



שם הפרויקט		מס' פרויקט
תפיסת סיכון בקרב רוכבי קורקינט חשמלי ובחינת הקשר למאפיינים דמוגרפיים		2022-01-025
מנחה שותף	מנחה אקדמי	
-	ד"ר אבינועם בורובסקי	
חברי הצוות		
	מיכל שדה	עמית ינוביץ'
	shaubim@post.bgu.ac.il	amityano@post.bgu.ac.il

## תקציר

בשנים האחרונות חל גידול ניכר בשימוש בכלי רכב זעירים ובפרט, בקורקינטים החשמליים. הגידול בשימוש בכלי זה מביא ליתרונות רבים, כמו הפחתת עומסי תנועה, זיהום האוויר, חיסכון בדלק, קיצור זמני נסיעה וסיוע בקידום חברתי (כלי תחבורה זול יחסית). אולם יחד עם הגידול הניכר בהיקף השימוש עולים גם הסיכונים הבטיחותיים בשימוש בקורקינטים חשמליים. בנוסף לעלייה המהותית בהיקף השימוש בקורקינטים חשמליים, מחקרים מראים כי גורמים נוספים כגון אי ציות לחוקי התנועה (למשל אי חבישת קסדה) ומאפייני הכלי (למשל חוסר יציבות), תורמים לעלייה בכמות התאונות ובחומרתן. בעקבות העובדה כי ישנם מחקרים מועטים העוסקים בקורקינטים חשמליים, בפרק סקר הספרות התבססנו גם על מידע שנמצא במחקרים העוסקים באופניים חשמליים, מאחר ומדובר בכלי רכב זעיר הדומה במאפייניו לכלי הנחקר. מנתוני מחקרים עולה כי קיים קשר בין מאפיינים דמוגרפיים לבין תפיסת סיכון ברכיבה ועל כן נרצה לבחון קשרים אלו.

שימוש בשאלוני התנהגות לצורך הערכת התנהגויות מסוכנות של משתמשי דרך גדלו במידה ניכרת במחקרים יישומיים עבור בטיחות בדרכים. בהקשר זה, כלים עדכניים כגון שאלון התנהגות הרכיבה על אופניים (CBQ (Cycling Behavior Questionnaire), צובר תאוצה בשנים האחרונות, עובר התאמה ובדיקות בשפות שונות, ובכך ניתן לשימוש במדינות מגוונות. במחקרנו ביצענו שימוש בשאלון CBQ מתוקף המותאם לרוכבי קורקינטים חשמליים ולמאפייני האוכלוסייה במדינת ישראל, זאת בכדי לחקור הבדלים במאפיינים דמוגרפיים והרגלי רכיבה בתפיסת הסיכון של רכיבה על כלי זה. בהתאם לממצאים ממחקרים קודמים שבוצעו בנושא התבססו השערותינו. במחקרנו שיערנו שככל שהרוכב הינו מבוגר יותר כך נצפה לראות תפיסת סיכון גבוהה יותר. עבור מאפיין המגדר שיערנו שגברים הינם בעלי תפיסת סיכון נמוכה בהשוואה לנשים. בנוסף, שיערנו שרוכבים שחוו תאונה עם הקורקינט בעבר יהיו בעלי תפיסת סיכון נמוכה בהשוואה לרוכבים שלא חוו תאונה. עבור הרגלי רכיבה שיערנו שככל שתדירות הרכיבה עולה כך תפיסת הסיכון של הרוכב תעלה בהתאמה וכמו כן, ככל שוותק הרכיבה של הרוכב גבוה יותר כך תפיסת הסיכון שלו תהיה גבוהה יותר. עבור מאפיין השכלה, שיערנו שרוכבים בעלי השכלה גבוהה יהיו בעלי תפיסת סיכון גבוהה בהשוואה לרוכבים בעלי השכלה בסיסית. וכן, ככל שאזור מגוריו של הרוכב בעל צפיפות אוכלוסין גבוהה יותר כך תפיסת הסיכון שלו תהיה נמוכה יותר.

השאלון הופץ באמצעות שיטות דגימה של נוחות וכדור שלג, בקבוצות ייעודיות ב-Facebook, WhatsApp וב-Telegram באמצעות תוכנת Qualtrics. את תוצאות השאלונים ניתחנו באמצעות תוכנה ה-SPSS על ידי מבחנים סטטיסטיים של ANOVA, מבחנים א-פרמטרים ומבחני t. הממצאים שהתקבלו מראים כי השפעת המאפיינים הדמוגרפיים של תפיסת הסיכון במדינת ישראל שונה במהותה מאוכלוסיות שונות עבורם בוצע ניסוי דומה ברחבי העולם. עם זאת אוששו ההשערות שקבוצת גילאים צעירה (18-35) מבצעת שיעור גבוה של עבירות תנועה לעומת קבוצת גילאים מבוגרת (+36), שקיים קשר חיובי בין ידיעת החוק לבין התנהגויות חיוביות ושרוכבים שחוו תאונה או פציעה הינם בעלי שיעור גבוה של עבירות תנועה בהשוואה לרוכבים שלא חוו תאונה.

לסיכום, תפיסת הסיכון של רוכבי קורקינטים חשמליים לא בהכרח מושפעת מהמאפיינים הדמוגרפיים ומהרגלי הרכיבה של אוכלוסיית מדינת ישראל, מלבד המאפיינים שפורטו לעיל.

**מילות מפתח:** קורקינטים חשמליים, תפיסת סיכון, מאפיינים דמוגרפיים, הרגלי רכיבה, שאלוני CBQ.