"פער האמפתיה הוא המרחק בינך לבין אדם אחר שאתה מנסה לחוות את הפגיעות שלו", מסביר טראוט בראיון ראשון לכלי תקשורת ישראל. "יכולים להיות מגוון מקורות לפער הזה – פערים תרבותיים, פער הכנסה, הבדלי גיל או הבדלי אישיות. אנשים מבינים שקשה להזדהות עם אנשים ששונים מהם, אבל לא ממש ברור להם איך לגשר על הפער הזה.

"התגובה האמפתית הראשונית שלנו היא סבעית ומיידית. אין אדם שיראה ילד רעב וימנע ממנו אוכל, לא משנה מה השיוך הפוליטי שלו. אבל כשאנחנו נחשפים ליותר מדי סבל, אנחנו יכולים להיהפך לאדישים ופשוט להעביר ערוץ בט־לוויזיה כשמבקשים מאיתנו כסף. אנחנו גם עלולים להתחיל לסבול בעצמנו: יש אפילו הגדרה קלינית לזה בבריטניה, 'עייפת חמלה' (compassion fatigue). לוקים בה, למשל, ער־בדים בהוספיס שמרגישים חוסר יכולת לעזור לחולים שבהם הם אמורים לטפל, וזה גורם להם לדיכאון". תחושה דומה של חוסר אונים מופיעה גם כשאנחנו לא מתמקדים בבן אדם הסובל בקרבתנו, אלא מנסים לחשוב על נתוני עוני מופשטים או סוגיות חברתיות מורכבות. ובסופו של דבר, אומר טראוט, אנחנו אנושיים. "לאנשים יש החזים שלהם לחיות, וקל להם לא לשים לב לנסיבות שבהן מצויים אנשים אחרים".

הכשל האמפתי הזה חל, כאמור, גם על עצמנו. "פער האמפתיה יכול להיות גם מחסום בינך לבין העצמי העתידי שלך. אתה עשוי להתקשות להבין כיצד ייראו חייך בע־תיד, ולכן לא להעריך נכון איך פעולות שאתה עושה היום ישפיעו על ימיך בזמן אחר. יש פתגם איטלקי ישן שאומר שאתה מעביר את המחצית הראשונה של חייך בהתעללות בבריאות שלך, ואת המחצית השנייה בדאגה לה. אם לא היינו מעריכים את העתיד הערכת חסר, היינו דואגים קצת יותר לבריאות שלנו עכשיו". חוסר החשיבה על העתיד בא לידי ביטוי בכך שבמסכמנו לעתיד, בציה משמעותית באַ־רה"ב שרורשת כבר שנים פעולות חריפות של הרשויות.

טראוט מרחיב על כל אלו, אבל עיקרו של "פער האמ־פתיה" אינו בבציה אלא בפתרונות. "כדי להיות אמפתיים באופן אפקטיבי צריך לנסות להשיג את המטרות שהצבנו לעצמנו, בלי שזה יַדרוש מאיתנו המון תשומת לב והשׁ־קעה רגשית שיהפכו אותנו לאדישים לאחרים או במצוקה רגשית בעצמנו. כיום, לראשונה בהיסטוריה, יש בידינו ממצאים מדעיים שיכולים לסייע לנו לעשות את זה".

איך המדע יכול להחליף את הבחירה

הקורבן הראשון של הממצאים המדעיים הוא הרצון החר־פשי. טראוט, כאמור, הוא חלק מזרם גובר של אנשי אקדמיה שמנפצים את האמונה האנושית המרכזית שאנחנו יודעים מה טוב לנו ופועלים בהתאם, כשלמעשה אנחנו בדרך כלל מר־בלים על ידי הנסיבות. הרצון החופשי, טוענים החוקרים, הוא בסופו של דבר עֶבֶר להטיות פסיכולוגיות שונות, כמו זו שד־בקה בסביל ולא בפעיל. טראוט מביא אין־ספור דוגמאות לכך, עם מחזרים משתנים. סוגיית החיסונים, למשל: כשמאפשרים להורים להחליט אם לחסן את ילדיהם בחיסון שסיכוי התמותה ממנו הוא 1 ל־70 אלף, הם יעדיפו לא לחסן אותם – גם אם סיכון התמותה מהמחלה כפול. בני אדם בדרך כלל מעדיפים להיות קורבנות סבילים מאשר לגרום למשהו לרע באופן פעיל. מערך ההטיות מנצח את הרצון החופשי ומרחיק מההחלטה הראויה. "הדרך הנכונה לחשוב על הרצון החופשי שלנו", כותב טראוט בספרו, "היא כמו על כבשה. באמת יש שם חיה, אבל היא מאוד רזה אחרי שמורידים את כל הצמר שמסביב".

אנחנו שוגים בהנחת הרצון החופשי לא רק בנוגע אלי־נו, אלא גם כשאנחנו מתבוננים באחרים. זוהי "טעות הייחוס הבסיסית" – אנחנו נוטים לייחס התנהגות של אחרים לאופי שלהם או לבחירה חופשית, במקום לנסיבות. צורת החשיבה הזאת, טוען טראוט, דומיננטית במיוחד בארה"ב האינדיבי־דואליסטית, ובאה לידי ביטוי ביחס האמריקאי לעניים. בעוד שבאירופה הרוב (54%) מתייחס לעוני כתוצאה של מזל ביש, הרוב המכריע בארה"ב (70%) סבור שהעניים הם שאחראים למצבם. ואם כך הדבר, יש פחות סיבות לעזור להם.

פולחן הרצון החופשי האמריקאי – שהולך היטב עם הר־מקורטיה והקפיטליזם – דוגל גם בכך שהאזרחים ייקחו כמה שיותר אחריות על חייהם, ושהממשלה תהיה מעורבת בהם כמה שפחות. טראוט ממליץ לוותר על האשליה הזאת ולע־בור ל"אסטרטגיות חיצוניות" – מערכת של גורמים חיצו־ניים שתאפשר לנו לאזן את המגבלות האנושיות שלנו.

לפעמים אנחנו יכולים לעשות את זה בעצמנו. מדינת מיזורי, למשל, מאפשרת למהמרים כפייתיים לרשום את עצמם במאגר מידע מיוחד, שהרשומים בו אינם מורשים להיכנס לבתי הקזינו בשטחה. כך, בהחלטה חד־פעמית, המהמר יכול להגן על עצמו מפני עצמו.

אבל את עיקר האחריות מבקש טראוט להטיל על הממשל, שיוביל את הציבור להחלטות הנכונות או יקבל אותן במקומו. כדי לוודא שהממשל מחליט נכון עליו להיעזר במדע, וליתר דייוק במדעי החברה. טראוט אינו טוען שלמדעניים יש מונו־פול על ההחלטות הנכונות: הוא רק גורס שכשהמטרות ברור ורות ומשותפות לכולם – למשל, מיגור העוני בקרב ילדים – רק למדעי החברה יש הכלים להוביל אותנו לשם. כך שגם אם מרובר בתחום החשוף לביקורת, הספר של טראוט גרוש בהצעות לתיקון העולם בהתבסס על מדעי החברה.

ומדובר בהצעות שיכולות להציל חיי אדם. נוסחאות מת־מטיות מאפשרות לנבא אילו אסירים יזהורו לחיי פשע, אם עונשם ייקצב; הנוסחאות עושות את זה טוב יותר, מתברר, מוערדות השחררורים של שירות בתי הסוהר. בעניין אחר, כבר הוכח כי חסמים נגד התאבדות – מבקרה על מכירת נשק ועד מעקות בטיחות על גשרים – מצמצמים מאוד את מספר המ־תאבדים. תכנון עירוני שרואג לפיזור נכון של סופרמרקטים ברחבי העיר יכול להוביל לתזונה טובה יותר ולהוריד את שיעור השמנת היתר באוכלוסייה. כל המחקרים והממצאים הללו קיימים ונגישים, אבל מקבלי החלטות משתמשים בהם באופן מוגבל ביותר כשהם מגבשים מדיניות ציבורית.

טראוט מצר על כך: מצאתי כאלה, הוא אומר, יכולים לשׁ־נות לגמרי גם את המצב החברתי־כלכלי. כך, במקום להסתמך על רצון טוב ותרומות לעניים, טראוט ממליץ להעביר כסף מעשירים לעניים באופן ממוסד – במילים אחרות, להעלות מסים. זו כמובן אינה הצעה חדשה, והיא אינה חביבה במיוחד על חלק גדול מהציבור, שטוען שהעלאת מסים תפגע באיכות חייו. טראוט מגייס את המדע גם לכאן: "אחד הממצאים הבול־טים במחקרים על איכות החיים היא שחוץ מבמקרים קיצוניים, אנשים מסתגלים כמעט לכל שינוי, וזה נכון גם לגבי הכנסה. בעוד שלתוספת של כסף יש השפעה חיובית אדירה על אוש־רם של עניים, הפחתה של כמות זהה של כסף מאנשים עם הכנסה גבוהה אינה משפיעה כלל על האושר שלהם. אם אין לך הכסף הזה אתה פשוט מסתגל. אנשים מערכים הערכת יתר את המידה שבה עוד רכוש יעלה את רמת האושר שלהם, ומעריכים הערכת חסר את יכולת ההסתגלות שלהם. לעוני, לעומת זאת, המחקרים מראים כי אי אפשר להסתגל".

מה כבר אפשר ללמוד מפילוסופים

כל אלה רעיונות קונקרטיים – קצת מפתיעים לנו־כח היובדה שטראוט הוא פילוסוף. כיום הוא מרצה בכיר באוניברסיטת לוויה בקיעקו, אבל לתחום התגלגל במק־רה. טראוט גדל בפנסילבניה, במשפחה של חשמלאים ובעלי מלאכה. בנעוריו קרא ספר של תומס הובס, וגילה את הפי־לוסופיה. עם זאת, הוא נותר עם רגליים על הקרקע. "ידע־תי שאם דברים לא יסתדרו תמיד אוכל לעשות משהו אחר, ושלא ארעב ללחם. עבדתי בעבודות רבות, כולל במפעלים, נהנתי במשאית כל הקולג'. בסוף שנות השמונים, כסשיימתי את הדוקטורט ושוב העבודה בפילוסופיה היה בצרות, ודעתי שבכל מקרה אוכל לעבור בנהיגה".

בלימודי הדוקטורט באוניברסיטת קורנל הרבה טראוט להַ־שתתף בקורסים בפסיכולוגיה קוגניטיבית, שחשפו בפניו את הפער בין הדיונים הפילוסופיים לעולם האמיתי, זה שבו אנ־שים חושבים ומקבלים החלטות. "חשתי תסכול עמוק מהעיק־שות שהם חלק מהפילוסופים במבודדים את עצמם מהממצאים של מדעי ההתנהגות", הוא אומר. "גם כיום מקובל בפילוסופיה לעסוק בעקרונות מופשטים במקום באנשים שמנסים לקבל החלטות כמיטב יכולתם, אבל עם מעט משאבים, הרבה הס־חות דעת ויכולת מוגבלת. התוצאה של ההתמקדות במודלים מופשטים היא שלפילוסופים יש מעט מאוד דברים קונקרטיים לומר על האופן שבו החברה שלנו צריכה להתנהל".

יש פילוסופים שחושבים שזה לא תפקידם לתת הצ־עות מעשיות.

"אז לא ברור לי מה בדיוק הם עושים. הייתי רוצה שמי שעוסק בבניית תיאוריה פוליטית מתרכבת יסביר לי למה העיסוק הזה שקול ליותר ממשחק בקובייה הונגרית, או צורה מאוד מפתה של אלכימיה".

ובכל זאת, טראוט נשאר פילוסוף: גם אם הרעיונות שלו מפורטים, מעשיים ונגישים על מדעי החברה, המטר העיקרי הוא שעליונו לשנות את האופן שבו אנחנו חושבים על עצמנו ועל החברה, ובעיקר על מידת המעורבות הרצויה של המ־דינה בחיינו. המדינה, ובייחוד המחוקקים, הוא טוען, צריכים להתאים את עצמם להתקדמות המדעית. ההתאמה הנדרשת, לפי טראוט, מרחיקת לכת: הוא ממליץ להעביר כל הצעת חוק הנוגעת למדיניות חברתית לעיונם של מדענים, שיוכלו לומר אם היא מתיישבת עם הידע שיש בידינו לגבי ההתנהגות אנושית ולהציע דרכים טובות יותר להשיג את המטרות המ־בוקשות. "אחרי הכל, לרוב המכריע של המחוקקים אין הרקע המדעי שיאפשר להם לקבל את ההחלטה הנכונה. מדיניות ציבורית היא פשוט עניין מורכב מדי מכדי לבסס אותה על אנקדוטות מקריות מחייהם של המחוקקים".

> לרוב המכריע של המחוקקים אין הרקע המדעי שיאפשר להם לקבל את ההחלטה הנכונה. מדיניות ציבורית היא פשוט עניין מורכב מדי מכדי לבסס אותה על אנקדוטות מקריות מחייהם של המחוקקים"

> "לאורך כל ההיסטוריה האמריקאית ביצענו ניסויים חברתיים. פשוט ביצענו אותם לא טוב. צריך להחליט מה היעד, ואז לבחון את הדרכים להשיג אותו. אי אפשר לומר 'ניסויים חברתיים זה רע', ולעבור לקיצוצים. גם זה ניסוי חברתי"

צילום: ג'יי רובינץ

טראוט. "לראשונה בהיסטוריה יש בידינו ממצאים מדעיים שיכולים לסייע לנו להתגבר על פער האמפתיה"

האם אובמה יעמוד גם במשימה הזאת

השינוי המחשבתי שטראוט מציע עומד היום למבחן בארה"ב, כשממשל אובמה מנסה להעביר רפורמה שתיתן לראשונה ביטוח בריאות לכל אזרחי המדינה ונתקל בקשיים לא מועטים. "הרעיון שבבסיס הרפורמה דווקא זוכה לתמיכה ציבורית רחבה. איש אינו מתנגד לכך שב־47 מיליון אמ־ריקאים לא מבוטחים יקבלו ביטוח בריאות. אבל מצד אחד חברי קונגרס תלויים בלוביסטים ובתרומות הקמפיין שלהם, ולכן הם מקשיבים להם ולא לרחשי הלב של הציבור. ומצד אחר, הדיון הוסט לנושאים טעונים כגון הפלות והמתות חסד, שבעצם לא ממש קשורים לרפורמה המוצעת".

ויש מי שפשוט לא רוצים שהממשלה תתערב בחייהם.

"אנשים אכן מודאגים, באופן מופשט, מהתערבות גדולה יותר, ומכך שהממשלה תגביל את אפשרות הבחירה. אבל את האנשים הללו צריך לשאול: האם חברות הביטוח אינן כופות עליך כיום בחירות מסוימות? הן יכולות לסרב לכסות אותך, לשלול מימון לטיפולים מסוימים, לקבוע רף הוצאות עליון לעבורך או אפילו לבטל את הפוליטה שלך כשאתה חולה. אם מה שמראיג אותך הוא יכולת הבחירה שלך, בכלל לא ברור שהמגזר הפרטי נותן לך יותר שליטה מהממשלה".

מה לגבי תוצאות אחרות של התערבות ממשלתית? מתנגדי המסים, למשל, אומרים שהם פוגעים בחירות.

"יכול להיות שהחדשנות תיפגע. אבל המסר הכללי שלי הוא שטענות כאלה צריך לבחון באופן ניסיוני, ולאורך זמן. צריך פשוט לברוק אם החדשנות יורדת בתקופה שבה מע־לים מסים, ואז להתאים את המדיניות לתוצאות".

זה נשמע כמו ניסוי חברתי.

"כשאנשים אומרים שניסוי חברתי הוא דבר מסוכן, שזה נשמע כמו 'האח הגדול' או כמו סוג של פטרנליזם, הם מתע־למים מהעובדה שלאורך כל ההיסטוריה האמריקאית ביצענו ניסויים חברתיים. פשוט ביצענו אותם לא טוב. המדיניות הכלכלית של רייגן, למשל, היא דוגמה לניסוי ארוך טווח שנכשל די מהר, ושהממשלה לא היתה מעוניינת לנהל באופן מדעי. כשעושים ניסויים, צריך לעשות אותם כמו שצריך – להחליט מה היעד שלנו, למשל לספק ביטוח בריאות לכו־לם, ואז לבחון מה התוצאות של דרכים שונות להשיג את היעד הזה. אי אפשר לומר 'ניסויים חברתיים הם דבר רע', ואז לעבור לקיצוצים. גם קיצוצים הם ניסויים חברתיים".

זה לא נגמר בריינגן: גם את ימי ג'ורג' בוש הבן מגדיר טראוט כ"נבערות אנטי־מדעית". ממשל אובמה, לעומת זאת, הצטייר כבר בסולדה של פסיכולוגים חברתיים וכ־לכלנים התנהגותיים. "האנשים הנכונים לוחשים באוזנו", אומר טראוט. "נראה לי שאובמה מוהה מתי נושאים הם מו־רכבים, וכשהוא מנסה לנסח מדיניות הוא מתייעץ עם אנ־שים שיידעו איך לבחון את המדיניות האת גם עובדת".

יכול להיות שאובמה פשוט אמפתי יותר מבוש?

"אפשר לומר את זה. אבל אצל מישהו כמו בוש יש גם נטייה לדבר במונחים של אינדיבידואליזם קיצוני, של קאובויי באזור הַסְפָּר. אובמה מודע לעובדה שזו נוסטלגיה לזמן שלא היה קיים, אידאליזציה שמתעלמת מהאופן שבו אנחנו קשו־רים זה לזה ומגיבים זה לזה. אנשים אינם אוסף של יחידים המבודדים זה מזה, אלא קשורים אחד לשני. ואם אתה מתייחס לאנשים כפי שהם באמת, אתה גם מנסח מדיניות שמתייחסת אליהם באופן מציאותי, עם כל היבלות שלהם". ■

מתבונן
על העולם החדש

שיזף רפאלי

איך אנחנו נוהגים, ומה זה אומר עלינו? שואל טום ונדרבילט בספרו "Traffic". רב־המכר הזה, שיוצא כעת בכריכה רכה, הוא ניסיון מעניין להעשיר את השיח בנושא הכל כך חשוב של נהיגה והתנהגות, ומציע סיכום מקיף וקריא של המחקרים העוסקים באדם הנוהג. החומר הזה מעורר מחשבה; אחרי הכל, נהיגה היא גם מבחן אישיות השלכתי, והיא שילבה טכנולוגיה והתנהגות הרבה לפני שהיו כאן מחשבים, רשתות ו"משתמשים". היא נוגעת להרבה יותר אנשים, וגם קטלנית הרבה יותר מכל מחשב.

יש לנו רשות לאומית לבטיחות בד־רכים, תוכניות לימוד המוקדשות לנו־שא, עמותות רבות שנלחמות בקטל בכבישים, אגף מיוחד במשטרה ואפילו תוכנית לאומית רב־שנתית. יש שי־נויים לטובה, אבל הקטל נמשך. הנתו־נים מעידים על מרכזיותה של המכונית בחיינו. אמנם כאן זה לא אמריקה, ויש אנשים שמצליחים לחיות בלי לנסוע ברכב ממונע כל יום. אבל גם הם מע־טים, ומתמעטים.

לנוכח המרכזיות הזאת, מוזר שטכ־נולוגיית התעבורה וניהולה אינם נמ־צאים במקום בולט דיו בראש מעייננו. כלי התקשורת והשיח הציבורי מקדישים כל כך הרבה לנושאי חוץ וביטחון, וכל כך מעט לענייני תחבורה. בשמותיהם של כמה פרשנים צבאיים תוכלו להיזכר, ולעומתם כמה פרשני תחבורה זכורים לכם? בהיצתן מספר השעות שאנו מבלים מאחורי ההגה, גובה ההוצאה המשפחתית על מכוניות, תרומתן לזיהום האוויר ולי־רעש, תשטה המוקדש לבכישים ולחניות, הנזק שפפקים גורמים לכיסנו ולבעסנו – היה אפשר לצפות שנושא התעבורה יקבל כיסוי רחב ועמוק יותר.

אם על הסמול טוק בנושא מזג האוויר נהוג לשאול "למה כולם מדברים על מזג האוויר ואף אחד לא עושה שום דבר בעניינו?", אני שואל: למה לא מדברים יותר על תחבורה, גם אם אין ממש מה לעשות כרגע?

אותנו על תחבורה. יש לונדרבילט תובנות יותר מובנות מאליהן – ככל שניסע מהר יותר, כך יתרבו התאונות – אבל גם הע־רות שמחרשות יותר. למשל, ככל ששלטי הדרכים מתרבים, כך גדלים הסיכונים. דווקא שיטות אירופיות שמשאירות לנהג חופש בחירה רחב יחסית מובילות לסביבה תעבורתית רגועה ובטוחה יותר.

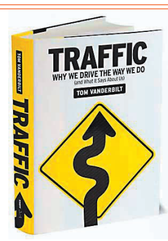
"טראפיק" מנסה לעשות זאת. כותרת המשנה של הספר מבטיחה להסביר "למה אנחנו נוהגים כמו שאנחנו נוהגים", ונדרבילט עושה זאת לאורך הספר וגם בבלוג המעודכן שלו, howwedrive.com. הספר עמוס עובדות ותובנות, וגם אנק־דוטות קטנות, לא חשובות אבל מסקרנות. הידעתם, למשל, שנהיגה בצד שמאל, כמו בבריטניה, בטוחה יותר? הנה, בסמואה הח־ליטו השבוע לעבור מנהיגה בימין לנהיגה בשמאל. ועוד אחת: בשכונותיה של לוס אנג'לס פוזרים עשרות רמזורים של שבת. בסופי שבוע הם עוצרים את התנועה בתדיר־רות גבוהה יותר, כדי לאפשר מעבר הולכי רגל שומרי שבת שלא יצטרכו ללחוץ על כפתור הולכי הרגל וכך לחלל שבת.

אבל הספר מרתק לא רק בגלל האנק־דוטות, אלא משום שהוא מלמד אותנו לא מעט על עצמנו, לא פחות משהוא מלמד אותנו על מחבורה. יש לונדרבילט תובנות יותר מובנות מאליהן – ככל שניסע מהר יותר, כך יתרבו התאונות – אבל גם הע־רות שמחרשות יותר. למשל, ככל ששלטי הדרכים מתרבים, כך גדלים הסיכונים. דווקא שיטות אירופיות שמשאירות לנהג חופש בחירה רחב יחסית מובילות לסביבה תעבורתית רגועה ובטוחה יותר.

נהיגה היא עניין אישי. אמור לי איך אדם נוהג ואלמד עליו הרבה. והאנשים שמאחורי ההגה מעוררים תגו־בה מורכבת: מצד אחד, הנהיגה חושפת אגרסיביות ומוציאה מאנשים רוע ותח־רותיות ברמות מהדימומות. מצד אחר, יש משהו בנהיגה שמחזיר את האמון באדם. נהיגה מחייבת שיתוף פעולה יעיל ונרחב – מתן זכות קדימה, השתלבות ומעבר נתיבים, שמירת מרחק והיטמעות לתוקי־תנועה רבים אחרים תלויים בהתחשבות ובנימוסים שלעתים קשה להאמין שהם נפוצים כל כך. מרבית האנשים חוזרים הביתה בשלום מהדרכים, משמע שמר־בית הנהגים נוהגים בהתחשבות. עם זאת, לא הייתי ממליץ לסמוך על טוב לבם של הנהגים האחרים. הנהיגה ההזירה ביותר היא זאת שמניחה את הרע ביותר לגבי הנהג האחר.

נהיגה היא גם עניין הקרוב מאוד לגאווה. ונדרבילט מדווח שרק לנה־גים מעטים יש ביקורת על הנהיגה של עצמם. כל אחד, בעיני עצמו, נוהג טוב יותר מן הממוצע. במילים אחרות, נהיגה שחצנית אינה רק עניין ישראלי, אלא רעה חולה עולמית. חוסר הצניעות הרה אסון, אבל גם די מובן וידוע. עכשיו חייבות להיות משמעויות אופרטיביות לממצא הזה.

מבקרים רבים של ונדרבילט מזכירים את "טראפיק" בנשימה אחת עם ספרי מפתח אחרים בשנים האחרונות – "לא רציונלי ולא במקרה" של דן אריאלי, "חוכמת ההמונים" של ג'יימס סורוביצקי, "פריקונומיקס" של סטיבן לוויט וסטיבן דבנר וספריו של מלקולם גלדוול. כמו רבי־המכר האלה, גם ספרו של ונדרב־ליט לוקח את תוצאות העבודה בחיותות המחקר בכללכלה, בחברה, בפסיכולוגיה ובהנדסה, ורותם אותן כדי להאיר את עיינינו ולשפר את קבלת ההחלטות וק־ביעת המדיניות. כשם שספרים אלה, על כלכלה, שכנולוגיה והדשנות, תורגמו ונדפסו לשיחת היום גם בישראל, אני מציע ש"טראפיק" תתכנו יעלו גם הם על סדר יומנו. אולי לקראת השנה החדרה נוכל לעשות עוד לשיפור סטטיסטיקות האימים של תאונות דרכים.



עטיפת "טראפיק". מתי יתורגם לעבריית?

> המחקרים ב"טראפיק" מעוררי מחשבה. למשל, רק לנהגים מעטים יש ביקורת על הנהיגה של עצמם. חייבות להיות משמעויות אופרטיביות לממצא הזה

פרופ' שיזף רפאלי הוא ראש בית הספר לניהול והמרכז לחקר חברת המידע באוניברסיטת חיפה. sheizaf.rafaeli.net

כשמדע ומדיניות ציבורית נפגשים: איך זה יכול לעבוד

צילום: רויטרס

כבישים מסוכנים ביפן מעוטרים בחצים שיצרים אשליה שהכביש נהיה צר. מספר התאונות בהם ירד ב־40%

במחשבי בי"ח בלוס אנג'לס התקינו שומרי מסך שמראים חיידקים על כפות ידיים. שיעור אנשי הצוות שרוחצים ידיים באופן שופף זינק לכמעט 100%