

"מי שלא יטפל בהפרעת הקשב, תמיד יהיו לו בעיות בנהיגה" מאת צביקה קליין

צביקה קליין במסע בעקבות הפרעת הקשב והריכוז שלו. והפעם עם ד"ר מרק ורטהיים, שפיתח שיטת לימוד נהיגה לאנשים עם הפרעות קשב

כמה שנאתי ללמוד נהיגה, וואו. זה היה סבל, נפשי וכלכלי. כבר שיתפתי כאן שנאלצתי לעבור עשרה סטטים ומי יודע כמה שיעורים כדי לקבל סוף-סוף את רישיון הנהיגה המיוחל. בדרך היו פעמים רבות שהייתי קרוב מאוד להתייאש. איכשהו לא ויתרתי ובסוף – שנה אחרי סיום התיכון – הצלחתי, לא באמת יודע איך, לעבור טסט. האם אני הנהג הכי טוב שאני מכיר? ממש לא.

בלי עין הרע, לא הייתי בתאונות מסכנות חיים, אבל אין ספק ששפשפתי כמה וכמה פעמים את הרכב – ולמרות שאמרתי לאשתי שזה בטח היה מישהו שחנה לידנו ופגע בנו, היא יודעת טוב מאוד שזה הייתי אני. מחקרים מעידים על כך שלאנשים עם הפרעת קשב יש סיכוי גבוה יותר להיקלע לתאונות דרכים מסכנות חיים. מה אני אגיד לכם, החיים שלנו, מופרעי הקשב, תותים של ממש.

במחקר שנערך ופורסם בכתב העת המדעי JAMA Psychiatry ב-2017, סקרו 2.3 מיליון אמריקנים מעל גיל 18 המאובחנים עם הפרעת קשב, והצליחו להוכיח מעל לכל ספק שלגברים עם הפרעת קשב מאובחנת יש 38 אחוז פחות סיכוי לעשות תאונות דרכים בנהיגה אם הם מטופלים תרופתית, ולנשים 42 אחוז פחות סיכון לתאונות. המחקר גם הצביע על כך ש-22.1 אחוז מתאונות הדרכים הכלליות היו יכולות להימנע אילו המאובחנים היו מטופלים תרופתית.

מחקר נוסף שפורסם ב-2019 על ידי בית החולים לילדים CHOP בפילדלפיה העלה שלבני נוער עם הפרעת קשב יש סיכוי גבוה ב-62 אחוז להיות מעורבים בתאונות דרכים בחודש הראשון אחרי שקיבלו רישיון. לפי המחקר, בארבע השנים הראשונות קיים סיכוי של 37 אחוזים להיות מעורבים בתאונות דרכים.

בחיפוש פשוט בגוגל גיליתי שיש כיום שוק שלם של מורי נהיגה ואפילו בתי ספר ללימודי נהיגה המציעים שיעורים לאנשים המאובחנים בהפרעת קשב. אחד המובילים בין אנשי המקצוע שעוסקים בנושא הוא ד"ר מרק ורטהיים, דוקטור במדעי הספורט עם התמחות בקואורדינציה, שאת התמחותו קיבל באוניברסיטה לספורט בקלן שבגרמניה. הוא פיתח את שיטת ה-OCO™ לטיפול בקואורדינציה ועומד בראש מרכז ורטהיים ואקדמיית ורטהיים.

"היו לך בעיות קואורדינציה כשהיית ילד?" הוא שואל אותי. "יש סיכוי טוב", אני משיב. "שיחקת בכדור?" הוא יורה, "לא", אני משיב מיד, ומנסה לחשוב מה לאן הוא חותר. "הרבה אנשים עם בעיות קואורדינציה נמנעים מלשחק בכדור, זה אחד מתוך 18 המרכיבים הקשורים להתאמה לשינויים", הוא מסביר לי, "גם נהיגה היא התאמה לשינויים, הרבה פעמים אנשים נוטים רק לחשוב שלאדם יש הפרעת קשב, והם לא מבינים שלרוב יש גם בעיית קואורדינציה".

את השיטה שלו לטיפול בקואורדינציה פיתח ורטהיים כיוון ש"כולם בודקים מה קורה בלב ובשרירים במהלך ספורט, אני רציתי להבין מה קורה במוח בזמן תנועה". הוא התמחה בגרמניה במוח ובתנועה,

והמנחה שלו היה אחראי על תחום ה"נהיגה בטוחה" בגרמניה. "הרי אין הגבלת מהירות בגרמניה", הוא מזכיר לי, "בתנאי שאתה עומד בתנאי הקואורדינציה לנהיגה".

מה זה אומר שיש למישהו בעיית קואורדינציה?

"זה אומר שיש לו בעיה של סדר פעולות. למשל אם אתה נוהג וסדר הפעולות הנדרש הוא קודם כול להזיז את הראש שמאלה, אחר כך ללחוץ עם הרגל על הדוושה ורק לאחר מכן לסובב הגה, לא תמיד תעשה את זה בסדר שהזכרתי. מדובר בשלושה איברים בגוף שיש להפעיל במקביל, יד, רגל וראש, ואנשים עם בעיית קואורדינציה לא תמיד עושים זאת בסדר נכון. לדבר הזה השלכות רבות: אין להם ראייה מרחבית, והראייה שלהם מאוד מצומצמת. הם לא יראו מה שבן אדם אחר יראה, וזו בעיה. יש להם גם בעיית התמצאות, לגבי השאלה היכן הם בדיוק נמצאים ביחס לסביבה".

בעיית קואורדינציה תמיד באה ביחד עם הפרעת קשב?

"היום יודעים שכל מי שיש לו הפרעת קשב, יש לו הפרעת קואורדינציה".

אני מבקש ממנו לחזור לנושא שלשמו התכנסנו: הנהיגה. "בהרבה שיעורים וטסטים תלמידים מספרים שהם לא מצליחים בגלל לחץ הבחינה. העניין הוא שזה לא בהכרח נכון, וניסיתי להסביר את זה לכל מורי הנהיגה בישראל. המסר שלי הוא ברור: אתה לא תשתפר דרך זה שתעשה עוד ועוד שיעורים, אלא רק אם נבין למה הגענו למצב שצריך לעשות כל כך הרבה שיעורים וטסטים. בשני מחקרים שונים הוכח שאנשים עם בעיית קואורדינציה לא מתפקדים תחת לחץ. אני מלמד את מורי הנהיגה להסתכל על הקואורדינציה של התלמידים, ומסביר להם איזה סוג תלמידים צריך לשלוח לאבחון וטיפול – כדי שהבעיה לא תהיה חמורה יותר".

ורטהיים מספר שבשנים האחרונות הרצה בפני יותר מאלפיים מורי נהיגה על נושא הקואורדינציה בלימוד הנהיגה, כדי שיהיו מודעים לעניין, ואף יפנו לאבחון את התלמידים המתקשים. האבחון המדובר שוורטהיים מציע נערך במרכזים שהקים, וכולל בדיקה של 18 רכיבי הקואורדינציה. בהתאם לתוצאות נקבע האם הנבדק הוא מעל החציון או מתחתיו. "אחרי אבחון, נטפל ברכיב שמגביל את היכולת של אותו אדם להתקדם בלימוד הנהיגה".

תעשה לי סדר: מורה נהיגה מזהה בעיה אצל התלמיד, מה הלאה?

"נתחיל בכך שאם מדובר במורה נהיגה אמיתי, כזה שלא רוצה לגרום לאדם המסכן ללמוד מאה שיעורים ולעבור עשרה טסטים, כדאי שישלח אותו לאבחון, ושם אנחנו מחליטים כיצד לטפל על פי הקושי שלו. אם רמת הבעיה היא גבוהה, נתחיל קודם בתרגילי קואורדינציה ונגיד לו שימתין עם שיעורי הנהיגה. אם רמת הפרעה פחות גבוהה אנחנו מציעים להמשיך ללמוד נהיגה אך במקביל גם לעשות תרגילים לשיפור הקואורדינציה. הקבוצה השלישית היא של כאלה שהאבחון מראה שיש להם בעיה אך שהיא לא כל כך חמורה, ואז אנחנו מנחים את מורה הנהיגה כיצד ללמד את אותו תלמיד".

הוא מספר על צעירה בת 18 שלמדה קרוב למאה שיעורים והחליפה ארבעה מורים, עד שסוף-סוף אותו מורה רביעי זיהה את הבעיה: "מורה הנהיגה צלצל אליי וביקש שתעבור אבחון. אותה בחורה הייתה עם 'רמת תחושה עמוקה' נמוכה מאוד, עם יכולות קואורדינטיביות של ילד בן שמונה. אמרתי בפרוש שהיא לא יכולה ללמוד כעת נהיגה". הוא מוסיף בהערת אגב: "הרבה אנשים חושבים שאם שולחים לפיזיותרפיה ולריפוי בעיסוק זה מסייע לקואורדינציה, אבל הגישה שלנו אומרת שזה ממש לא כך".

"אנשים עם בעיית קואורדינציה מתקשים לבצע פעולות בסדר הנכון. לדבר הזה השלכות רבות:

אין להם ראייה מרחבית, והראייה שלהם מאוד מצומצמת. הם לא יראו מה שבן אדם אחר יראה, וזו בעיה. יש להם גם בעיית התמצאות, לגבי השאלה היכן הם בדיוק נמצאים ביחס לסביבה"

ורטהיים מנחה את מורי הנהיגה כיצד ללמד את התלמיד הספציפי אחרי שעבר אבחון. "אני מסביר לו איך לכוון את התלמיד לעשות פעולה קואורדינטיבית כשהוא בתוך הרכב יחד עם תרגילים שעליו לעשות".

מעבר להרצאות שהעביר ורטהיים, יש כעשרה מורי נהיגה ברחבי הארץ שעברו אצלו הכשרה וקיבלו כלים להתמודדות עם בעיות אלה. "יש אנשים שעברו טסט אבל מפחדים לנהוג כי הקואורדינציה שלהם לא טובה. אחרים לא אוהבים לנסוע מחוץ לעיר או למקומות שהם לא מכירים. רבים לא אוהבים לנהוג בלילה, כיוון שחושך יוצר קושי נוסף לקואורדינציה בנהיגה".

עד כמה משפיע העניין שמלמדים נהיגה לרוב בכלי רכב ידניים ולא אוטומטיים?

"מורי הנהיגה תמיד חשבו שכדאי לתלמידים שקשה להם עם הטסטים לעשות רישיון על כלי רכב אוטומטי, אבל זה לא מחפה על הבעיה. גם בכלי רכב כזה יש פעולות קואורדינטיביות שיש לעשות בזמן הנהיגה".

למרות שאני מכיר את העניין מקרוב – כך אני מגלה תוך כדי שיחתנו – אני מבקש ממנו שייתן לי דוגמאות לתלמידים מתקשים. "יש תלמיד אחד שלא יכול לשמור על אותו מסלול. בכל פנייה שהוא מבצע אומרים לו שהיא רחבה מדי או שהוא לא מצליח לשמור על תוואי הנסיעה. בנוסף, כשהוא מנסה לעקוף רכב אחר, הוא נוסע קרוב מאוד לרכב המדובר, ובאופן פתאומי פונה שמאלה, בלי להסתכל שמאלה. הוא מעריך את המרחק, ואז פונה. זה נקרא 'הערכת מעוף' או 'הערכת מרחק', ואפשר לשפר את זה".

תן לי עוד דוגמאות.

"יש נהגים עם בעיית קואורדינציה שמשתמשים בכוח ברכב; לא לוחצים על הדוושה בעדינות. יש להם יתר ויסות כוח, ואז מה שקורה הוא שהם נוסעים מהר מדי או בולמים חזק מדי ובפתאומיות. יש אימון ספציפי לבעיות 'ויסות כוח', כיוון שזו פעולה שקשורה לתחושה".

"הם לא מנצלים את כל טווח התנועה של כף הרגל", הוא ממשיך לתאר, "במקום ללחוץ בעדינות על הדוושה, הם נותנים מכה". אני מתחבר מאוד להרבה מהסממנים שהוא מתאר. לפעמים אני אוחז בהגה בחוזקה, פעמים רבות זה נובע מעצבים, לחץ או תסכול משיבה ממושכת. גם הערכת המרחק ועקיפת מכוניות אחרות הוא תיאור שאני מכיר מקרוב. ויסות כוח הוא ללא ספק עניין שאני לוקה בו.

באחד המבדקים שוורטהיים עושה, מבקשים מהנבדק לזרוק כדור לקיר. "יש כאלה שזורקים בכזו עוצמה שהכדור חוזר ופוגע להם בראש", הוא מתאר. הבדיקה שלו בוחנת אם לאדם יש מה שנקרא "הפרעה התפתחותית בקואורדינציה" (DCD), ולדבריו "מי שלא יטפל בהפרעה, תמיד יהיו לו בעיות בנהיגה – שרק יחריפו עם הגיל".

איך עובד הטיפול?

"זה תהליך שבו אנחנו לומדים איך עובדים שתי האונות במוח, אנחנו מנסים לגרום לחיבור בין האונות על ידי תרגילים". האבחונים בשיטה של ורטהיים מתקיימים רק אצלו. המחיר אמנם לא זול – אך זה יחסוך תשלום על יותר שיעורי נהיגה וטסטים וישפר את תפקוד הנהגות. הוא ממליץ על בין חמישה לעשרה טיפולים למאובחנים, "בתנאי שהם גם עושים תרגילים בבית – ואז הם תמיד יצליחו טוב יותר בטסטים", הוא מדגיש.

"חשוב למצוא מורה לנהיגה שלמד אצלו ויודע כיצד לעבוד עם תלמידים עם בעיות קואורדינציה. יש כמה מורים שאני ממליץ עליהם מאוד שלמדו אצלי ומכירים את השיטה הטיפולית", הוא אומר.

לקראת סוף שיחתנו, ורטהיים חוזר אליי. "אז באמת עשית 10 טסטים?" הוא שואל בתמיהה, "אתה מבין מה אני אומר? זה לא נורמלי. תבין שיש תאונות שמתרחשות בגלל בעיות קואורדינציה, והסיכוי לצאת מתאונה קשה קטן יותר מאדם רגיל, שכן יש לו איחור בתגובה. **בטיפול, אנחנו עובדים על קיצור זמני התגובה**".