמה הגיוני, שוויוני וצודק יותר. במילים אחרות, עבירה על החוק לא נעשית בהכרח כתגובה רגשית אלא מתוך שיקול רציונלי ומתוך האופן שבו הנהג מפרש את הסיכונים ואת יחסי הגומלין בינו ובין נהגים אחרים.

יחס כלפי נציגי החוק

דפוס ההתייחסות האמביוולנטי כלפי החוק מכתיב גם את היחס אל נציגי החוק, אלה שתפקידם וסמכותם לאכוף אותו. דומה כי נוסף על המתח הקבוע המתקיים בין היחיד להתארגנות החברתית בכבישים, המיושמת בחוקי התעבורה (Freund & Martin, 2009), נהגים ישראלים מושפעים מהנטייה לאנטי-הירכיה ולשוויוניות, שהיא מאפיין מרכזי של התרבות בישראל (יאיר, 2011). נטייה זו נטועה עמוק בהיסטוריה היהודית ארוכת השנים של הימצאות בעמדה של כפיפות וקשורה גם לתגובת הנגד של האידיאולוגיה הציונית, שדגלה ביחסים שוויוניים, ישירים ובלתי פורמליים (Katriel, 1986). חשוב לציין, כפי שעושה יאיר, שהגישה השוללת הירכיה מוצאת לגיטימציה גם במערכות שהן הירכיות במהותן כגון צבא ומשטרה. לפיכך "המפקד המוערך בצה"ל הוא מפקד שמדבר בגובה העיניים, שמצדיק את פעולותיו בכוח שכנוע ואינו מסתפק בחלוקת פקודות מגבוה" (יאיר, 2011, עמ' 146).

ואכן ניתוח הראיונות מעלה התייחסות ביקורתית של נהגים כלפי נציגי החוק ואף ביקורת כללית על מדיניות קשיחה של אכיפה כאשר זו מופנית כלפיהם. נמצא שלצד הציפייה שחוקי התנועה ייאכפו בקפדנות למען הסדר הטוב והבטיחות, נהגים תובעים לעצמם מידה מסוימת של חופש לפעול בניגוד לחוק במצבים שבהם חריגה זו נדמית בעיניהם מוצדקת. במצבים אלו מצפים הנהגים מנציגי החוק להיות גמישים ולמעשה דורשים את הזכות לשאת ולתת על אופני הפרשנות הראויים לחוק. אפשר לטעון שציפיות אלו מבטאות תסכול לנוכח המציאות הקשה בכבישים, הדורשת ציות לחוקים המנוגדים לעתים לאינטואיציה ולאינסטינקטים של הנהג (Freund &

Martin, 2009). ייתכן שבשל השאיפה להשתחרר מהכבלים הללו, יש בקרב המשיבים נהגים שראו בגורמי האכיפה מכשול לנהיגה נכונה ובטוחה.

סיכום

הכביש הוא מרחב קולקטיבי המשמש מוקד לתפיסות סותרות: הוא מזמן חוויה אינדיבידואלית המגובה באידיאות של מימוש עצמי ובדימויים של חופש תנועה, אולם גם תובע מכלל הנוכחים בו להישמע לתקנות מחמירות ובלתי מתפשרות. אלא ששגרת הנהיגה איננה יכולה להתקיים באתרי הקצה הללו, והיא אכן איננה מתקיימת בהם. שני קצותיו של הציר, זה שבו הנהיגה היא ביטוי לאינדיבידואליזם קיצוני וזה שבו הנהג האינדיבידואל כפוף לסדר קשיח, מטשטשים את מרכיב האינטראקציה המתקיימת תדיר בין נהגים. במאמר זה הראינו כי נהגים נוטים על פי רוב לשלב בין שאיפתם לחופש פעולה ובין ההכרח להתחשב בכללים, בין תפיסה ביקורתית של החוק ובין היכולת להפעיל שיטור עצמי. דווקא הדגשת ממד הסכנה, קרי אפיון של נהגים אחרים כפראים ושל הכביש כשדה קרב, משמשת לחידוד הצורך באחריות אישית וסובלנות. מסקנתנו היא שבניגוד לנטען במחקרים קודמים, נהגים מגלים מידה רבה של רפלקסיביות בנוגע לשאלות של סדר, צדק ויחסי גומלין הדדיים.

הדיאלקטיקה שבין כיבוד החוק וזלזול בו ואף היחס האמביוולנטי כלפי נהגים אחרים משתקפים מדברי הנהגים ומהאופן שבו הם מפרשים את התנהגותם בכביש. תובנות אלו התאפשרו הודות למחקר הנרטיבי, ואפשר שלא היה אפשר להגיע אליהן באמצעים אחרים כגון ניתוח ההתנהגות הנצפית בלבד או באמצעות שאלונים. מבחינה יישומית ממצאי המחקר תורמים להבנה טובה יותר של התנהגות הכביש ושל תופעת אי-הציות לחוק, ולפיכך עשויים לסייע בגיבוש מדיניות ציבורית בנוגע לטיפול בתאונות דרכים. עם זאת חשוב להזכיר היבטים שעלו במהלך המחקר ומסתמנים כנושאים הראויים למחקר המשך. נושא אחד כזה הוא האופן שבו נכרכת התנהגות כביש בתפיסות סטריאוטיפיות באשר להבדלים בין המינים ובין נהגים יהודים לערבים. כך למשל ההבחנה שערכו חלק מהנהגים ומהנהגות בין "נהיגה גברית" ל"נהיגה נשית": כדאי לבחון כיצד קשורה הבחנה זו למצבי תחרות ותוקפנות, או להבדיל – לביטויי סובלנות ונימוס. קיימים סקרים ומחקרים שתיארו הבדלים התנהגותיים בין נהגים ערבים ליהודים (טאובמן בן-ארי, 2004; פקטור, מהלאל ורפאלי, 2016), אולם לא ניתן בהם ביטוי מספק לעמדות הנהגים עצמם. נושאים אלו ואחרים, שעל אחדים מהם הצבענו כאן, משקפים את הפוטנציאל שגלום במחקר הסוציולוגי בתחום הנהיגה. תחת התפיסה הרואה בכביש שום-מקום (non-place), אנו מציעים להמשיך ולחקור אותו כמוקד של פעילות יומיומית ואינטנסיבית שבה לוקחים חלק כלל מרכיבי החברה הישראלית.

מקורות

אבו רביע-קווידר, ס' (2010). סובייקטיביות במחקר נרטיבי: המקרה של מחקר פמיניסטי-ילידי. בתוך ר' תובל-משיח וג' ספקטור-מרזל (עורכות), *מחקר נרטיבי: תיאוריה, יצירה ופרשנות* (עמ' 155–175). ירושלים: מאגנס.

אילן, ש' (25 בינואר 2007). הדיבר האחד עשה: לא תצא פראייר. *הארץ*. אוחזר ב-15 בינואר 2016.

אלמוג, ע' (2004). *פרידה משרוליק: שינוי ערכים באליטה הישראלית*. אור יהודה: כנרת זמורה ביתן.

בן אליעזר, א' (2003). החברה הצבאית והחברה האזרחית בישראל. בתוך מ' אל-חאג' וא' בן אליעזר (עורכים), *בשם הביטחון: סוציולוגיה של שלום ומלחמה בישראל בעידן משתנה* (עמ' 29–76). חיפה: אוניברסיטת חיפה.

גור-זאב, א' (1996). על הכלכלה הרציונלית של תאונות הדרכים. *תיאוריה וביקורת*, *9*, 147–164.

טאובמן בן-ארי, א' (2004). נהגים צעירים: על פרדוקסים והמפתח לפיצוחם. *מאמר לכנס אור ירוק 3*. אוחזר ב- 15 בינואר 2016.

—— (2005). סקירת ספרות בנושא: פרופיל הנהג הישראלי. *הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים*. אוחזר ב-15 בינואר 2016.

יאיר, ג' (2011). *צופן הישראליות*. ירושלים: כתר.

כתריאל, ת' (1999). *מילות מפתח: דפוסי תרבות ותקשורת בישראל*. חיפה: אוניברסיטת חיפה וזמורה ביתן.

למיש, ד' (2000). "אם אתה לא שם אתה לא קיים": הפרסומות כאשנב הצצה לחברה הישראלית. בתוך ח' הרצוג (עורכת), *חברה במראה* (עמ' 539–560). תל אביב: רמות.

הלמ"ס (2013). *כלי רכב מנועיים 2012*. אוחזר ב-15 בינואר 2016.

פקטור, ר', מהלאל, ד' ורפאלי, ע' (2016). *מעורבותם של אוכלוסיית הלא-יהודים בתאונות דרכים בישראל: מאפיינים וגורמים*. המכון לחקר התחבורה בטכניון – מכון טכנולוגי לישראל ומרכז רן נאור לחקר הבטיחות בדרכים.

סמוחה, ס' (2006). האם ישראל מערבית? בתוך א' כהן, א' בן-רפאל, א' בראלי וא' יער (עורכים), *ישראל והמודרניות: למשה ליסק ביובלו* (עמ' 49–82). תל אביב ובאר שבע: יד יצחק בן צבי.

רוניגר, ל' ופייגה, מ' (1993). תרבות הפראייר והזהות הישראלית. *אלפיים*, *7*, 118–136.

רם, א' (2005). *הגלובליזציה של ישראל: מק'וורלד בתל אביב, ג'יהאד בירושלים*. תל אביב: רסלינג.

שמוע-ניר, ל' וקוזלובסקי, מ' (2015). הקשר בין מאפייני הנהג לנהיגה תוקפנית. *מגמות*, *50*, 45–78.

שפרינצק, א' (1986). *איש הישר בעיניו: אי-לגליזם בחברה הישראלית*. תל אביב: ספרית פועלים.

Augé, M. (1995). *Non-places: An introduction to supermodernity*. London: Verso.

Azaryahu, M. (2000). McIsrael? On the "americanization of Israel". *Israel Studies*, *5*(1), 41–64.

Bloch, L. R. (2003). Who's afraid of being a Freier? The analysis of communication through a key cultural frame. *Communication Theory*, *13*, 125–159.

Bloch, L. R. & Lemish, D. (2008). Persuasion through insult: The "f" word in Israeli media. *Media, Culture & Society*, *30*(2), 239–256.

Dalakoglou, D. (2010). The road: An ethnography of the Albanian–Greek cross-border motorway. *American Ethnologist*, *37*(1), 132–149.

Dannefer, W. (1977). Driving and symbolic interaction. *Sociological Inquiry*, *47*(1), 33–38.

Dowty, A. (2004). The tribalization of Israel? In A. Dowty (Ed.), *Critical Issues in*

Israeli Society (pp. 1–7). Westport: Preager.

Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L. T., Miller, T. L., & Rodgers, S. E. (2001). Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal*, *38*(2), 323–331.

Ellwanger, S. J. & Pratt, T. C. (2014). Self-control, negative affect, and young driver aggression: An assessment of competing theoretical claims. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, *58*(1), 85–106.

Factor, R., Mahalel, D., & Yair, G. (2007). The social accident: A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents. *Accident Analysis & Prevention*, *39*(5), 914–921.

Freund, P. & Martin, G. (2009). The social and material culture of hyperautomobility: "Hyperauto". *Bulletin of Science, Technology & Society*, *29*(6), 476–482.

Goffman, E. (1966). *Behavior in public places: Notes on the social organization of gatherings*. New York: Free Press.

Gutwein, D. (2001). Left and right post-Zionism and the privatization of Israeli Collective memory. *Journal of Israeli History*, *20*(2–3), 9–42.

Herzfeld, M. (1997). *Cultural intimacy: Social poetics in the nation state*. New York: Routledge.

Hiebert, P. G. (1976). Traffic patterns in Seattle and Hyderabad: Immediate and mediate transactions. *Journal of Anthropological Research*, *32*(4), 326–336.

Hobsbaum, E. (1990). *Nations and nationalism since 1780: Programme, MYTH, reality*. Cambridge: Cambridge University Press.

Jonasson, M. (1999). The ritual of courtesy: Creating complex or unequivocal places? *Transport Policy*, *6*(1), 47–55.

Katriel, T. (1986). Talking *straight: Dugri speech in Israeli Sabra culture*. Cambridge: Cambridge University Press.

Katz, J. (1999). How emotions work. Chicago: University of Chicago Press.

Merriman, P. (2004). Driving places: Marc Augé, non-places, and the geographies of England's M1 motorway. *Theory, Culture & Society*, *21*(4–5), 145–167.

Rattner, A., Yagil, D., & Pedahzur, A. (2001). Not bound by the law: legal disobedience in Israeli society. *Behavioral Sciences & The Law*, *19*(2), 265–283.

Shamoa-Nir, L. & Koslowsky, M. (2010). Aggression on the road as a function of stress, coping strategies and driver style. *Psychology*, *1*, 35–44.

Sheller, M. (2004). Auto motive emotions: Feeling the car. *Theory, Culture and Society*, *25*(4–5), 221–242.

Shinar, D. (1998). Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*,

1(2), 137–160.

Stephens, A. N. & Ohtsuka, K. (2014). Cognitive biases in aggressive drivers: Does illusion of control drive us off the road? *Personality and Individual Differences*, *68*, 124–129.

Toiskallio, K. (2002). The impersonal Flâneur: Navigation styles of social agents in urban traffic. *Space & Culture*, *5*(2), 169–184.

Virilio, P. (1995). *The art of the motor*. Minneapolis: University of Minneapolis Press.

Wolcott, H. F. (1994). *Transforming qualitative data: Description, analysis and interpretation*. Thousand Oaks: Sage.