



מדינת ישראל
משרד הרווחה והשירותים החברתיים

אגף תקון
שירות המבחן לנוער

האגף למחקר
תכנון והכשרה

אור ירוק
העמותה לשינוי תרבות הנהיגה בישראל

מחקר הערכת תכנית "נהיגה במבחן"

דוח סופי

קרן דביר
נעמה לפיאן-עמיחי



מאי 2015

תקציר ממצאים ותובנות המחקר

מטרת המחקר

בחינת תרומת תכנית "נהיגה במבחן" לשינוי עמדות ותפיסות בקרב הנערים המשתתפים בה, כאשר התרומה הרצויה ביותר הינה שינוי כוונות התנהגותיות בעיקר בנושא התנהגות תעבורתית.

מערך המחקר

למחקר שני חלקים :

- מחקר גישוש איכותני שכלל מפגשים עם מנחים בתכנית "נהיגה במבחן", תצפיות במפגשי הנחיה, קבוצות מיקוד עם נערים בקבוצות הטיפוליות ואיסוף חומרים נוספים בעיקר משירות המבחן לנוער.
- מחקר כמותי שכלל הערת שאלונים לכלל אוכלוסיות המחקר, בתחילת התכנית ובסיומה.
- באוכלוסיות המחקר נכללו :
 - נערים בתכנית
 - נערים בקבוצת ההשוואה - נערים בעלי עבירה דומה שממגוון סיבות לא נכללו בתכנית.
 - נערים בקבוצות המוגדרות מיטביות – נערים בקבוצות בהן חלו שיפורים (לפי המצופה מעקרונות הפעולה של התכנית) ברכיבים מסוימים של התכנית.
 - הורי הנערים בתכנית

ממצאים

מאפייני אוכלוסיות הנערים

- רובם המכריע של הנערים הינם בגילאים 16-18 (כמעט 80% בשתי אוכלוסיות המחקר) וכמעט כולם מהמגזר היהודי (סביב 90% מהם).
- כ-70% מהנערים בתכנית הצהירו שגשו או שמתכוונים לגשת ורק כעשירית מהם הצהירו שאינם מתכוונים לגשת לבחינות הבגרות.
- בתחילת התכנית כ-70% מהנערים בתכנית הצהירו כי עיסוקם המרכזי הינו לימודים וכחמישית מהם הגדירו כי הם בעיקר עובדים, בסופה רק כ-60% הצהירו כי עיסוקם המרכזי לימודים וכמעט רבע הגדירו עצמם עובדים.
- כ-70% מהנערים בתחילת התכנית ו-80% מהנערים בתחילת הטיפול קבוצת ההשוואה הצהירו כי אין ברשותם רישיון נהיגה, אחוזים אלו ירדו בקרב שתי האוכלוסיות בסוף התכנית/טיפול.

מאפייני הנערים בקבוצות המוגדרות מיטביות

- הקבוצות המיטביות הן אלו המאופיינות באחוזים משמעותיים יותר של נערים מהמגזר הערבי (בדואים בעיקר). בקרב נערי הקבוצות המיטביות נמצא כי אחוזים נמוכים יותר מהם נגשו או מתכוונים לגשת לבחינות הבגרות מאשר האחוזים בקרב שאר הנערים בתכנית ונערי קבוצת ההשוואה. בתחילת התכנית כשליש מהם הצהירו שאינם יודעים אם ייגשו, בסופה חמישית מהנשאלים מקבוצות אלו הצהיר שאין בכוונתם לגשת לבחינות הבגרות.

מאפייני אוכלוסיות הורים

- מעל מחצית מהורים שנשאלו היו אימהות לנערים בתכנית, כמעט 40% היו אבות לנערים בתכנית והשאר קרובים אחרים. בקרב הורים בקבוצות המוגדרות מיטביות נמצא אחוז גבוה יותר של אבות אך באותה מידה אחוז גבוה יותר של קרובים אחרים כך שקשה להעריך האם מדובר במעורבות הורים גבוהה או נמוכה יותר.
- למרבית ההורים (60%) השכלה תיכונית לכשליש מהם השכלה אקדמית ורק פחות מעשירית מהם השכלה יסודית בלבד. בקרב ההורים **בקבוצות המוגדרות מיטביות** מאפייני השכלה נמוכים יותר משמעותית, כמעט חמישית מהם הצהירו על השכלה יסודית בלבד ורק מחציתם בעלי השכלה תיכונית.
- כ-80% מבין ההורים שנשאלו הינם נשואים עם ילדים ו-20% הנותרים הינם משפחות חד הוריות. בקרב הורים **בקבוצות המוגדרות מיטביות** נמצא אחוז גבוה יותר של משפחות חד הוריות (כרבע מההורים).

מדדי אישיות – נערים

מתוך המבחנים הסטטיסטיים עלו ארבעה מדדי אישיות: **הנטייה להיענות ללחץ חברתי, הנטייה לחשיבה עצמאית והערכה עצמית, הנטייה לקבלת אחריות במצבים יום-יומיים, הנטייה לחוסר קבלת אחריות במצבים יום-יומיים**

- כצפוי זכו הנערים (הן בתכנית והן בקבוצת ההשוואה לממוצעי ציונים גבוהים יותר במדדים הנתפשים כחיוביים יותר וממוצעי ציונים נמוכים במדדים הנתפשים כשליליים).
- הן בקרב הנערים בתכנית והן בקרב הנערים בקבוצת ההשוואה לא נמצאו כל הבדלים בין הממוצעים שהתקבלו בתחילת התכנית/טיפול לאלו בסופה.

מדדי אישיות – נערים בקבוצות המוגדרות מיטביות

- בקרב הנערים בקבוצות המיטביות נמצא הבדל משמעותי בין תחילת התכנית לסיומה במידת **הנטייה להיענות ללחץ חברתי**. בתחילת התכנית נערי הקבוצות המיטביות נטו להיענות ללחץ חברתי בצורה מובהקת יותר מאשר הנערים בקבוצות הרגילות כאשר שליש מהם הסכימו במידה רבה עם היגדים שייצגו כניעה ללחץ חברתי. בסוף התכנית רק חמישית מהנערים בקבוצות אלו מסכימים במידה רבה עם הכניעה ללחץ חברתי וזאת לעומת כשליש מהנערים בקבוצות הרגילות.

מדדי סמכות הורית

מתוך המבחנים הסטטיסטיים עלו שבעה מדדים המאורגנים בשלוש קבוצות תוכן:

מדדים הבוחנים סגנון הורות: **טיפוח הורי, פיקוח והשגחה, הצבת גבולות.**

מדדים הבוחנים את דרכי ההתייחסות של הורים לסיכונים שלוקחים ילדיהם: **הגנה מפני סיכונים, מידת סובלנות ללקיחת סיכונים.**

מדדים הבוחנים את תפקוד ההורים בזמנים וסיטואציות מאתגרים: **חוסר יכולת בהתמודדות עם ילדים, תמיכה חיצונית.**

- כ-70% מההורים הגדירו עצמם כמטפחים ומעודדים, כמעט מחצית מההורים הסכימו מאד עם המדדים שהתייחסו לפיקוח והשגחה, הצבת גבולות והגנה על הילדים.
 - כשליש בלבד מההורים הסכים עם הרעיונות הקשורים למתן חופש ועצמאות לילדים גם אם מדובר בסיכונים (מידת סובלנות ללקיחת סיכונים).
 - מעל ל-70% כלל לא הסכימו עם היגדים המציגים מצבים של חוסר יכולת להתמודדות עם הילדים ורק קצת מעל לשליש מהם הודה בקיומה של רשת תמיכה חיצונית למצבים בהם קשה להתמודד עם הילדים.
- עוד נמצא כי :

- אימהות נוטות יותר להודות בחוסר יכולת להתמודד עם הילדים מאשר אבות.
- הורים במשפחות חד הוריות ¹ נוטים יותר להסכים עם תפישות הקשורות לטיפול (עידוד ותמיכה), לפיקוח והשגחה והגנה על הילדים אך גם נוטות יותר להצהיר על חופש וסובלנות ללקיחת סיכונים מצד ילדיהן.
- הורים בעלי השכלה תיכונית בלבד נוטים יותר להודות בחוסר יכולת להתמודד עם ילדיהם מאשר הורים בעלי השכלה אקדמית.
- הבדל משמעותי בין ההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות ובין ההורים בשאר הקבוצות נמצא רק לגבי מדד הצבת הגבולות, כאשר ההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הצהירו על הסכמה רבה יותר עם היגדים המייצגים פעילות הצבת גבולות לילדיהם.

מדדי התייחסות לפעולת הנהיגה

מתוך המבחנים הסטטיסטיים שבוצעו עלו חמישה מדדים : **התרומה החברתית של פעולת הנהיגה, מאפייני הסיכון בפעולת הנהיגה ברמה אישית, תפיסות סיכון פטליסטיות, הגורם האנושי בסיכוני נהיגה, חוסר ידע בנושאי נהיגה ואלכוהול ונהיגה במהירות.**

- מרבית הנערים (70%-80%) אינם מסכימים עם ראיית הנהיגה כפעולה שדרכה ניתן לרכוש הון חברתי ומרביתם עונים נכונה על ההיגדים הקשורים לאלכוהול ומהירות, אך אחוזים דומים מהם גם בוחרים שלא להסכים עם מאפייני הסיכון שבפעולת הנהיגה כלומר הינם חסרי מודעות במידה מסוימת לסיכונים בנהיגה.
- למחצית מהנערים בתכנית אין דעה ברורה לגבי תפיסות הסיכון פטליסטיות וממוקדות גורם אנושי, פחות מחמישית מהנערים בתכנית מסכימים עם תפישות אלו.
- בכל המדדים שהוזכרו אין כל שינוי בין תחילת התכנית/טיפול לסופה.

מדדי התייחסות לעבירה

- מהניתוחים הסטטיסטיים שבוצעו עלה מדד אחד **מדד תחושת אשמה ואחריות לגבי העבירה שבוצעה**, המייצג התייחסות חיובית (נכונה) לעבירה ונשארו שני היגדים עצמאיים "אני חושב שהתנאים באותו יום או דברים אחרים אחראים לעבירה" וההיגד "אני חושב שמישהו אחר אשם בעבירה" המייצג חוסר בקבלת אחריות תחושת אשמה לגבי העבירה.

¹ רובן ככולן אימהות

- כ-70% מהנערים בתכנית לא הסכימו כלל עם ההיגד "אני חושב שמישהו אחר אשם בעבירה" בתחילת התכנית, במפתיע אחוז זה יורד בסוף התכנית לכדי 60% מהנערים בתכנית.
- בקרב קבוצת ההשוואה התוצאה הפוכה: מ-60% מהנערים שלא הסכימו עם ההיגד בתחילת הטיפול, האחוז גדל ל-70% הסוף הטיפול. בשני המקרים אין מדובר בהבדל מובהק ומשמעותי בין שתי נקודות הזמן.
- התפלגות מידת הסכמת הנערים בתכנית עם ההיגד "אני חושב שהתנאים באותו יום או דברים אחרים אחראים לעבירה" דומה עד כמעט זהה בין תחילת התכנית לסופה, דבר שאינו נכון במקרה של קבוצת ההשוואה, בה רק כשליש מהנערים בתחילת הטיפול בחרו שלא להסכים כלל עם ההיגד הזה אחוז שגדל לכדי 65% בסוף הטיפול.
- כמחצית מהנערים בתכנית ובקבוצת ההשוואה מסכימים במידה רבה עם לקיחת אחריות ואשמה לעבירה על עצמם, אחוז שנשאר דומה בשתי נקודות הזמן.

מדדי התייחסות לעבירה בקבוצות המוגדרות מיטביות

- בקרב הנערים בקבוצות המוגדרות מיטביות בתחילת התכנית נמצא ממוצע מדד תחושת אשמה ולקיחת אחריות נמוך במובהק מהממוצע בקרב שאר הנערים בקבוצות הרגילות, בסוף התכנית התמונה מתהפכת כאשר ממוצע המדד בקרב הנערים בקבוצות המיטביות גבוה במובהק מהממוצע בקבוצות אלו בתחילת התכנית ומהממוצע בקרב שאר הנערים בסוף התכנית.

התרומה הנתפשת של התכנית

- ממוצעי מדדי תחושת התרומה הינם גבוהים מאד כאשר ההורים הינם האוכלוסייה שביעת הרצון ביותר (למעט לגבי התרומה לקשר הורים ילדים). בקרב נערי קבוצת ההשוואה נמצאו מעל 60% של נערים שהסכימו מאד עם היגדי תרומת התכנית וזאת לעומת כ-55% מנערי התכנית.

מדדי התרומה הנתפשת של התכנית בקבוצות המוגדרות מיטביות

- כמעט 70% הנערים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי לתכנית ולמנחים תרומה משמעותית וזאת לעומת רק כמחצית מהנערים בקבוצות האחרות.
- מעל למחצית מההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי לתכנית תרומה משמעותית לקשרים שבין ההורים לנערים וזאת לעומת רק כ-40% מההורים בקבוצות האחרות.
- מעל ל-60% מההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי לתכנית תרומה משמעותית לנערים וזאת לעומת רק כמחצית מההורים בקבוצות האחרות.
- כמעט 80% מההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי למנחים בתכנית תרומה משמעותית וזאת לעומת 64% מההורים בקבוצות האחרות.

תובנות העולות מהמחקר

במחקרי הערכה של תכניות התערבות לשינוי התנהגות תעבורתית נמצאת בדרך כלל מידת אפקטיביות ישירה קטנה ביותר, גם מחקר זה אינו שונה. למרות כל זאת ישנן כמה תובנות משמעותיות שעולות ממצאי מחקר זה:

- לתכנית אפקטיביות רבה יותר לאוכלוסיות שנקודת ההתחלה שלהן (במובן של מדדי אישיות ועמדות כלפי נהיגה) נמוכה יותר, (מקרה אוכלוסיית הנערים בקבוצות המוגדרות מיטביות).
- קשה לאתר שינוי עמדות ישיר במהלך תכניות התערבות מסוג זה, עקב תהליכי רציה חברתית המושפעים מהסיטואציה עצמה (העובדה שהנערים נמצאים בתכנית בצו בית משפט וכו'), אך ניתן לאתר שינוי תהליכי חשיבה. ממחקר זה עולה כי התכנית משנה את הדרך בה הנערים מגיעים לעמדה הרצויה - מחשיבה המושפעת מכללי אצבע של רציה חברתית לחשיבה רציונלית המושפעת מידע.
- לסגנון ההורי השפעה מסוימת על שינוי עמדות הנערים. במחקר זה השפעת הסגנון ההורי נבחנה רק ברמת הקבוצה דבר שמקשה את יכולת ההשפעה, אך בכל זאת נמצא כי בקבוצות בהן אקלים קבוצתי של הצבת גבולות מצד ההורים הדבר מקטין את חוסר הידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול אצל הנערים.
- לתחושת שביעות הרצון וחשיבות התכנית אצל ההורים השפעה על תחושת תרומת התכנית אצל הנערים.

האתגר המתודולוגי

מחקר זה העמיד בפני צוות המחקר כמה אתגרים לא פשוטים, האתגרים הראשוניים צפו במהלך עיבוד הנתונים הראשוני והיו אתגרים מתודולוגיים במהותם, מתן התשובות לאתגרים אלו כלל שינוי אפיקי הפעולה במחקר שהוביל לאתגרים נוספים ביכולת פרשנות הממצאים והתאמתם לידע התיאורטי הקודם.

ההשלכות העתידיות של אותם אתגרים המתודולוגיים שעלו במהלך מחקר זה, כוללות לכן:

- התייחסות לתהליכים המקדימים את ההשתתפות בתכנית ההתערבות כחלק מתהליך השינוי – הדבר נכון בעיקר לתוכניות שיישומן מגיע לאחר מערך פעולות מצד גורמי אכיפה דוגמת משטרה ובתי משפט.
- אפשרות להעדפה לשאלונים רטרוספקטיביים על שאלוני לפני/אחרי בכל מקרה בו לא ניתן לבצע זיהוי מדויק של הנשאל – הדבר נכון בעיקר לתכניות התערבות שידוע שמידת האפקטיביות שלהן בעייתית לזיהוי.
- התייחסות למודלי היישום המיטבי (*best practice*) – הדבר מאפשר לעיתים להימנע מהצורך בשימוש בקבוצת השוואה, שמאילוצים שונים לא תמיד מתאימה.

תוכן עניינים

8	1. רקע תיאורטי
8	1.1 על תופעת נהיגה ללא רישיון
8	1.2 מאפייני הנוהגים ללא רישיון תקף
9	1.3 נהגים צעירים ונהיגה ללא רישיון
10	1.4 על תכניות ההתערבות
12	1.5 בחינת האפקטיביות של סוגי תכניות ההתערבות
15	2. על תכנית "נהיגה במבחן" ומחקר ההערכה
16	2.1 מערך מחקר הערכת תכנית "נהיגה במבחן"
16	2.2 מחקר הגישוש
26	2.3 כלי המחקר
27	2.4 שינוי מערך המחקר לאחר עיבוד הנתונים הראשוני
30	3. ממצאים
31	3.1 מאפייני אוכלוסיות המחקר
31	3.1.1 נערים - מאפיינים דמוגרפיים
33	3.1.2 נערים - מאפייני לימודים ותעסוקה
35	3.1.3 נערים - רישיון נהיגה
37	3.1.4 מאפייני הורי הנערים בתכנית
39	3.2 מדדי אישיות בקרב אוכלוסיות המחקר
39	3.2.1 מדדי אישיות – נערים
43	3.2.2 מדדי סגנון וסמכות הורית
47	3.3 מדדי ההתייחסות לפעולת הנהיגה
49	3.4 מדדי התייחסות לעבירה
52	3.5 בחינת מערכי ההסבר למדדי ההתייחסות לנהיגה ומדדי תחושת האשם ואחריות לעבירה.
53	3.5.1 הסבר המדדים המתייחסים לפעולת הנהיגה
55	3.5.2 הסבר מדד תחושת האשמה והאחריות לגבי העבירה שבוצעה
58	3.6 מדדי התרומה הנתפשת של התכנית
62	3.6.1 הסבר התרומה הנתפשת של התכנית בעיני הנערים בתכנית
62	3.6.2 הסבר התרומה הנתפשת של התכנית בעיני ההורים
64	4. דיון
64	4.1 ממצאי המחקר
66	4.2 האתגר המתודולוגי
68	5. מקורות
72	נספח א' - תיאור מפורט של המדדים שעלו במהלך המחקר
76	נספח ב' - מדדים מרכזיים של היגדי שאלון הנערים

תודות

לאנשי שירות המבחן לנוער, לאפי ברוור ואורית אלדר, על ההירתמות והסיוע הממשי בעבודת השטח.
לאנשי עמותת אור ירוק, ד"ר ציפי לוטן, שי טל ועינת גרינברג ולד"ר יוסף אהרונוב מהאגף הבכיר
למחקר, תכנון והכשרה במשרד הרווחה על התובנות והכוונת המחקר לכיוון הרצוי.
תודה מיוחדת לכל קציני המבחן ומנחי אור ירוק ונערי התכנית שאפשרו לנו לקבל הצצה אל הנעשה
בתכנית ודיברו אתנו בפתירות ובכנות.

1. רקע תיאורטי

1.1 על תופעת הנהיגה ללא רישיון

נהגים הנוהגים ללא רישיון ממשיכים להוות בעיה משמעותית למדינות רבות וזאת למרות שיפור רב ומתמשך בטכנולוגיות ויישום דרכי אכיפת חוקי התנועה. ממצאי הסטטיסטיקה הרשמית במדינות רבות מורות על כי נהגים ללא רישיון תקף מיוצגים במידה רבה יותר משמעותית בתאונות דרכים קטלניות מאשר אחוזיהם המשוערים באוכלוסייה.

ניתן לראות את תופעת הנהיגה ללא רישיון כבעיה בטיחותית משתי זוויות ראייה :

- מדובר בתופעה המחלישה את יעילותו של מערך הרישוי בכך שמקטינה משמעותית את ההשלכות של שלילת רישיון שהוכחה כפעולה מרתיעה מפני התנהגות תעבורתית עבריינית. תופעת הנהיגה ללא רישיון פוגעת גם ביכולת ההענשה הזמנים של נהגים (כגון שיטת הנקודות).
- בספרות המחקרית נמצאו הוכחות משמעותיות לקשר שבין נהיגה ללא רישיון (במיוחד בקרב נהגים שרישיונם נשלל) ובין התנהגויות סיכון דוגמת נהיגה בשכרות, נהיגה במהירות גבוהה וכד'.

ממצאי מחקרו של ווטסון (Watson, 2004a) עולה כי נהגים הנוהגים ללא רישיון נמצאים בסיכון גבוה יותר להיפגע בתאונות דרכים מאשר נהגים בעלי רישיון ותאונות הדרכים בהן הם נפגעים חמורות יותר. ממצא זה נמצא משמעותי במיוחד עבור שתי אוכלוסיות ייחודיות : צעירים שטרם השיגו את רישיון הנהיגה שלהם ונהגים שרישיונם נשלל עקב עברות תנועה. עוד עולה ממחקר זה כי למרות שנהגים משוללי רישיון אכן נוטים לנהוג בצורה שתמנע גילוי וחשיפה, אין זהירות זו מתבטאת בנהיגה בטוחה יותר, כי אם להפך.

1.2 מאפייני הנהגים ללא רישיון תקף

מרבית (ועד כמעט כל) הנהגים ללא רישיון הינם גברים, נהגים ללא רישיון שרישיונם נשלל נוטים להגיע ממעמד סוציו אקונומי נמוך יותר, נהגים צעירים חסרי רישיון מגיעים מכל שכבות האוכלוסייה.

ממצאי מחקרים עולה כי לנהגים ללא רישיון, דעה חיובית ביותר אודות מיומנותם כנהגים וסגנון נהיגה אגרסיבי יותר מכלל האוכלוסייה. מחקרים מסוימים ציינו כי אותם נהגים אינם רואים בנהיגה ללא רישיון עבירה חמורה במיוחד.

ההשפעות העיקריות המאפשרות קבלת החלטה לנהוג ללא רישיון כוללות זמינות כלי רכב, חוסר ידע לגבי ענישה, תפיסה מוטעית לגבי סיכוי להתפס ודעות ועמדות בני משפחה וחברים. בקרב נערים צעירים הסיבות לנהיגה ללא רישיון כוללות גם את רמת הקושי של מבחני הנהיגה, עלותם הגבוהה של שיעורי הנהיגה וחוסר רצון להודות בכישלון במבחן שכזה. (Duncan and Ross, 2003)

עוד נמצא כי בקרב קבוצות מיעוט מסוימות אחוזים גבוהים של נהגים ללא רישיון, הסיבות לתופעה זו כוללות אוריינות שפתית ומספרית, חוסר הבנה את מערכת הרישוי והמערך הבירוקרטי שלה ופחד

מושרש מרשויות המדינה. בנוסף נמצאו חסמים דוגמת עלויות הלימוד והרישוי, הצורך לעמוד במבחנים וכן העדר מודעות תרבותית קהילתית לחשיבות הנושא. (Watson, 2002)

1.3 נהגים צעירים ונהיגה ללא רישיון

מבחינת מדיניות תעבורתית במדינות רבות בעולם עולה כי במושג "נהיגה ללא רישיון" מוכלות כמה אוכלוסיות שונות מהותית: נהגים ותיקים שלא השיגו ולא ישיגו רישיון נהיגה, נהגים שרישיונם לא חודש מטעמים בירוקרטיים, נהגים שרישיונם נשלל עקב עבירות תנועה ונהגים צעירים הנוהגים לפני השגה מלאה של רישיון נהיגה. במוקד מחקר זה נמצאת אוכלוסיית המתבגרים הנוהגים ללא רישיון ולכן אוכלוסיית הנהגים הצעירים כולה מהווה מוקד עניין.

בקרב נהגים צעירים ייצוג יתר בהשתתפות תאונות דרכים ובהיפגעות בצורה חמורה כתוצאה מהן. התקופה בה לומדים לנהוג באופן פרדוכסלי הינה התקופה בה אותם נהגים צעירים לעתיד הינם פגיעים ביותר: למרות הרפלקסים המהירים שלהם, תגובות פיסיוולוגיות מהירות ותהליכי קבלת החלטות מהירים, חוסר הניסיון שלהם בשילוב עם נטייה להתנהגויות סיכון מציבים אותם כפוטנציאל היפגעות גבוהה בכבישים (Fu et al, 2013).

הסיבות לייצוג היתר של נהגים צעירים (בני נוער) בתאונות דרכים הינם מרובות וכוללות בתוכם: חוסר ניסיון בנהיגה, נטייה מוגברת ללקיחת סיכונים, נטייה לכניעה ללחץ חברתי ושימוש מרובה בטכנולוגיות תקשורת (דוגמת מכשירים סלולריים).

נהגים צעירים נמצאו פגיעים במיוחד לתאונות דרכים שמקורן בהסחת דעת של הנהג, כאשר הסחת דעת במקרה זה מוגדרת כ" מצב מסוים של חוסר תשומת לב שמתרחש כאשר הנהג מסיט את תשומת ליבו מפעולת הנהיגה עצמה ומתמקד בפעולה אחרת". חוסר הניסיון של נהגים צעירים "תורם" לאפשרות הסחת הדעת שכן אין ביכולתם להעריך נכונה את דרישות פעולת הנהיגה יחסית לפעולות אחרות, ולמרות כל זאת נמצא כי נהגים צעירים מציגים נכונות גדולה יותר לביצוע פעולות שאינן קשורות לנהיגה, בזמן הנהיגה (פעולות הסחת דעת).

במטרה להקטין את סיכויי ההיפגעות של צעירים הוחלו תכניות רישיון הנהיגה המדורג בשנות ה-90 במדינות בכל העולם. קבלת רישיון נהיגה נהפכה לתהליך מתמשך שבמהלכו הנהג הצעיר לא רק שנחשף לנהיגה עצמה אלא גם לתהליכי זיהוי הסכנות בכביש. תכניות אלו הוערכו ומוערכות גם היום כבעלות יתרונות כאשר תקופת הנהיגה כ"נהג חדש" נהפכה לתקופה בטוחה יחסית בקרב אותם נהגים צעירים הפועלים בהתאם להנחיות התכנית. (Scott-Parker et al, 2012b)

תכנית רישיון נהיגה מדורג אינה מקשה אחת ובכל מדינה חוקיה שונים, כך שבמדינות מסוימות חוקי התכנית מייצרים מערכת סינון וחסמים מרובים בדרך להשגת הרישיון ובמדינות אחרות חוקי התכנית הינם "רכים" ואינם מהווים מערכת חסמים משמעותית. במסגרת הספרות המחקרית נבדק גם החשש כי הערמת קשיים מרובים בדרך להשגת רישיון נהיגה עלולה ל"דחוף" צעירים לנהיגה ללא רישיון, אך לא נמצא קשר בין מידת "נוקשות" התכנית לבין אחוזי הנוהגים ללא רישיון (Fu et al, 2013). אותם מאמצי חקיקה מרובים (דוגמת מערך הרישוי המדורג וחקיקת חובת שימוש בחגורות בטיחות), הוכחו

כבעלי השפעה משמעותית. ניסיונות נוספים בהגבלת שימוש במכשירים סלולריים בזמן נהיגה, מתרחשים ברחבי העולם, אך ניסיונות אלו מציבים אתגר אכיפתי משמעותי. מחקרים מורים כי התערבויות חקיקתיות ממין אלו שהוזכרו הן אכן אסטרטגיות מניעה הכרחיות אך ישנו צורך משמעותי בהוספת תכניות התערבות שמטרתן שינוי התנהגותי בקרב בני הנוער וההורים (Buckley et al, 2014).

נהגים צעירים הנוהגים ללא רישיון מהווים סיכון עבור כל משתמשי הדרך. ממחקרים שנערכו במדינות שונות (כולל ישראל) עולה כי מעל לעשירית מכל הלומדים נהיגה דיווחו על נהיגה ללא רישיון, בקרב אותה אוכלוסייה של נהגים צעירים ללא רישיון עולה תמונה של נטייה להתנהגות תעבורתית מסוכנת ומעורבות גבוהה בעבירות תנועה, כאשר אותם נהגים צעירים ללא רישיון נמצאו בסיכון כפול להיפגעות בתאונות דרכים, בשנה הראשונה לאחר קבלת רישיון נהיגה וזאת בהשוואה לנהגים צעירים שלא נהגו ללא רישיון. באותן מדינות בהן פועלת תכנית מסוג רישיון נהיגה מדורג, נמצאים נהגים צעירים הנוהגים ללא רישיון בסיכון גבוה יותר משמעותי לתאונות דרכים קטלניות מאשר נהגים צעירים בתוך מערכת הרישיון המדורג. נהגים "ותיקים" שלא רכשו רישיון נהיגה נמצאו בסיכון גבוה פי 5 להיות מעורבים בתאונות דרכים קשה מאשר נהגים בעלי רישיון. (Scott-Parker et al, 2012b)

1.4 על תכניות ההתערבות

בספרות המחקרית קיימות שתי גישות במתייחסות לנהגים צעירים, הגישה הראשונה "בעיית הנהגים הצעירים" מתייחסת למחזורי גיל מסוימים כבעלי נטייה להתנהגות תעבורתית מסוכנת, הגישה השנייה "נהגים צעירים בעייתיים" לעומתה אינה מכלילה מחזורי גיל שלמים, כי אם מגדירה קבוצות מובחנות כבעלות נטייה משמעותית להתנהגות תעבורתית מסוכנת.

בהינתן רמת הקשיים והחסמים בזיהוי אותן קבוצות מובחנות במוקד הגישה השנייה ושינוי התנהגותן, אין זה פלא שמרבית האמצעים המופעלים מקורם בהגיון הגישה הראשונה בה מתמקדים במחזורי גיל שלמים (אמצעים דוגמת רישיון נהיגה מדורג (GDL) graduated driver licensing). אמצעים כאלו הוערכו ומוערכים כבעלי יתרונות מסוימים לבטיחות בכבישים אך עדיין סטטיסטיות ההיפגעות בתאונות דרכים בקרב נהגים צעירים גבוהות מייצוגם באוכלוסייה.

האתגר העומד לפיכך בפני הגופים הרלוונטים הוא הצורך לפתח תכניות התערבות שמטרתם הנחלת התנהגות תעבורתית טובה יותר, בקרב "נהגים צעירים בעייתיים" וזאת בנוסף לתכניות המתמקדות במחזורי גיל שלמים, כאשר הדרך לאבחן את הנהגים שיש להתמקד בהם, הינה ניסיון תעבורתי "בעייתי" קודם.

תאוריות קלאסיות דוגמת תיאוריית ההרתעה מציגות נקודת מבט בה נהגים ימנעו מנהיגה ללא רישיון באם יניחו סיכויים גבוהים להיתפס ואם השלכות הענישה בהמשך יתפסו כוודאיות, מהירות וחמורות מאד. ממחקרים עכשוויים עולה כי כדי להבין את תהליך ההרתעה יש להכיר ולהבין מאפיינים פסיכולוגיים-חברתיים דוגמת מידת החשיפה לתופעת הנהיגה ללא רישיון והמידה בה תופעה זו נתפסת כחיובית ובעלת יתרונות בסביבתו הקרובה של הנהג הפוטנציאלי, כמו כן יש להבין את מערך העמדות האישיות לגבי היתרונות וחומרת הענישה המתקשרים להתנהגות שכזו. (Watson, 2004a)

מתוך גוף הידע בספרות המחקרית עולה כי בכדי לייצר שינוי התנהגותי אפקטיבי בקרב מתבגרים על תכניות התערבות לקחת בחשבון את מערך ההשפעות החברתיות הרלוונטי להתנהגויות הסיכון. המשגת אותו מערך השפעות נעשית באמצעות מעגלי השפעה:

מעגל ההשפעה הפנימי ביותר (הקרוב ביותר למתבגר) מעגל הפרט, הכולל את **מאפייני האישיות** של הנהג הצעיר, את עמדותיו כלפי הנהיגה, ואת תפיסת הסיכון שלו (לדוגמה, נטייה ללקיחת סיכונים לעומת נטייה לציות ולקונפורמיות).

במעגל השני ניתן למצוא את השפעות עמדות ותפיסות ההורים והחברים (כולל הסגנון ההורי). כאשר המשפחה הקרובה משפיעה על הפנמת חלוקת התפקידים הנוגעת לנהיגה, וסגנון הנהיגה עצמו – כולל הצורך של הנהגים הצעירים למרוד בסמכות. החברים הינם קבוצת ההשפעה המשמעותית ביותר והם אלו הקובעים את נורמות התנהגות במהלך נהיגה (טאובמן – בן-ארי 2004 ; 2005 ; Keating & Buckley et al , 2014 ; Helpern-Felsher 2008 ; Simons-Morton, Lerner, & Singer 2005).

במעגל השלישי נמצא מערך השפעות קהילתי-חברתי רחב יותר דוגמת בית הספר והמעגל הרביעי הכולל את רמת המאקרו ובו נכללות השפעות תרבות, מנהגים, המדינה והאמצעים בהם היא נוקטת, דהיינו מדיניות הבטיחות במדינה, התקשורת על גווניה השונים, חוקי התעבורה וכן האכיפה והענישה הקיימות על ביצוע עבירות תנועה ועל מעורבות בתאונות דרכים (טאובמן – בן-ארי 2004 ; Keating & Helpern-Felsher 2008; Buckley et al , 2014).

במחקרים רבים עלה כי עמדותיהם ואמונותיהם של נהגים צעירים ובלתי מנוסים באשר לסיכונים בכביש, שונה בצורה ניכרת משל נהגים מנוסים יותר. מהסקירה שערכה טאובמן – בן-ארי (2004) עלה כי על נהגים צעירים מופעל לחץ חברתי (בעיקר בקרב גברים) לנהיגה מסוכנת וחסרת אחריות. במחקרים אחרים עלה כי הצורך המשותף של נהגים צעירים בעצמאות ותהליכי התנגדותם להוריהם אשר באים לידי ביטוי בנהיגה, עשויים להגביר נהיגת צעירים ללא השגחה ולקיחת סיכונים (Keating, 2011 ; Factor, Kawachi, & Williams, 2011 ; Halpern-Felsher &). ראייה להשלכות עוצמת הקשר שבין הנהג הצעיר לסביבתו, נמצאה במחקרים אשר בהם עלה כי אחד הגורמים המסכנים ביותר והמקושרים בעוצמה גבוהה לתאונות דרכים בקרב נהגים צעירים הוא נוכחותם של נוסעים נוספים ברכב שגילם מתחת ל-18 (Simons-Morton 2005). חוקרים רבים רואים בנתונים אלו אישוש לכך כי קבוצת השווים מהווה את אחד מסוכני החיברות (socialization) המרכזיים בקרב בני נוער ומבוגרים צעירים ומאחר שבקרב גילים אלו קיים חברות ללקיחת סיכונים בכלל ובכביש בפרט.



תכניות התערבות ששמות להן למטרה שינוי התנהגותי בקרב בני נוער, נשענות לכן על הבנת נורמות, ערכים וקונטקסט חברתי וכן הבנת סגנון ההורות של הורי הנערים. הספרות המחקרית מזהה מספר רכיבים לעיצוב תכנית התערבות אפקטיבית הכוללים: סינון אוכלוסיית המטרה והגדרה ברורה מיהו ה"לקוח" המובהק של התכנית, סינון והגדרה ממוקדת וברורה של ההתנהגויות שבמוקד ההתערבות, זיהוי מאפייני עמדות ותפיסות המובילים להתנהגויות הסיכון שבמוקד ההתערבות והגדרת מנגנונים יעילים דרכם יעשה שינוי ההתנהגות.

סוגיה בסיסית בתכנון ועיצוב תכנית התערבות לשינוי התנהגותי הינה בחירת הדרך בה יועברו מסרי התכנית: מערך התכנית, משך הזמן בו תועבר ומקורות הסמכות (מפעילי התכנית בשטח) (Buckley et al, 2014).

1.5 בחינת האפקטיביות של סוגי תכניות ההתערבות

תכניות ההתערבות לשינוי התנהגות תעבורתית, שונות אחת מהשניה כמעט בכל מרכיביהן ולכן קשה להשוות את מידת האפקטיביות שלהן. למרות הנאמר ממחקרי-על שבחנו מגוון רחב של מחקרי הערכת תכניות לשינוי התנהגות תעבורתית עולות תובנות משמעותיות שחשוב להתייחס אליהן.

כדי לצייר תמונה רחבה של מגוון תכניות ההתערבות הקיימות יצרנו מערך מיון המיוצג בטבלה בהמשך. המיון הראשוני מערך לפי תפישת אוכלוסיית היעד של התכנית (הבחירה בכלל אוכלוסיית הנהגים הצעירים לעומת הבחירה באוכלוסיית הנהגים הצעירים ה"בעייתיים"). בשלב השני נחלקו התכניות לכאלה שהינן מחייבות (דוגמת צו בית משפט או תכנית חובה בבית ספר) לכאלו שאינן

מחייבות והחשיפה אליהן היא וולונטרית. המיון האחרון נערך לפי סוג התכנית (תכנית הרתעה, תכנית חינוכית או תכנית טיפולית).

אוכלוסיית היעד	דרך העברת התכנית	האם התכנית מחייבת?	תכנית הרתעה, חינוכית או טיפולית	מידת אפקטיביות
כלל המתבגרים	קמפיינים תקשורתיים כלל ארציים	לא	חינוכית	אין השפעה ועד השפעה מסוימת בלבד
	תכניות הדרכה מבוססות אינטרנט	לא	חינוכית	אין השפעה ועד השפעה מסוימת בלבד
	תכניות הדרכה מבוססות בתי ספר	כן	חינוכית	אין השפעה ועד השפעה מסוימת בלבד
נהגים (צעירים ולא צעירים) שנתפסו נוהגים ללא רישיון	מכתבי אזהרה ברמות חומרה שונות	כן	הרתעה	אפקטיבי מאוד ברמת עלות/תועלת. לא אפקטיבי ברמת תוצאה ישירה
	סנקציות דוגמת שלילת רישיון או החרמת רכב	כן	הרתעה	אפקטיבית במידה רבה
	תכניות התערבות בהוראת בית משפט הכוללת מפגשים קבוצתיים	כן	על הרצף שבין טיפולית לחינוכית	אפקטיביות מסוימת בתלות במעריך התכנית ובמשכה
	תכנית התערבות בהוראת בית משפט הכוללת מפגשים אישיים	כן	טיפולית	אפקטיבית

העמודה של "מידת האפקטיביות" מייצגת את ממצאי מחקרי-על שבחנו את מידת ההשפעה של תכניות התערבות שמטרתן שינוי התנהגות תעבורתית (Masten and Peck 2004). מחלק ניכר ממחקרים אלו עולה נימה מסוימת של סקפטיות לגבי תוצאות אפשריות של תכניות אלו. ברוב

המחקרים הללו לא נמצא כל קשר בין השתתפות בתכנית לבין שינוי התנהגותי. האבחנה היחידה בין תכניות שנמצאה משמעותית בהשפעתה על מידת האפקטיביות של התכניות הינה מידת החודרניות של התכנית לחיי הנהג (Wundersitz and Hutchinson, 2006): התכניות החודרניות ביותר, דהיינו אלו שעסקו בשלילת הרישיון או החרמת רכב נמצאו כבעלות האפקטיביות הרבה ביותר, התכניות הבינוניות במידת החודרניות שלהן (דהיינו תכניות טיפוליות הדורשות מספר מפגשים אישיים או קבוצתיים) נמצאו כבעלות אפקטיביות מסוימת וזאת בהתאם למשך התכנית ומערך הפעולה שלה, ואילו התכניות הקלות ביותר מבחינת מידת החודרניות שלהן לחיי הנהג, תכניות חינוכיות, אינפורמטיביות, נמצאו כלא משפיעות כלל (או במקרים מסוימים אף מרעות את המצב).

מכיוון שמידת האפקטיביות של תכניות אלו, הנמדדת במחקרי ההערכה הינה קטנה ביותר, עולה מדי פעם השאלה האם תכניות אלו הוכיחו חשיבות מספקת כדי להצדיק את המשאבים המושקעים בהן. במרוצת העשורים האחרונים נבדקת שאלה זו באמצעות מערך של מחקרי עלות-תועלת, במשרד התחבורה של קליפורניה (California Department of Motor Vehicles), כאשר התובנה העיקרית העולה ממחקרים אלו היא כי החיסכון בעלויות החברתיות שבמניעת אפילו תאונות ספורות עולה על עלויות המשאבים הנדרשות להפעלת התכניות.

2. על תכנית "נהיגה במבחן" ומחקר ההערכה

שרות המבחן לנוער, יזם פניה לעמותת "אור ירוק" לבחינת שיתוף פעולה בבניית תכנית משותפת לאוכלוסיית הנערים שעברו עבירות תנועה ושב"ר. המטרה הייתה - להקים קבוצות טיפוליות בשרות המבחן לנוער, אותן ינחו במשותף: קצין מבחן לנוער ומנחה מטעם עמותת "אור ירוק". הרציונל שהתווה את המענה התבסס על כך, שמודל ההנחיה המשותפת יאפשר שילוב בין הידע המקצועי של קציני המבחן בתחום הטיפול בנוער עובר חוק תוך שימוש בסמכות לבין הידע המקצועי בתחום נהיגת צעירים ובטיחות בדרכים הנמצא בעמותת "אור ירוק". התוכנית החלה לפעול במרץ 2009 כפילוט במחוז מרכז. לאור העלייה במספר המופנים הוחלט על הרחבת התוכנית לכל הארץ.

מטרת המחקר הנוכחי הינה בחינת תרומת תכנית "נהיגה במבחן" לשינוי עמדות ותפיסות בקרב הנערים המשתתפים בה, כאשר התרומה הרצויה ביותר הינה שינוי כוונות התנהגותיות בעיקר בנושא התנהגות תעבורתית.

מחקר זה עוסק במתן תשובה למערך של שאלות מחקר:

1. מהם מאפייניהם של המשתתפים בתכנית "נהיגה במבחן" בהשוואה לבעלי עבירה דומה המשתתפים בתכניות אחרות (קבוצת ההשוואה)?
2. מהם מאפייניהם של הורי המשתתפים בתכנית "נהיגה במבחן"?
3. מהם מאפייני האישיות של הנערים המשתתפים בתכנית נהיגה בהשוואה לבעלי עבירה דומה המשתתפים בתכניות אחרות (קבוצת ההשוואה)? האם חל שינוי במאפיינים אלו בסיום התכנית?
4. מהם מאפייני הסגנון ההורי של הורי הנערים המשתתפים בתכנית?
5. מהן עמדותיהם של הנערים המשתתפים בתכנית נהיגה ביחס לפעולת הנהיגה וזאת בהשוואה לעמדות בעלי עבירה דומה המשתתפים בתכניות אחרות (קבוצת ההשוואה)? האם חל שינוי בעמדות אלו בסיום התכנית?
6. מהן עמדותיהם של הנערים המשתתפים בתכנית נהיגה ביחס לעבירה שנעברה וזאת בהשוואה לעמדות בעלי עבירה דומה המשתתפים בתכניות אחרות (קבוצת ההשוואה)? האם חל שינוי בעמדות אלו בסיום התכנית?
7. מתוך סקירת הספרות עולה כי למאפייני האישיות של המתבגר (דוגמת כניעה ללחץ חברתי וחוסר אחריות) ולמאפייני הסגנון והסמכות ההורית של הוריו, השפעה על עמדות ותפיסות הסיכון הקשורות לפעולת הנהיגה וכן השפעה על הדרך בה מבין המתבגר את חומרת העבירה של נהיגה ללא רישיון. במחקר זה נבקש לבחון את מערך הקשרים הללו בקרב הנערים שבתכנית הן בתחילת התוכנית והן בסופה. מבחינה זו נוכל ללמוד כיצד שינתה התכנית את דרכי החשיבה של הנערים ואת הגורמים המשפיעים עליהם.
8. מהי מידת שביעות הרצון ומידת התרומה הנתפשת של תכנית "נהיגה במבחן" בעיני אוכלוסיות המחקר השונות ומהם מערכי ההשפעה על תפישה זו?

2.1 מערך מחקר הערכת תכנית "נהיגה במבחן"

למחקר הערכת התכנית שני חלקים: חלקו הראשון של המחקר היה מחקר גישוש איכותני שבוצע בחודש ינואר 2013 וכלל מפגשים עם מנחים בתכנית "נהיגה במבחן", תצפיות במפגשי הנחיה, קבוצות מיקוד עם נערים בקבוצות הטיפוליות ואיסוף חומרים נוספים בעיקר משירות המבחן לנוער. בעקבות ממצאי חלק זה של המחקר (יפורטו בהמשך) נבנו שאלונים לשלוש אוכלוסיות המחקר: נערים הנמצאים בתכנית, הורי הנערים הנמצאים בתכנית וקבוצת השוואה שכללה נערים בעלי עבירה דומה שממגוון סיבות לא נכללו בתכנית. השאלונים הועברו לנערים (הן בתכנית והן לקבוצת ההשוואה) בשתי נקודות זמן, האחת סמוכה לתחילת התכנית (או הטיפול במקרה של קבוצת ההשוואה) והשנייה סמוכה לסיומם. שאלוני ההורים הועברו במפגש הורים סמוך לסיום התכנית.

סך הכל הועברו שאלונים לפי הפירוט הבא:

נערים בתכנית ²	נערים בקבוצת השוואה	הורי נערים בתכנית	
223	60		תחילת תכנית/טיפול
200	28	126	סוף תכנית/טיפול

2.2 מחקר הגישוש

מחקר הגישוש שבוצע בחודש ינואר 2013 כלל מפגשים עם מנחים בתכנית "נהיגה במבחן", תצפיות במפגשי הנחיה, קבוצות מיקוד עם נערים בקבוצות הטיפוליות ואיסוף חומרים נוספים בעיקר משירות המבחן לנוער.

בצורה מפורטת כלל מחקר הגישוש:

5 ראיונות עם מנחים (2 מנחים מטעם או ירוק, 3 מטעם שירות המבחן לנוער).

2 תצפיות במפגשי הנחיה

2 קבוצות מיקוד עם הנערים

ממצאי מחקר הגישוש:

במהלך מחקר הגיבוש פותח מודל המכיל את מאפייני תשומות התכנית, התהליכים החלים במהלך התכנית ואת תוצאות התכנית הצפויות. תשומות התכנית מכילות מאפייני הגורמים המעורבים ואת מבנה התכנית והתשתיות העומדות לרשותה. בפרק התהליכים מוכלים כל אותם תהליכים מכוונים כגון מערך תהליכי הלמידה אך גם תהליכים לא דווקא מכוונים מראש דוגמת דינאמיקה חברתית הנוצרת במהלך מפגשי הקבוצה. במהלך מחקר הגישוש עלו שלוש תוצאות צפויות עיקריות: העצמת הנערים, הטמעת תפיסות הסיכון וחיזוק הקשר בינם ובין הוריהם.

² השאלונים הועברו בשלושה סבבים ל-28 קבוצות שבתכנית, בחלק ניכר מהקבוצות לא מלאו כל הנערים המשתתפים את השאלון כך שב-40% מהקבוצות מלאו את השאלון פחות מ-6 נערים.

אוכלוסיית המחקר	תשומות התכנית	תהליכים במהלך התכנית	תוצאות התכנית
נערים	מאפיינים דמוגרפיים	פתיחות אותנטית מול פתיחות מאולצת	הפנמת תפישות סיכון ושינוי עמדות כלפי התנהגויות סיכון
	מאפיינים אישיותיים	לקיחת אחריות אישית	העצמה
		יציאה מעבר לעבירה הספציפית	חיזוק הקשר עם ההורים
הורים	מאפיינים דמוגרפיים	מעורבות הורים	חיזוק הקשר עם ההורים
	מאפייני סמכות הורית		
התכנית ומנחיה	מבנה התכנית והתשתית	דינמיקה מנחים - קבוצה	
	דינמיקה בין מנחים – מאפייני ההנחיה המשותפת	למידה אינפורמטיבית חווייתית	
		תהליך עיבוד העבירה	

תשומות התכנית - מאפייני הנערים :

התכנית "נהיגה במבחן" מיועדת לנערים הנמצאים בעיצומו של הליך משפטי על נהיגה ללא רישיון או על עבירות תעבורה. בזמן ההליך המשפטי הנערים נמצאים תחת צו פיקוח של הרווחה, ותחת השגחתו/ה של קצין/ת מבחן. הנערים מופנים לתכנית על ידי קצין/ת המבחן שממשיך להיות בקשר עם הנער ומקבל דיווח שוטף על תפקוד הנער בקבוצה ממנחי הקבוצה לאורך כל התכנית.

אוכלוסיית הנערים הינה הטרוגנית. רקע הנערים נע על רצף של משפחות מתפקדות ונורמטיביות עד למשפחות קשות יום ובעלות רקע סוציאקונומי נמוך. אצל רוב הנערים זהו ההליך המשפטי הראשון והיחיד שלהם, אך ישנם נערים שזהו התיק הפלילי השני ומעלה שלהם, וכאלו שנמצאים בהליכים משפטיים נוספים. נער מגיע לקבוצה בצו בית משפט, ולכן הינו בעל מניע להגיע למפגשים ולהשתתף בהם כראוי, כך שבתום התכנית תכתב עבורו המלצה לבית המשפט, על ידי מנחי הקבוצה וזאת במטרה לסגור את התיק.

הנערים אשר לא מגיעים לקבוצה הינם אלו שיש נגדם הליך משפטי מורכב יותר, כאלו אשר מתנגדים להגיע או שהוחלט על ידי קצין/ת המבחן כי הקבוצה אינה מתאימה להם.

תשומות התכנית - מאפייני ההורים :

מרכיב מסוים ממטרות התכנית מתמקד בעבודה עם ההורים על המעורבות והאחריות שלהם- "העצמת סמכות הורית". מידת מעורבות הורי הנערים נעה על רצף, מהורים מאוד מעורבים ואכפתיים הנושאים באחריות ורוצים שילדיהם יעברו חוויה חינוכית משמעותית ומוכנים בעצמם ללמוד, לבין הורים אשר לא מקבלים את העובדה שהנער עבר עבירה, או שלא מבינים למה העונש כה חמור-

" הם אומרים-מה הסיפור?! גם אנחנו עשינו ככה כשהיינו בגילם אנחנו מנסים להסביר להם מה לא בסדר במעשים הללו. הורים אלה לפעמים אינם מעוניינים להגיע בעצמם לקבוצות ולא מוכנים לקבל על עצמם את האחריות ולא מאמינים במערכת "מה את כבר יכולה לעשות?".

"זה תמיד מתחיל בהתנגדות. צפים המון רגשות של חוסר אונים ותסכול. כעס על הילדים, על המערכת. משליכים הרבה תחושות של מצוקה. הטיעון הוא "למה אני צריך להיות כאן? למה אני צריך להיענש על המעשים שלו?" אנחנו מסבירים להם שזה אחריות שלהם, מנסים לעבוד איתם על סמכות הורית. המטרה היא לגייס אותם ובאמצעותם את הנערים. להפוך אתם לשותפים ולהשיג מעורבות שלהם. לכל אורך הקבוצה הם נוכחים נעלמים. מקום הנערים מול ההורים - עולה-פריצת גבולות, לקיחת רכב של ההורים, פתאום אבא מתחיל לפקח על הנהיגה. ציפיות מההורים- להזכיר לנערים את הפגישה, אם הנערים לא מגיעים יש כתובת, שיבינו משמעות, ערך, חשיבות"

"אנחנו מנסים לגייס אותם- שיתלו לוז של המפגשים על המקרר, לעודד את הנערים ללכת לקבוצה, להזכיר להם. הם יוצאים ממפגש הפתיחה עם מוטיבציה ובסוף הם מודים לנו " (מדברי מנחי התכנית על התנהגות ההורים)

תשומות התכנית - מבנה התכנית ותשתיות :

בכל קבוצה יש כעשרה נערים. התכנית נערכת במשך עשרה מפגשים, כאשר המפגש הראשון הוא מפגש הורים בלבד, והמפגש האחד לפני האחרון הוא של הנערים יחד עם ההורים, כך שיוצא שבפועל ישנם שמונה מפגשים רק של קבוצת הנערים. כמו שנאמר המפגשים מתרחשים בשירותי המבחן לנוער, בכיתה קטנה. אורכו של כל מפגש הוא שעה וחצי ללא הפסקה. מותר לנערים לצאת מהכיתה רק לשירותים. לנערים אסור לאחר או לפספס קבוצה. אי הגעה לקבוצה היא רק באישור קצין המבחן של אותו נער, ואחרי שתי היעדרויות הוא עולה לוועדה פנימית של המנחים יחד עם קצין המבחן על מנת להחליט אם הוא נשאר בקבוצה או לא.

השתתפות אקטיבית במפגש הינה חובה, לא מספיק להיות נוכח. כל נער חייב לספר את סיפור העבירה שלו. לנער שלא מצליח או לא מסכים לספר במפגש המוקדש לכך, ניתנת ההזדמנות לעשות זאת במפגשים הבאים. לגבי מידת החסיון על הדברים העולים במפגש הדעות חלוקות: בכמה מן הקבוצות נאמר על ידי המנחים כי מידע נוסף העולה במפגשים אודות העבירה ו/או עבירות נוספות אינו מועבר הלאה על ידם, בקבוצות אחרות נאמר לנו שכן. המנחים ונערים כותבים יחד חוזה במפגש הראשון, עליו כולם חתומים, החוזה כולל בו את כל דרכי התנהלות המפגשים. בתום כל מפגש המנחים כותבים סיכום על כל נער- השתתפותו והתנהגותו אשר מועבר לקצין המבחן. הנערים גם מחויבים לתת שעות עבודה קהילתית, כחלק מהענישה המוטלת עליהם.

תשומות התכנית - מאפייני המנחים ומאפייני ההנחיה המשותפת :

את הקבוצה מנחים שניים. מנחה אחד מטעם שירות המבחן לנוער ומנחה מטעם "אור ירוק". המנחה מטעם שירות המבחן לנוער הינו קצין/ת מבחן, עובד סוציאלי, בעל הכשרה טיפולית והכשרה מסוימת בהנחיית קבוצות ואשר עובר הדרכה והנחיית עמיתים במקביל להנחיית הקבוצה. המנחה מטעם אור ירוק הינו סטודנט אשר מתנדב בעמותת 'אור ירוק' ומקבל על כך מלגה, המנחה עובר הכשרה בתכני אור ירוק. במהלך הקבוצה שני המנחים עובדים יחד ובשיתוף פעולה. הם נפגשים לפני כל מפגש ומבצעים תיאום ציפיות וחלוקת עבודה, ובסוף כל מפגש כותבים יחד דוח סיכום.

תיאורטית, ההנחיה אמורה להיות משותפת, כאשר המנחה מטעם אור ירוק אחראי על התכנים הקשורים בנהיגה. ממצאי הראיונות עולה כי ישנם הבדלים בתפיסות לגבי איך 'אמורה' להיות החלוקה, בין המנחים: יש הטוענים כי אמורה להיות הפרדה בין התכנים של אור ירוק לתכנים הטיפוליים ויש האומרים כי אמורה להיות אינטגרציה בין השניים. בפועל יוצא שברוב הקבוצות המנחה בטעם אור ירוק, ורק הוא, מעביר באופן מלא את תכני הנהיגה, כאשר אם יש לקצין המבחן הערות הוא מוסיף. כל שאר התכנים, מועברים על ידי קצין המבחן, כאשר המנחה השני גם משתתף, ומוסיף, אך קצין המבחן הוא המוביל. יוצא שקצין המבחן מעביר את התוכן ה'טיפולי' במפגשים, הכולל את מעגל העבירה, את סיפורי המקרה האישיים של הנערים, ואת כל התוכן הטיפולי שעולה במפגשים השונים.

"יש מעט הפרדה. מה שיש בו הפרדה זה התכנים-תכנים שהוא מעביר על זהירות בדרכים, הכרות עם החוק, נהיגה באלכוהול, נהיגה במהירות מופרזת, שם הוא נותן את הטון. אני מעבירה את התכנים של מעגל העבירה, סיפור העבירה, החלקים אצלם" (מנחה, קצינת מבחן)

קצין המבחן הוא גם זה שאחראי על תחום המשמעת, ומטפל בנערים שלא מגיעים, שמאחרים, שלא משתתפים ושמפריעים. גם אם למנחה של אור ירוק יש מקום בפן המשמעת, קצין המבחן הוא זה שמקבל בסוף את ההחלטות- האם נער שמאחר נכנס לקבוצה או לא, נותן אישור לנער שלא יכול להגיע וכו'. לדברי אחת המנחות האחריות המשמעתית הזאת יוצרת התנגדות של הנערים אליה :

"קצינת מבחן הייתה יכולה להעביר את התכנים של אור ירוק וזה היה טוב, אבל לא בכובע של קצינת מבחן, כי זה מעורר התנגדות אצל הנערים. לפעמים קצינת המבחן שואלת שאלות חופרות ומעמיקות והנערים מגלגלים עליה עיניים"

יוצא שהדינמיקה האישית הנוצרת בין שני המנחים היא זו שמשפיעה וקובעת איך תהיה חלוקת התוכן המועבר, או איך יעבוד שיתוף הפעולה בין השניים. כאשר נוצר אמון וקשר מקצועי פורה ביניהם, יכול להיות שבאותה הקבוצה ההנחיה תהיה יותר משותפת, כך שהמנחה מטעם שירות המבחן לנוער יעביר גם תכנים של אור ירוק, ולהפך. ניתן לראות כי הקושי נוצר בעקבות כך שלמנחי אור ירוק אין כל ידע והכשרה בנושאים טיפוליים, ולכן באופן טבעי קצין המבחן אמון על נושא זה. אם יש מנחה אור ירוק אשר מנחה כמה קבוצות, והוא כבר מיומן, או בעל אוריינטציה טיפולית כלשהי, אז יהיה לו מקום יותר משמעותי בפן הטיפולי. לרוב, נראה כי קציני המבחן הם המנחים המובילים את מפגשי הקבוצה והמנחה מטעם אור ירוק מעביר את תכני הנהיגה ולפעמים מעבר, אך זה אינדיבידואלי לכל מנחה. התשתית עצמה שגורמת לכך שמפגשי הקבוצה עצמה נערכים בשירותי המבחן לנוער, שם

המשרדים של קציני המבחן, מוסיפה לתחושה שקציני המבחן הם ה'מארחים' את הקבוצה ואולי גם לכן האחראים.

תהליכי התכנית – תהליכים מתוכננים³ – לקיחת אחריות אישית

תחילתו של התהליך לקיחת האחריות האישית הינו החוזה שכותבים הנערים יחד עם המנחים. החוזה מכיל חוקים הקשורים בחובות של הנערים, כמו נוכחות, השתתפות והתחייבות לא להיות מעורב בעבירות נוספות. החוזה גם מכיל זכויות שלהם, הקשורות בסודיות וחסיון. בחוזה גם מופיעים חוקים הקשורים בכבוד, בהקשבה וביחסים בין הנערים.

" בחוזה יש ציפיות שלי מעצמי, מהמנחה, מהקבוצה. אנחנו מציגים תנאים- שצריך להגיע בזמן, אין הפסקות וכו'. יש בחוזה גם דברים שקשורים לכבוד, סודיות, מה מספרים ומה לא, כבוד ושיתוף. כולם חייבים להשתתף"

הגברת אחריות הנערים מועברת בעזרת מעגל הדאגות וההשפעות. הרעיון הוא שמעלים את כל הדברים שמדאיגים את הנערים בחייהם, ובוחנים האם ניתן להשפיע עליהם ולשנותם. מתוך כך שהם רואים שיש דברים שניתן להשפיע עליהם ולשנות, הם אמורים ללמוד ולהבין שיש להם השפעה על חייהם, ודברים לא קורים מעצמם, וכך אמורה להתעצם תחושת האחריות שלהם. בתוך נושא זה נכנס גם נושא של גיל ההתבגרות. בקבוצה דנים על המאפיינים של הגיל הזה, הקשיים שבו והחידושים שיש בו ואיך להתמודד עימם. דנים במעבר שיש מהגנה צמודה של ההורים, לבין הרפיה והליכה לכיוון עצמאי שיש לנער בגיל זה. הם דנים במאפיינים החברתיים שיש בגיל הזה- לחץ חברתי והשלכותיו, רצון להרשים, להיות חלק מחברה, משיכה לדברים מסוכנים. לחץ חברתי הוא נושא שעולה הרבה, וגם מהנערים עצמם.

" לחץ חברתי הוא גם כן משהו שצריכים לצאת איתו. השפעה של האחר עליי. סמכות הורית, סמכות של בוס, חוק. במקום חברתי- כמה אני בוחר להיות מושפע או משפיע. המון נערים העלו את זה- העניין של לחץ חברתי" (מדברי מנחה)

תהליכי התכנית – תהליכים טבעיים- פתיחות אותנטית מול פתיחות מאולצת:

הקבוצה דורשת פתיחות ושיתוף של הנערים. מכיוון שזהו תנאי הכרחי בקבוצה, קשה לקבוע באיזו מידה התכנים העולים מדברי הנערים בחלק מהשיתוף הם אותנטיים ולא למטרת ריצוי המנחה. במפגש האחד לפני אחרון, עם ההורים, הנערים נדרשים לדבר על מה קיבלו מהקבוצה. המנחים אומרים שיש קבוצות בהם עולות מהנערים אמירות אותנטיות על משמעות, עניין, צמיחה ולמידה, אחריות והעצמה. יש קבוצות בהם ההרגשה היא שהנערים לא רוצים לדבר ואומרים מילה-שתיים על מנת ליצאת לידה חובה'.

מצד שני, יש מנחים הטוענים כי גם אם הם שם בצו בית משפט, עצם ההגעה שלהם ואפילו השתתפות מינימלית מראה על נכונות לקחת אחריות:

³ תהליכים מתוכננים הינם אלו שנמצאים בלב מערך העבודה בתכנית ואינם תלויים בדינמיקה הנוצרת.

ייהם באו בגלל שרצו לקבל המלצה מבית המשפט. זו נקודת פתיחה טובה בגלל שזה מראה שהם מוכנים לקחת אחריות. בהמשך התהליך יש מוטיבציה גדלה בגלל הכוח של הקבוצה. אלו עם נטייה חיובית לקשר עם האחרים- נוצרים קשרים של נתינה וקבלה. הם מבינים לאט לאט שהם יכולים לעזור אחד לשני ולשקף וכך הם עוברים תהליך של ריפוי עצמי שמתחיל לשקוע פנימה. אני נותנת להם חיזוק לזה שהם באים רק אפילו בשביל הרצון להמלצה לבית המשפט, ולאט לאט אני נותנת חיזוק לכל תהליך חדש שקורה"

תהליכי התכנית – תהליכים מתוכננים - למידה אינפורמטיבית חווייתית:

מילוי המטרה הקשורה בלמידת הסכנות שיש בנהיגה מתבצעת על ידי העברת התכנים של אור ירוק. אחד הנושאים המרכזיים המדוברים הינו טעויות חשיבה הקשורות בנהיגה. הנערים רואים סרטונים על עבירות תנועה 'קטנות' ותוצאותיהן, כמו כתיבת מסרון בשעת נהיגה, נהיגה בעייפות ועוד. המנחים מראים לנערים כי טעויות החשיבה כשמן כן הן – טעויות.

"אנחנו מלמדים אותם על טעויות חשיבה, ובמפגש האחרון הם אומרים דברים כמו- 'אני יודע שגם לי זה יכול לקרות.'"

תוכן נוסף שכמעט תמיד עולה כמשמעותי מצד הנערים הוא נושא של נהיגה תחת השפעת אלכוהול. הנערים מקבלים 'משקפי אלכוהול' המדמים מצב של הימצאות תחת השפעת אלכוהול. לקראת הסוף התכנית ישנו מפגש איש עדות, בו איש שעבר תאונה מספר על החוויה שלו. גם מפגש זה מתואר על ידי הנערים כמשמעותי ביותר.

המפגשים החווייתיים נתפסים על ידי הנערים כזכורים וכ"כיף", לעיתים קרובות נאמר לנו כי הם מבקשים לראות את הסרטונים המוצגים במפגשים אלו שוב ושוב.

תהליכי התכנית – תהליכים מתוכננים - עיבוד העבירה:

עיבוד העבירה נעשה על ידי לימוד מעגל העבירה. המודל הוא של מעגל מתוך מחשבה שהתהליך בו מתרחשת עבירה הינו תהליך שחוזר על עצמו שוב ושוב. הרעיון הוא להכיר את המעגל, את הגורמים שמושכים כל אחד, את חלק ואחריותו של כל פרט בתוך המעגל, ולהבין איך יכול אדם לשלוט בסיטואציות ולא לאפשר לסיטואציות לשלוט עליו. הנערים לומדים לזהות בעצמם את המעגל האישי שלהם ואיך לעצור אותו בזמן ולשנות התנהגות "צפויה מראש". כחלק נוסף מהליך עיבוד העבירה כל נער צריך לספר את סיפור העבירה שלו לקבוצה.

תהליכי התכנית – תהליכים מתוכננים - יציאה מעבר לעבירה הספציפית:

חלק מהמנחים מתארים מצב בו מצליחים לצאת מעבר לעבירה הספציפית הזאת וגם לדבר על השלכות למצבים אחרים בחיים חוץ מעבירות תנועה.

"יחלקם כן נפתחים לכך שיש ללמוד מעבר לעבירה הספציפית וחלקם לא. אבל בגדול כן. הנה דוגמא של מכתב מאב- נער עם ADHD שנתפס נוהג על אופנוע ללא רישיון. הסדנה חוללה שינוי בהתנהגות שלו והבנת ההתנהגות שלו. הבנה של פליליות, משמעות החוק כמגן, הכנה לקבלת רישיון וכו'. תמיד היה את הידע אבל עכשיו הוא מפנים. מספר על הקבוצה לרבים- מפיץ, מספר, נוצר גאווה".

"לא נשארים רק בעבירה הספציפית. יוצאים הרבה מעבר. מדברים על קבלת החלטות, מרחיבים לעולמות תוכן נוספים. נשארים בעולם של עבירות תנועה אך הקבוצה מעודדת עולמות תוכן נוספים"

אך חלק מהמנחים טוענים שהם מעדיפים להשאיר בגבולות העבירה הספציפית:

"לא נכנסים מעבר. מאירים עם פנס על העבירה הזאת. אנחנו מנסים להבין בלי לתת תרופה. גולשים מידי פעם החוצה מהעבירה אבל רק אם זה יזום על ידי הנערים. ההורים מעלים במפגשים דברים שקורים בבית, אז זו דוגמא של משהו שעולה. יש משחקי סיטואציות – על דילמות שיש בחוץ-חברים, בילויים. סיטואציות שמשקפות לעבירה. יש נגיעה בנושא אבל הפוקוס הוא על העבירה. העבירה היא סימפטום להרבה דברים אחרים, אבל זה לא עולה בגלל שהנערים לא רוצים לחשוף דברים אחרים שקורים אצלם. ברגע שנער מבין את הגורם לבעיה- מנסים לתקוף את הבעיה בסיטואציות אחרות."

במפגשים נערכת אינטגרציה בין הממד הקוגניטיבי של כל מה שקשור להכרות עם החוק, סיכון וסכנה בנהיגה של צעירים לבין הממד הרגשי של עיבוד העבירה שלהם והמשמעות הכרוכה בו.

תהליכי התכנית – תהליכים מתוכננים - מעורבות הורים:

מטרה נוספת של הקבוצה נמצאת בקשר עם ההורים, מתוך הבנה כי הנערים נמצאים בבית, וחוזרים לשם אחרי כל מפגש, וגיוסם של ההורים למטרות התכנית תעזור לנערים לקבל ממנה יותר. מפגש הפתיחה הוא מפגש רק עם ההורים, בו המנחים משתפים אותם בחלק ממה שיעברו הנערים עצמם. הרעיון הוא להעצים את האחריות ההורית שיש להם על ילדיהם, להבין את חומרת העבירות לאלו מהם שלא מבינים, ולגייס אותם לטובת התכנית. הם מתבקשים להיות מעורבים בתהליך שעובר הבן, לעודד אותו ללכת, להזכיר לו ולהיות מעורב בתוכן של הקבוצה.

"יחשוב לי שיבינו שיש להם תפקיד כהורים, שיוכלו להפעיל שיקול דעת. אני לא אומרת להם מה נכון ומה לא נכון בסמכות הורית, אבל אני מחדדת להם את העובדה שיש להם תפקיד, גם עם הנער מעל 18. חשוב לי שבינו את מעגל העבירה. ההורים מתחילים להבין- 'גם לי זה קורה', או 'ראיתי את זה קורה אצל הילד'."

תהליכי התכנית – תהליכים טבעיים - הדינמיקה בין המנחים לקבוצה:

הצלחת התכנית והמידה בה היא מצליחה להשפיע על הנערים תלויה גם בדינמיקה הנוצרת בין הנערים, בין הנערים למנחים ובין המנחים עצמם.

"נוצר קשר חזק, כי מההתחלה הם מביאים את עצמם. יש שפה לקבוצה, שפה של דיבור פנימי. לפעמים זה קשה בהתחלה- "מי אתם? למה שאפתח?" אבל עם הזמן זה קורה"

הקשר עם המנחים הינו מורכב ומשתנה בין קבוצה לקבוצה. על פי התרשמות כללית, נראה כי המנחה מטעם אור ירוק הוא יותר "אחד מהם", הוא מדבר בגובה העיניים, הוא יותר קרוב לעולם שלהם, הוא לא זה שעוסק במשמעת, והוא מביא את הידע 'המעניין'. עם זאת, נראה כי התהליך העמוק והמשמעותי שהנער עובר, אם הוא עובר, נעשה בעזרת התוכן הטיפולי שמביא קצין המבחן, תחום שלפי ממצאי המחקר אין למנחה מטעם אור ירוק שום ידע בו.

"לא היה לי חשש שאזיק רק אולי שלא אעלה על דברים, היא (קצינת המבחן) הייתה מבינה דברים שהנערים אמרו שאני לא הבנתי" (מדברי מנחת אור ירוק)

י"ש ערך למתנדבים של אור ירוק מבחינת הנערים, הם בשבילם כמו אח. זה מקום של הצבת גבולות ממקום אחר. אך לא תמיד יש להם את הכלים לעשות את זה. אני עברתי הדרכה במהלך הנחיית הקבוצה, שהם לא עברו. לגבי הפיצול- גם בחיים יש להם פיצול. הסטיגמה שעולה היא שבו קצינת המבחן היא מקור הסמכות והחוק, והמנחה של אור ירוק הוא יותר ניטרלי."

מצדם של קציני המבחן הועלה רעיון לביצוע הכשרה הפוכה :

"לא להכריח מנחים של אור ירוק ללמוד שפה טיפולית. אם העו"סים היו עוברים את התכנים של אור ירוק זה גם היה טוב".

רעיון זה אף הוקצן על ידי חלק מקציני המבחן שרואיינו לכדי הכשרה מלאה של אור ירוק לקציני המבחן כך שהם יוכלו להעביר את כל תכני התכנית ללא צורך במנחה אור ירוק. מקציני מבחן אחרים עולה תמונה שונה בה השילוב של שני המנחים הוא דווקא חיוני והניסיון השונה של כל אחד תורם לקבוצה :

"כך מחלקים את העבודה. זה אמנם דורש הכנה טובה לפני כל קבוצה, ובמהלכה, ובסופה. אני רואה בזה יתרונות. המנחה מאור ירוק לא באה מרקע טיפולי. זה יוצר מאפשר פתיחות שלה ושל הנערים. המקום שלנו (קציני המבחן) הוא יותר מקום של סמכות. אותה הם יותר רואים כאחת מהם, יותר קרובה אליהם. היא גוף הידע, היא מחזיקה את כל הידע שקשור לנושא. אני עוזרת לתהליך הטיפולי. אני חושבת שיש ערך מוסף שזה שניים. ולא חושבת שטוב שאני אעבור הכשרה של אור ירוק. המומחיות שלה זה ידע והבנה בנושא של התנהגות בנהיגה. אני באה מעולם החוק. אני חשבת שזה מקדם להגדיל את הפרספקטיבה. היתרון שלה הוא נורא בולט, זה כמו שאיש איש מקצוע בתחום של סמים, או בתחום של תעסוקה ואי אפשר להחליף אותו במישהו שלא מהתחום, ככה תחום הנהיגה הוא התחום שלה. היא זרז בהסרת ההתנגדות לטיפול הסמכותי. היא מהווה את הקשר, ועוזרת לקדם תהליך שהוא גם ככה מאוד קצר"

תוצאות צפויות של התכנית - הפנמת תפיסות סיכון ועמדות כלפי התנהגות סיכון :

חלק מהנערים מדברים על החשיבות והעניין שלהם בתכנים של אור ירוק ואחרים דווקא גילו עניין בתכנים הטיפוליים. למרות הבדלי העניין בין הנערים נראה כי יש תכנים מסוימים שהינם משמעותיים מאוד לכלל הנערים. נהיגה תחת השפעת אלכוהול, טעויות חשיבה, מעגל העבירה, אחריות אישית ולחץ חברתי, כל אלו עולים מדברי הנערים כתכנים משמעותיים.

גם המנחים מסכימים עם תפישה זו :

"זה יוצר אצל הנערים דיבור פנימי, חלק מהותי במעגל, יכולת לחשוב, להפעיל שיקול דעת, הבנה של השלכות על המעשים שלי. מקדישים מפגש שלם- מלאך ושטן דינמיים על מנת לפתח אחריות."

"רוב הנערים דיברו על כך שלמדו הרבה מהתוכן של אור ירוק- על נהיגה אחרי אלכוהול. רבים אמרו שהפעילות עם משקפי האלכוהול הייתה להם משמעותית מאוד, ושעד אז לא הבינו באמת כמה מסוכן לנהוג תחת השפעת אלכוהול."

למרות שנראה כי הנערים אכן עוברים תהליך משמעותי, יש מתח רב שעולה מתוך כך שמצד אחד זוהי קבוצה טיפולית, ומאידך נוכחות והשתתפות הנערים היא חובה.

יבשורה התחתונה- אין כאן מטרה של טיפול פסיכולוגי, מכיוון שאין כאן פתיחות מלאה. אני ציפיתי שהנערים יבואו ויפתחו וידברו וישתפו, אבל בפועל זה לא באמת קורה. יש לחץ חברתי בתוך הקבוצה- אף נער בן 17 לא יעמוד ויחשוף את המעשים שלו מול קבוצה של נערים אחרים. במיוחד כשמה שהוא עשה היה טעות."

תוצאות צפויות מהתכנית – העצמת הנערים:

ניתן לומר, שהנערים עוברים תהליך הקשור בהעצמה אישית. במפגשים מושם דגש על הכוח שיש לכל אחד מהנערים, על היכולות שלהם לבחור, לשנות, להתמודד עם עצמם, עם לחץ חברתי, עם גיל ההתבגרות.

התכנית, למרות היותה קצרה וממוקדת, נותנת לנערים כמה כלים משמעותיים להתמודד עם המשיכה למקומות שליליים. היא מלמדת אותם לשלוט קצת יותר ביצר, להאמין באחריות שניתנת להם, ובכוח שיש להם לבנות ולהרוס.

"הם מגיעים בהתחלה כי הם חייבים להגיע אבל עם הזמן הם מגיעים כי הם רוצים. רואים את זה בנוכחות, הגעה בזמן- שעם הזמן קורה יותר ויותר. הורים במפגש סיום מציגים את ההגעה של הנערים לקבוצה כי הם חייבים להגיע ונער אמר להם-"מה פתאום, אנחנו פה כי אנחנו רוצים". קרה שנערים ביקשו להאריך את הקבוצה וביקשו לעשות על האש סיום"

"הרבה אומרים שחבל שלא מלמדים את התכנים הללו בבית הספר, אם הייתי יודע את כל זה לא הייתי עושה...דברים כאלה. בעיקר הם אומרים תודה."

חשוב לציין כי חלק מהנערים בקיאים בטרמינולוגיה טיפולית ומדקלמים אותה בקלות. אחרים, לא היו בסיטואציה טיפולית מעולם, ואפילו נתקלים בפעם הראשונה בחייהם בדיבור רגשי. ישנם נערים שמדקלמים סיסמאות טיפוליות ששמעו בקבוצה ובמקומות אחרים, וההרגשה היא כי הם עושים זאת על מנת לרצות את המנחים. אצל אחרים, ניתן לראות כי משהו חדר פנימה, איזושהי הבנה לגבי זה שבאמת יש בידם כוח.

"הרוב לומדים על טעויות חשיבה- סתם נגררתי אחרי חברים, מה זה אומר שהם רוכשים תובנות סביב החלטות ובחירות."

"לא מתיימרת לומר שעשיתי שינוי במנגנון קבלת ההחלטות, אך עולה מהנערים שהם מבינים שהם מעצבים את חייהם. יש החלטות חשובות, יודעים להתייעץ עם אחרים. יש התקדמות בנושא אמפתיה והתנהגות פוגעת. דגש גדול על הבנה של הסיכון בשימוש באלכוהול."

"גם אם לא יצאו עם המון דברים, הם באו, עשו, סיימו- גם זה תהליך. עצם קבלת ההחלטה וגילוי האחריות. אנחנו נותנות להם הרבה חיזוקים ללימודים, עבודה, קשר מיטיב עם חברים טובים. לא רק מדברות על לקיחת אחריות, אלא גם נותנים לה חיזוק." (מדברי מנחים)

"אולי זה לא קשור...אולי זה סתם מצחיק.....לא כי אולי זה סתם....תראי אני עכשיו יכול לשבת שעה וחצי בכיתה, בבית הספר.....קודם לא חושב שבכלל ניסיתי...." (מדברי אחד הנערים)

חשיבות רבה בתהליך טמונה בקשר עם ההורים, ולכן התכנית נפתחת ומסתיימת במפגשי הורים. ניתן להבין מדברי המנחים ומהצפייה במפגשים כי העבודה עם ההורים אכן משמעותית. ההורים עצמם מדברים על כך שהם למדו דברים חדשים בעולם הידע הקשור לנהיגה. בעיקר חשובה ההבנה שלהם לגבי האחריות שיש להם בתוך חייו של הילד. גם בקרב ההורים שמלכתחילה הם מעורבים בחיי הילד, הדיון והעיסוק בכך מגביר את ההבנה ומחויבות שלהם. כמה הורים דיברו על כך שהם מרגישים שהעבירה שביצע הילד היא קריאה אליהם, שישומו לב. בין אם מדובר בהורה מעורב ואחראי ובין אם לאו, הנער רואה את מעורבות הוריו בתהליך, ויחד הם לומדים את החשיבות של אחריות ומעורבות ההורים.

תובנות שעלו ממצאי מחקר הגישוש :

התכנית מעניקה הן ידע אינפורמטיבי חדש אודות תחום העבירה אותה ביצעו והן מצליחה להעביר את הנערים, תהליך רגשי-קוגניטיבי סביב העבירה עצמה וסביב נושאים הבוערים בחייהם בשלב הזה.

לפי דברי הנחקרים, הגורמים שנמצאו כמשפיעים במיוחד על מידת הצלחת התכנית, הינם התייחסות לנושאים מרכזיים ומשפיעים ביותר, כמו אלכוהול בנהיגה, מעגל העבירה ולחץ חברתי. הקשר עם ההורים לאורך התכנית ומידת המעורבות שלהם חשובה ותרומתה רבה להצלחת התכנית. הקשר עם המנחים והדינמיקה הנוצרת ביניהם ובינם לנערים גם הם גורמים חשובים בקביעת מידת הצלחת התכנית.

כמה שאלות חשובות ומשמעותיות עלו מהשטח, הראשונה קשורה בקשר בין שני המנחים, ובשאלה האם זה נכון שיהיו שניים, ומה צריכה להיות חלוקת התוכן ביניהם, ואיך הדינמיקה ביניהם משפיעה לטוב או לרע על הנערים ועל הצלחת התכנית בכלל. השאלה השניה שעלתה בצורה די עקבית הייתה הדיון במתח העולה מהעובדה כי זוהי קבוצה טיפולית על כל משמעותיה ויחד עם זאת הנוכחות וההשתתפות הינם חובה, והאם החוקים הנוקשים מאפשרים לנערים לעבור באמת תהליך משמעותי אותנטי. שאלה נוספת אם כי פחות משמעותית בעיני השטח הייתה המידה בה באמת מצליחים לצאת מעבר לעבירה הספציפית ולעסוק במעגל עבירה כללי וטעויות חשיבה וקבלת החלטות והאם זוהי מטרה בכלל.

כל המנחים המרואיינים ראו את הקבוצות בהן פעלו כהומוגניות יחסית, ואת ההבדלים בין הנערים בהן כלא משמעותיים. עולה שאלה האם באמת טווח גילאים בין 15-18 ומעלה לפעמים, מאפשר שיח שמתאים לכולם. בנוסף, העובדה שיש שם נערים שזוהי העבירה הראשונה שלהם ונערים עם תיק פלילי רחב מעלה תהייה לגבי היכולת לעבור תהליך משותף.

2.3 כלי המחקר

בניית כלי המחקר העיקריים דהיינו השאלונים לנערים המשתתפים בתכנית ולנערי קבוצת ההשוואה בשתי נקודות זמן: בתחילת התכנית ולקראת סופה⁴ ולהוריהם לקראת סיום התכנית נעשתה באמצעות שילוב בין מערך הגורמים שבמודל התיאורטי ובין ממצאי מחקר הגישוש שהעלה את האלמנטים הייחודיים לתכנית "נהיגה במבחן":

שאלוני הנערים הורכבו מארבעה חלקים :

1. **שאלות רקע** – העוסקות בעיקר במאפיינים סוציו דמוגרפיים של הנערים
2. **מאפיינים אישיותיים** – למאפיינים אלו ובמיוחד לתפישות ערך עצמי, חשיבות רבה מבחינת תיאוריית הקוגניציה החברתית בהבנת אפשרות שינוי ההתנהגות. פרק זה נחלק לתתי פרקים: הערכה עצמית, עמידה לחץ חברתי, ותהליכי קבלת החלטות. מרבית ההיגדים בפרק זה נלקחו משאלון מיקוד שליטה בקרב ילדים ובני נוער (Milgram & Milgram, 1975) שאלון זה נבנה במטרה לבחון את מיקוד השליטה של הפרט מעבר למצבי חיים שונים. ייחודו של השאלון הוא במובחנותו הרבה מעבר לתחומי תוכן שונים.
3. **תפיסות ועמדות כלפי התנהגות תעבורתית בכלל ונהיגה מסוכנת בפרט** – פרק זה נחלק לעמדות כלפי נהיגה ותפיסות סיכון, המהוות מרכיב חשוב בדרך בה מסבירה תיאוריית ההתנהגות המתוכננת התנהגויות סיכון. מרבית מהיגדי פרק זה לקוחים ממחקרה של טאובמן – בן ארי (2008) הבוחן הקשר בין ערכים, מוטיבציות ואישיות לבין סגנון נהיגה
4. **ידע, ותרומה אפשרית של התכנית** – פרק זה נחלק לבחינת הידע האינפורמטיבי שסיפקה התכנית, תובנות עיבוד העבירה, תחושת האחריות האישית לגבי העבירה ומידת שביעות הרצון ומידת תרומה נתפסת של התכנית. ההיגדים לפרק זה נלקחו בחלקם משאלון אחריות ואשמה (Ho, Davidson, Van Dyke, and Agar Wilson, 2000) ובחלקם משאלון תגובות לתכנית מניעה בנושא אלכוהול ונהיגה, אשר לקוח מתוך המחקר השפעה של תכנית מניעה ראשונית "אלכוהול ונהיגה" על מתבגרים עם וללא נטייה לנטילת סיכונים. המחקר נועד לבדוק את השפעת תכנית המניעה הראשוני 'אלכוהול ונהיגה' המועברת לכיתות יא בבתי ספר תיכוניים (זק 2003).

להורים חשיבות רבה בהסבר התנהגויות סיכון של בני נוער בפרק והתנהגות תעבורתית מסוכנת בפרט. מחקרים רבים מצאו קשר בין תאונות דרכים ועבירות תנועה של הורים וילדיהם (Ferguson, Williams, Chapline, Reinfurt, & De Leonardis, 2001). מחקרים אחרים קשרו את סגנון ההורות להתנהגות תעבורתית מסוכנת דוגמת הממצאים המורים על קשר בין מיעוט פיקוח הורי ומיעוט תמיכה וטיפול הורי למעורבות גבוהה יותר של ילדים בנהיגה מסוכנת (Shope, Waller, Beck, Shattuck, & Ralieg, 2001 Raghunathan & Patil 1999). סגנון הורות המשלב טיפוח,

⁴ במתווה הצעת המחקר הראשוני הוצעת העברת שאלונים גם כשלושה חודשים ועד חצי שנה לאחר סיום התכנית/טיפול, אך בשטח הצלחנו לקבל פחות מ-10 שאלונים מפעימה זו.

תמיכה ומעורבות עם שליטה ופיקוח נמצא כ"מגן" על בני הנוער מפני נטייה להתנהגות נהיגה מסוכנת (Ginsburg, Durbin, Garcia-Espana, Kalicka & Winston 2009)

שאלון ההורים במחקר זה הורכב גם הוא מארבעה חלקים :

1. **שאלות רקע** – מאפיינים סוציו דמוגרפיים של ההורים המשיבים על השאלון
2. **היגדים העוסקים בסגנון הורות** – פרק זה נחלק לתתי פרקים העוסקים במידת התמיכה והטיפול ההורי, מידת השליטה והפיקוח ההורי ומידת המעורבות ההורית. ההיגדים בפרק זה לקוחים ממחקרים שבחנו השפעת מאפייני סגנון ההורות על התנהגות נהיגה מסוכנת.
3. **היגדים העוסקים בתפיסות ועמדת הקשורות לסיכונים** – פרק זה נחלק לתתי פרקים העוסקים במידת החרדה ותחושת האחריות שמרגישים ההורים ותפיסותיהם את הסיכונים העומדים בפני ילדיהם. ההיגדים לפרק זה לקוחים ממחקרם של מורנגילו וקורבט (2006).
4. **היגדים העוסקים במידת שביעות הרצון של ההורים מתכנית "נהיגה במבחן" ותחושותיהם לגבי תרומה אפשרית של התכנית** – היגדים אלו נוצרו בעקבות מחקר הגישוש ובקשות מזמיני המחקר.

2.4 שינוי מערך המחקר לאחר עיבוד הנתונים הראשוני

שאלוני הנערים (נערי התכנית ונערי קבוצת ההשוואה) הועברו לאוכלוסיית המחקר ללא אפשרות במעקב מדויק אחרי העונים, וזאת מתוך הנחה שבקבוצות קטנות (עד 10 נערים) בהן הנערים מחויבים להיות, סביר להניח שברוב המקרים נערים שיענו על השאלון בתחילת התכנית יענו על השאלון גם בסופו.

במהלך העיבוד הראשוני של השוואת ערכי המדדים בתחילת הטיפול/תכנית ובסופו ברמת הקבוצה, התברר כי לא עולים כל הבדלים משמעותיים בין שני המצבים. ממצאים אלו לא עלו בקנה אחד עם התחושות בקרב מזמיני המחקר, דבר שהוביל לשני אפיקי פעולה נוספים :

- **בחינת מידת ההתאמה האפשרית של נערים בתכנית** – לפי מספרי הנערים שענו בתחילת התכנית ובסיומה. במידה ותמצא מידת התאמה אפשרית נמוכה ייווצר הצורך לטפל באוכלוסיית הנערים בתחילת התכנית ובסופה כשתי אוכלוסיות נפרדות שאינן תלויות אחת בשנייה. התייחסות מסוג זה תאפשר שימוש **בניתוח נתיבים** בכל אחת מהאוכלוסיות (אוכלוסיית הנערים בתחילת התכנית ואוכלוסיית הנערים בסופה) במטרה לאפיין ולהסביר את ההתייחסות לעבירה וההתייחסות לפעולת הנהיגה כפועל יוצא האחת של השנייה וכן של מדדים אישיותיים ואף של מדדי סמכות הורית.
- **בקרב הקבוצות בהן ענו נערים הן בתחילת התכנית והן בסופה** – חיפוש אחר **הקבוצות המיטביות** בהן חלו שיפורים (לפי המצופה מעקרונות הפעולה של התכנית) ברכיבים מסוימים של התכנית. לאחר מציאת הקבוצות הללו, חיבורן לכדי אוכלוסיית מחקר אחת ובחינת השינוי/שיפור בקרב אוכלוסייה זו מתחילת התכנית לסיומה.

מידת ההתאמה האפשרית בין אוכלוסיית הנערים בתחילת הטיפול/התכנית לאוכלוסיית הנערים בסופו.

מידת ההתאמה האפשרית נבחנה דרך השוואת מספר הנערים שענו בתחילת הטיפול/תכנית ומספר הנערים שענה בסופה, כך שבקרב נערי קבוצת ההשוואה מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית הינה 47% . בקרב כלל אוכלוסיית הנערים בתכנית מידת ההתאמה האפשרית עמדה על 45% בלבד וזאת עקב ריבוי הקבוצות בהן הועברו השאלונים רק מועד אחד. בקרב הנערים בקבוצות בהן הועברו השאלונים בשני המועדים מידת ההתאמה האפשרית המקסימלית סובבת סביב 70% בלבד. פרוט מלא בטבלה הבאה :

מספר קבוצות באחוזים		
39	13	קבוצות בהן הועבר השאלון רק במועד אחד
61	20	קבוצות בהן הועבר השאלון בשני מועדים
מתוכן:		
6	2	עד 50% התאמה מקסימלית אפשרית
24	8	בין 50%-75% התאמה מקסימלית אפשרית
31	10	מעל 75% התאמה מקסימלית אפשרית

ניכר אם כך שרק בשליש מהקבוצות מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית עולה על 70%, דבר המחייב התייחסות אל אוכלוסיית תחילת התכנית ואל אוכלוסיית סוף התכנית כאל אוכלוסיות שאינן תלויות אחת בשנייה.

מציאת הקבוצות המיטביות

הקבוצות המיטביות נמצאו על ידי בחינת מידת השיפור המובהק שחל בכל אחד מרכיבי התכנית (כאשר רכיב בתכנית מוגדר כשאלה בשאלון) בכל אחת מקבוצות התכנית. הגדרת שיפור נעשתה באמצעות עקרונות הפעולה של התכנית, שלפיה שיפור הינו שינוי מובהק בכיוון שבו אמורה התכנית להשפיע.

נמצאו 9 קבוצות (המהוות קצת פחות משליש מסך הקבוצות) שבכל אחת מהן לפחות ברכיב אחד נמצא שיפור מובהק לפי הגדרותינו. בקרב אותן קבוצות מיטביות ממוצע מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית סובב סביב 70%.

בטבלה הבאה פירוט נושאי הרכיבים בהן חל שיפור בקבוצות שהוגדרו מיטביות:

מספר קבוצות שבחלק מרכיבי התכנית חל שיפור	באחוזים מסך הקבוצות	
6	18	מדדי אישיות
2	6	התייחסות לפעולת הנהיגה

מספר קבוצות שבחלק מרכיבי התכנית חל שיפור	באחוזים מסך הקבוצות	
3	9	התייחסות לאחראים על תוצאות פעולות הנהיגה
2	6	ידע לגבי נהיגה במהירות מופרזת או נהיגה בשילוב אלכוהול
4	12	תחושת אשמה ולקיחת אחריות על העבירה

במרבית הקבוצות בהן חל שיפור מסוים, הוא חל בשני תחומים מרכזיים : מדדי אישיות ותחושת האשמה ולקיחת האחריות על העבירה. חשוב לציין כי ברוב הקבוצות המיטביות נמצא שיפור בשני תחומים לפחות.

3. ממצאים

בהתאם לשאלות המחקר נחלק פרק הממצאים לכמה חלקים :

בחלקו הראשון (פרק 3.1) מוצגים מאפייני אוכלוסיות המחקר- אוכלוסיות הנערים הכוללות את כלל הנערים בתכנית, הנערים בקבוצת ההשוואה והנערים בקבוצות שהוגדרו מיטביות, ומאפייני אוכלוסיית הורי הנערים שבתכנית.

בחלקו השני של פרק הממצאים (פרק 3.2) מוצגים ממצאי המדדים ברמה האישית ביותר : מדדי האישיות הרלוונטיים לנטייה להתנהגויות סיכון, בקרב כל אוכלוסיות הנערים ומדדי הסגנון ההורי והסמכות ההורים בקרב הורי הנערים בתכנית.

בחלקים השלישי והרביעי של פרק הממצאים יוצגו ממצאי המדדים הקשורים להתייחסות כללית לפעולת הנהיגה (פרק 3.3) והן להתייחסות ספציפית לעבירה שבוצעה (פרק 3.4). בחלקו החמישי של הפרק (פרק 3.5) מוצגים מערכים המסבירים את אותם מדדים בתחילת ובסוף התכנית ואת ההבדלים בינם.

חלקו השישי והאחרון של פרק הממצאים (פרק 3.6) בוחן את מדדי התרומה הנתפשת של התכנית בעיני אוכלוסיות המחקר השונות, כאשר גם בו נבחן מערך ההסברים למדדי תרומה נתפשת אלו.

בכל אחד מהפרקים יוצגו הממצאים כפי שעלו מאוכלוסיית הנערים בתכנית "נהיגה במבחן" בהשוואה לממצאי קבוצת ההשוואה והשוואה לממצאים שעלו בקרב לנערים בקבוצות שהוגדרו מיטביות.

3.1 מאפייני אוכלוסיות המחקר

בשאלוני הנערים (בתכנית ובקבוצת ההשוואה) הוכנסו מספר שאלות שבחנו את מאפייני הנערים שנחלקו למאפיינים דמוגרפיים דוגמת גיל ומגזר, מאפייני לימודים ותעסוקה והאם הם בעלי רישיון נהיגה. השאלות האלו נשאלו הן בתחילת התכנית/טיפול והן בסופה.

מטרת הכנסת השאלות הללו לשאלון הייתה מעבר לבחינת אוכלוסיית המחקר שלנו. מכיוון שלא הייתה בידינו האפשרות לזהות את הנערים, בחרנו לבחון דרך התפלגויותיהם בכמה מאפיינים משמעותיים, באיזו מידה קיים דמיון בין המדגם בתחילת התכנית/טיפול ובין המדגם בסופה.

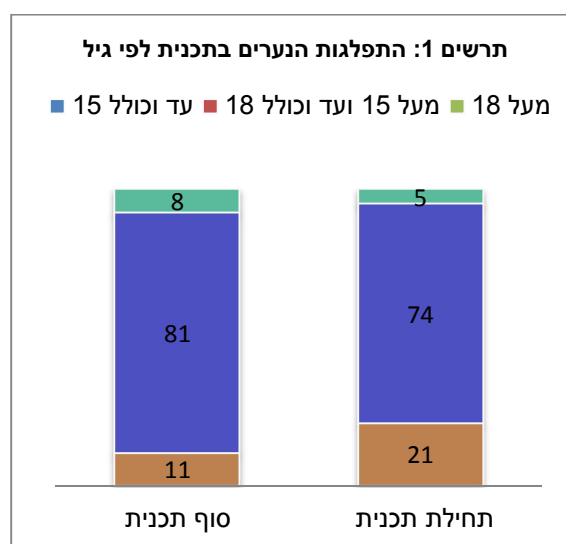
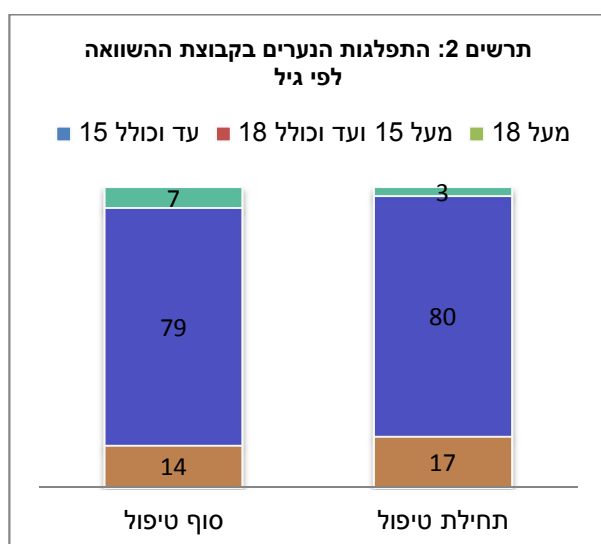
3.1.1 נערים - מאפיינים דמוגרפיים

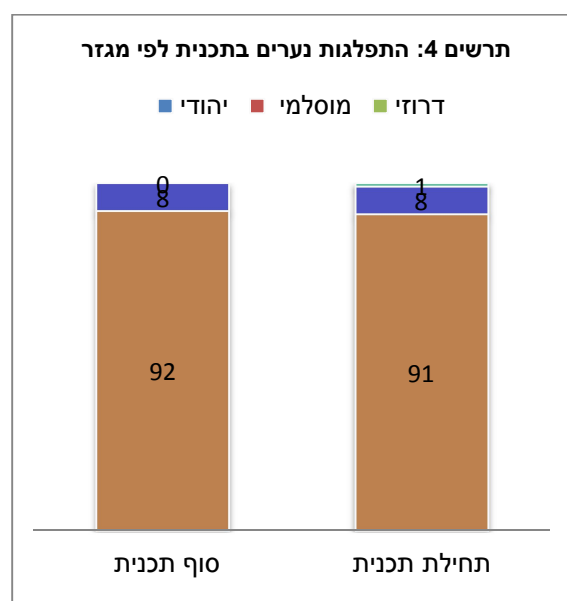
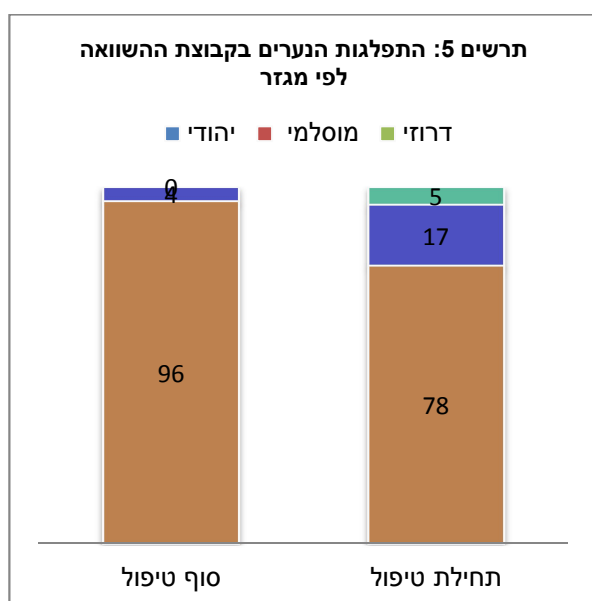
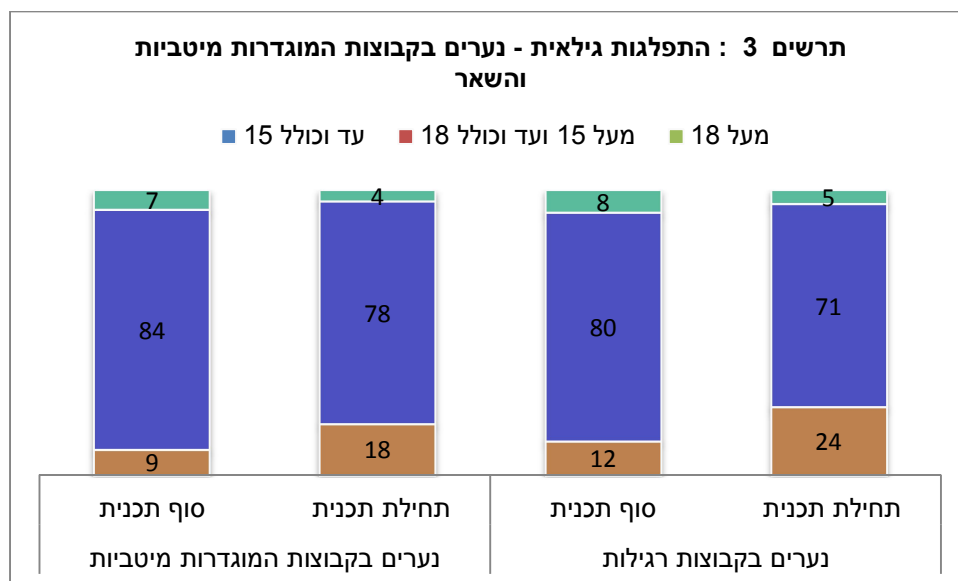
רובם המכריע של הנערים הינם בגילאים 16-18 (כמעט 80% בשתי אוכלוסיות המחקר) וכמעט כולם מהמגזר היהודי (סביב 90% מהם).

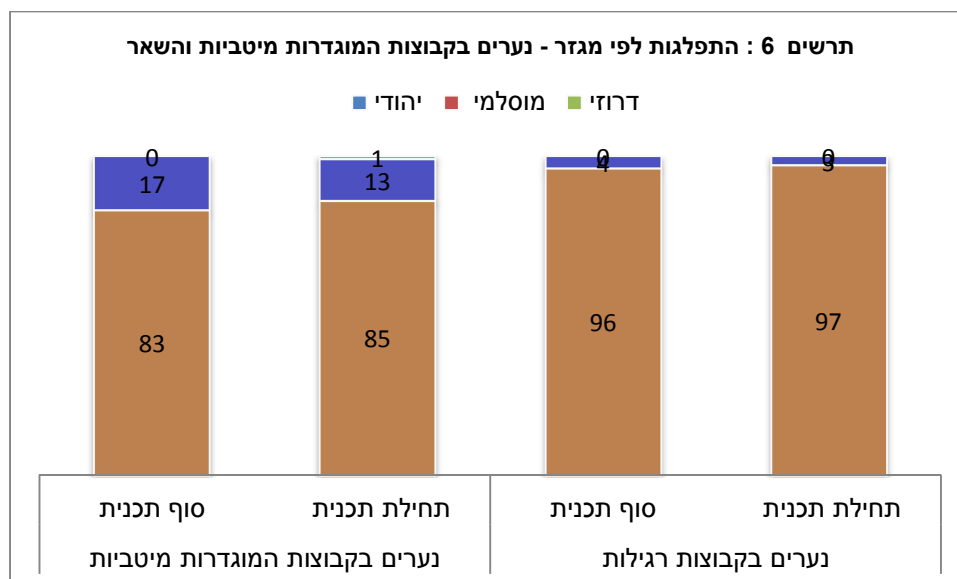
בקרב הנערים שבתכנית קיים הבדל מסוים בין התפלגות גילאי הנערים שנשאלו בתחילת התכנית לבין אלו שנשאלו בסוף התכנית, דבר שמאשש בשנית את העובדה שלמרות הדמיון הרב בגדלי המדגמים שנשאלו, אין מדובר בדיוק באותם נערים.

לגבי הנערים בקבוצת ההשוואה, ברור מעצם ההבדל בגדלי המדגמים (60 נערים בתחילת הטיפול ורק 28 נערים בסופו) כי יש "לחשוד" בהבדל אוכלוסיות, דבר שמאושש על ידי ההתפלגות לפי מגזר.

הקבוצות המיטביות הן אלו המאופיינות באחוזים משמעותיים יותר של נערים מהמגזר הערבי (בדואים בעיקר)







3.1.2 נערים - מאפייני לימודים ותעסוקה

בשאלון נשאלו הנערים לגבי נטייתם לגשת לבחינות הבגרות, כ-70% מהנערים בתכנית הצהירו שנגשו או שמתכוונים לגשת ורק כעשירית מהם הצהירו שאינם מתכוונים לגשת לבחינות הבגרות, רוב הנערים שהצהירו שאינם יודעים עדיין היו צעירים מאד (פחות מ-16).

בקרב קבוצת ההשוואה ישנו הבדל משמעותי בהתפלגות הנערים בתחילת ובסוף הטיפול, שוב נתון שמאשש את ההשערה כי אין מדובר באותה אוכלוסייה בדיוק.

בקרב נערי הקבוצות המיטביות נמצא כי אחוזים נמוכים יותר מהם נגשו או מתכוונים לגשת לבחינות הבגרות מאשר האחוזים בקרב שאר הנערים בתכנית ונערי קבוצת ההשוואה. בתחילת התכנית כשליש מהם הצהירו שאינם יודעים אם ייגשו, בסופה חמישית מהנשאלים מקבוצות אלו הצהיר שאינם בכוונתו לגשת לבחינות הבגרות.

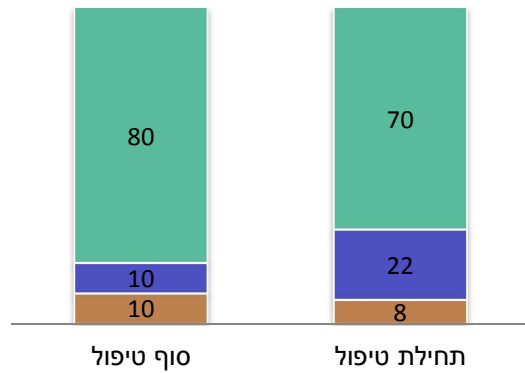
בתחילת התכנית כ-70% מהנערים בתכנית הצהירו כי עיסוקם המרכזי הינו לימודים וכחמישית מהם הגדירו כי הם בעיקר עובדים, בסופה רק כ-60% הצהירו כי עיסוקם המרכזי לימודים וכמעט רבע הגדירו עצמם עובדים, גם בקרב נערי הקבוצות המוגדרות מיטביות נמצאו מגמות דומות. אין ביכולתנו להסביר הבדלים אלו מעבר להשערה כי אין מדובר בדיוק באותם נערים⁵.

שינויים בהתפלגות הנערים לפי הגדרת עיסוקם המרכזי, נמצאו גם בקרב נערי קבוצת ההשוואה, גם כאן אנו מניחים שההסבר נעוץ בעובדה שאין מדובר בדיוק באותם נערים. מכיוון שבמקרה הזה השינויים משמעותיים יותר, יש לשער שאין מדובר באותה אוכלוסייה.

⁵ להערכתנו לא ניתן להניח כי בעשרת שבועות התכנית, חלו הבדלים שכאלו.

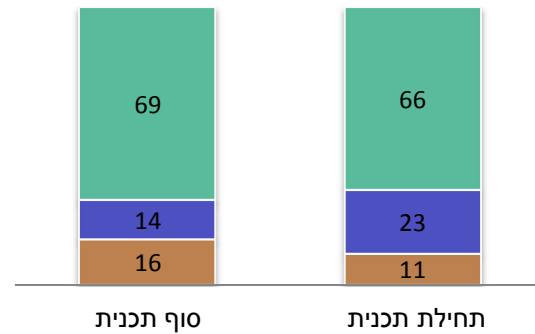
**תרשים 8: התפלגות הנערים בקבוצת
ההשוואה לפי הנטיה לגשת לבחינות הבגרות**

- ניגש או מתכוון לגשת למבחני בגרות
- אינו יודע אם ייגש למבחני בגרות
- אינו מתכוון לגשת למבחני בגרות



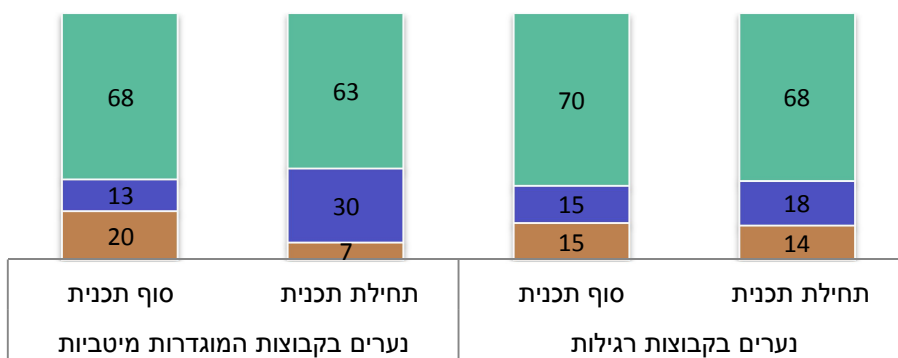
**תרשים 7: התפלגות הנערים בתכנית לפי
הנטיה לגשת לבחינות הבגרות**

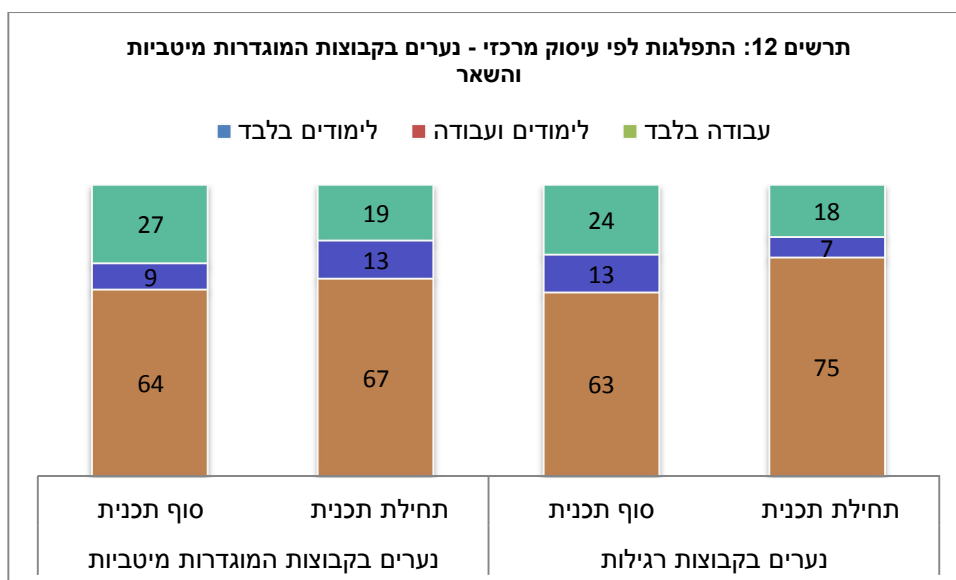
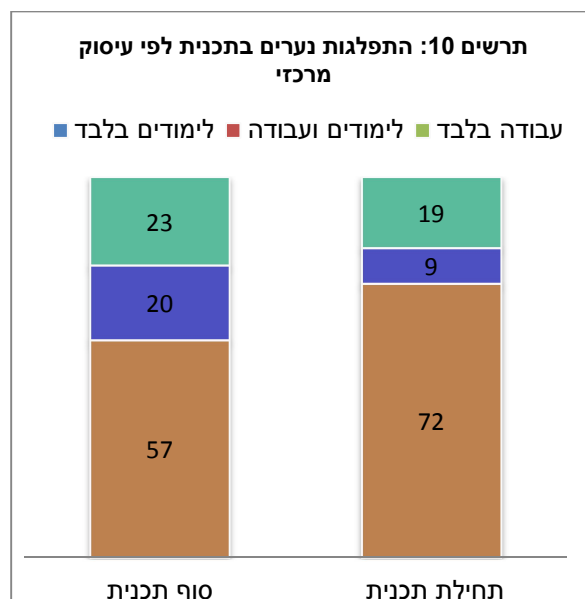
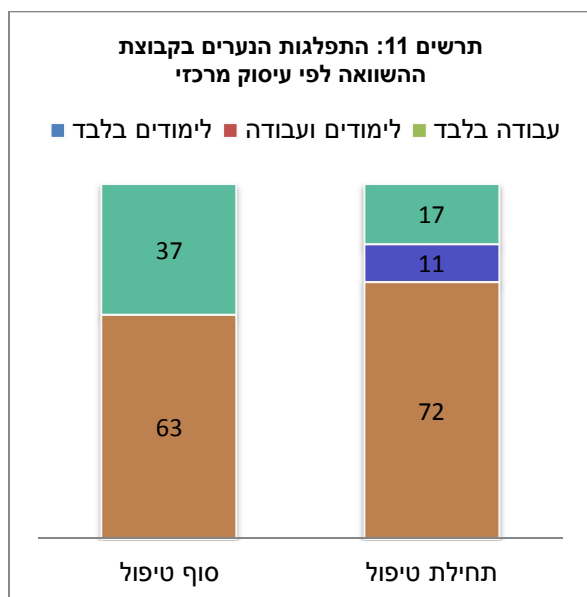
- ניגש או מתכוון לגשת למבחני בגרות
- אינו יודע אם ייגש למבחני בגרות
- אינו מתכוון לגשת למבחני בגרות



**תרשים 9: התפלגות לפי הנטייה לגשת לבחינות הבגרות - נערים בקבוצות
המוגדרות מיטביות והשאר**

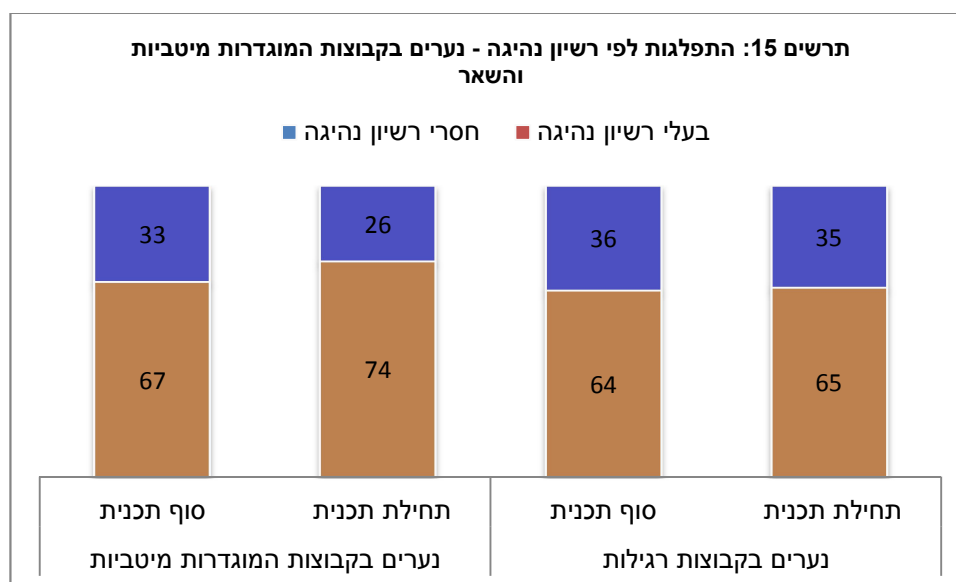
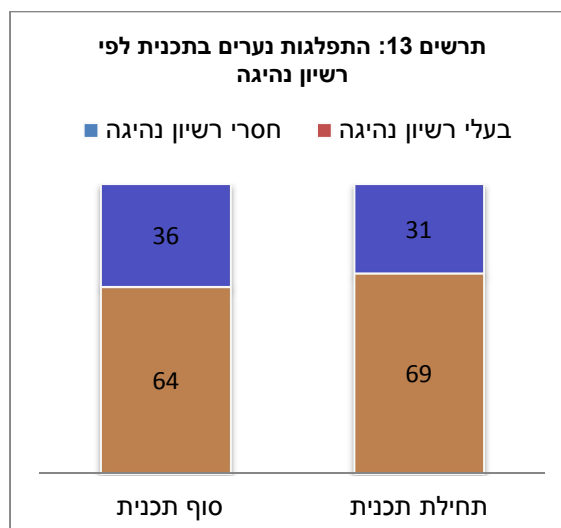
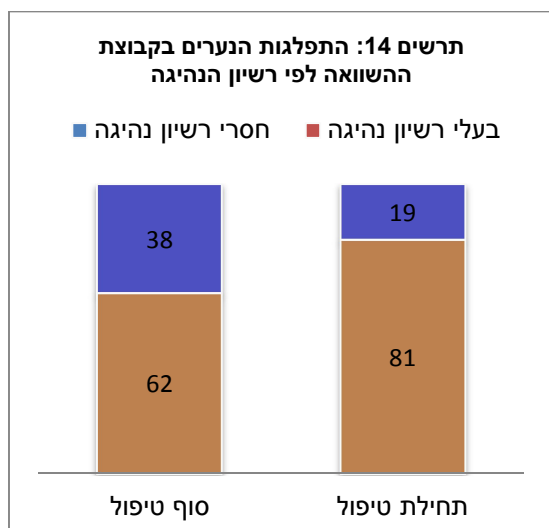
- אינו יודע אם ייגש למבחני בגרות
- אינו מתכוון לגשת למבחני בגרות
- ניגש או מתכוון לגשת למבחני בגרות





3.1.3. נערים - רישיון נהיגה

כ-70% מהנערים בתחילת התכנית (74% בקרב נערי הקבוצות המיטביות) ו-80% מהנערים בתחילת הטיפול קבוצת ההשוואה הצהירו כי אין ברשותם רישיון נהיגה, אחוזים אלו ירדו בקרב שתי האוכלוסיות בסוף התכנית/טיפול. גם כאן לא נראה לנו נכון להעריך כי בעשרת שבועות התכנית חל אותו שינוי וכי הממצא הזה מתאר את אחד מאתגרי המחקר – הניסיון להשוואה בין קבוצות שאינן זהות (ואולי אף לא ממש דומות).



ממצאי מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית בקבוצות וממצאי מאפייני הנערים מתארים את אחד האתגרים הסבוכים במחקר זה, לפיהם קבוצת הנערים שנשאלו בסוף התכנית אינה זהה ואולי אף אינה דומה מספיק לקבוצת הנערים שנשאלו בתחילת התכנית. קבוצת ההשוואה מייצגת אוכלוסייה שאינה מספיק דומה לקבוצת הנערים בתכנית וגם בתוכה הנערים שנשאלו בסוף הטיפול מייצגים אוכלוסייה שונה במקצת מזו שנשאלה בתחילת הטיפול. מסקנה זו הצריכה שימוש במערך מתודולוגי שונה ממחקרי לפני/אחרי רגילים. בפרקי ממצאי מדדי העמדות והתרומה הנתפשת בחרנו אמנם להשאיר את תצוגת השוואת הממוצעים⁶ והתפלגויות באחוזים השכיחות במחקרים מסוג זה אך בחרנו להוסיף ניתוחים שמטרתם הסבר המדדים השונים בנפרד לאוכלוסייה שבתחילת התכנית ולאוכלוסייה שבסופה. חשוב לציין שלמרות ההבדלים במאפייני הנערים בתחילת התכנית ובסופה, אנו עדיין מניחים כי מדובר במדגמים מייצגים דיים לגביי מדדי העמדות והתרומה הנתפשת וזאת עקב העובדה שהמאפיינים הדמוגרפיים לא נמצאו כבעלי השפעה/ יכולת הסבר לגבי המדדים הללו בשני המועדים.

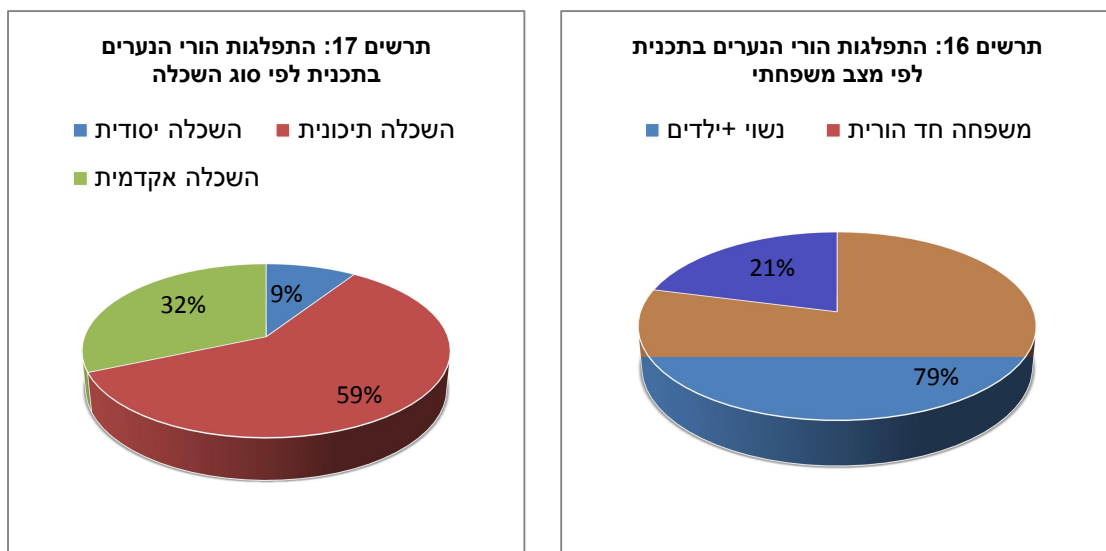
⁶ שימוש בפרוצדורת השוואת ממוצעים במדגמים בלתי תלויים, עקב בעיית ההתאמה בין אוכלוסיית תחילת התכנית לאוכלוסייה בסופה.

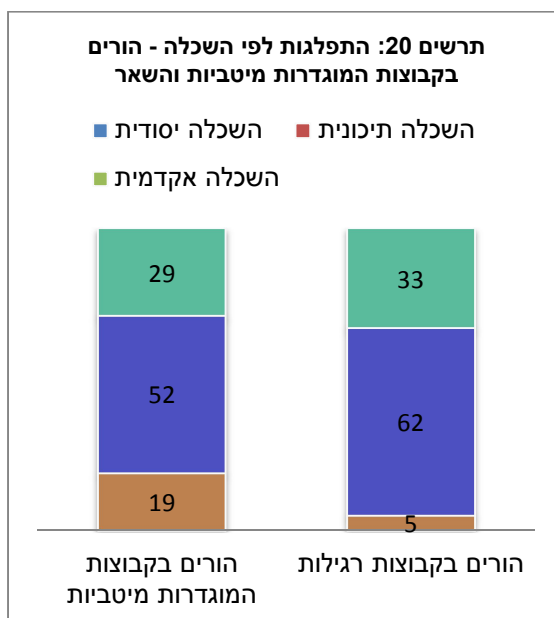
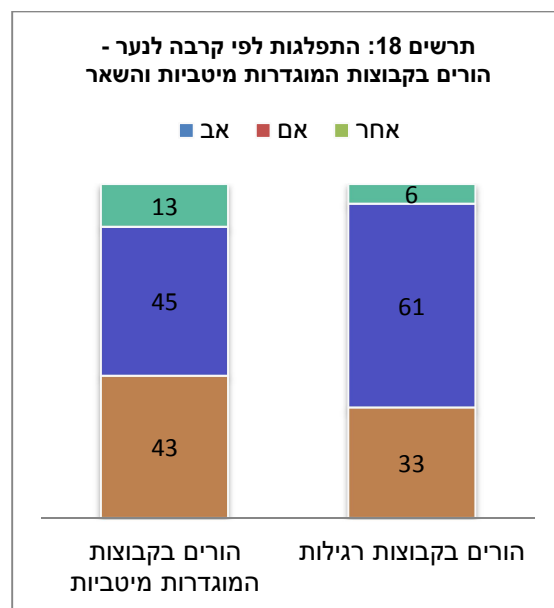
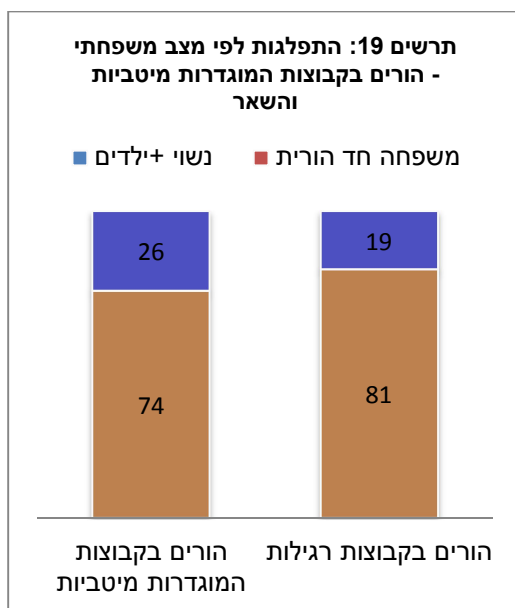
3.1.4. מאפייני הורי הנערים בתכנית

מעל מחצית מהורים שנשאלו היו אימהות לנערים בתכנית, כמעט 40% היו אבות לנערים בתכנית והשאר קרובים אחרים. בקרב הורים בקבוצות המוגדרות מיטביות נמצא אחוז גבוה יותר של אבות אך באותה מידה אחוז גבוה יותר של קרובים אחרים כך שקשה להעריך האם מדובר במעורבות הורים גבוהה או נמוכה יותר.

כ-80% מבין ההורים שנשאלו הינם נשואים עם ילדים ו-20% הנותרים הינם משפחות חד הוריות. בקרב הורים בקבוצות המוגדרות מיטביות נמצא אחוז גבוה יותר של משפחות חד הוריות (כרבע מההורים).

למרבית ההורים (60%) השכלה תיכונית לכשליש מהם השכלה אקדמית ורק פחות מעשירית מהם השכלה יסודית בלבד. בקרב ההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות מאפייני השכלה נמוכים יותר משמעותית, כמעט חמישית מהם הצהירו על השכלה יסודית בלבד ורק מחציתם בעלי השכלה תיכונית.





3.2 מדדי אישיות בקרב אוכלוסיות המחקר

שאלוני אוכלוסיות המחקר השונות, נבנו כך שהם מכילים בתוכם מערכי היגדים שאמורים היו להתקבץ לכדי מדדים הבוחנים ממדים שונים באישיותם של הנערים, תפיסות סיכון לגבי פעולת הנהיגה, טעויות חשיבה ביחס לנהיגה ואלכוהול ונהיגה במהירות ותחושות ועמדות כלפי העברה שבוצעה במקרה של אוכלוסיית הנערים וממדי הסגנון ההורי של הורי הנערים במקרה של הורי הנערים.

כדי לבחון את מידת התאמת הנתונים במציאות לאותם מקבצי היגדים תיאורטיים בוצעו מבחני ניתוח גורמים ומהימנות פנימית. בפרק זה מוצגים המדדים⁷ שעלו במחקר.

3.2.1 מדדי אישיות – נערים

שאלוני הנערים נבנו כך שהכילו בתוכם קבוצת היגדים העוסקים במאפיינים אישיותיים של הנערים מערך ההיגדים הכיל היגדים הבוחנים הערכה עצמית, עמידה לחץ חברתי, ותהליכי קבלת החלטות.

מתוך המבחנים הסטטיסטיים עלו ארבעה מדדי אישיות:

- **הנטייה להיענות ללחץ חברתי** - ציון גבוה במדד זה מתאר נערים שהסכימו במידה רבה עם היגדים המתארים צורך ונטייה להיכנע ללחץ חברתי. ציון נמוך מתאר נערים שלא הסכימו עם מערך היגדים זה ולפיכך מגדירים עצמם כלא נוטים להיכנע ללחץ חברתי.
- **הנטייה לחשיבה עצמאית והערכה עצמית** - ציון גבוה במדד זה מתאר נערים שהסכימו במידה רבה עם היגדים המתארים תהליכי חשיבה עצמאית וקבלת החלטות אישית שאינה תלויה בלחץ חיצוני. ציון נמוך מתאר נערים שלא הסכימו עם מערך היגדים זה ולפיכך מגדירים עצמם ככאלו שאינם נוטים לחשיבה עצמאית.
- **הנטייה לקבלת אחריות במצבים יום-יומיים** - ציון גבוה במדד זה מתאר נערים שהסכימו במידה רבה עם היגדים המתארים מצבים בהם הנער לוקח אחריות על מעשיו. ציון נמוך מתאר נערים שלא הסכימו עם מערך היגדים זה ולפיכך מגדירים עצמם ככאלו שאינם נוטים לקבלת אחריות על מעשיהם ביום-יום.
- **הנטייה לחוסר קבלת אחריות במצבים יום-יומיים** - ציון גבוה במדד זה מתאר נערים שהסכימו במידה רבה עם היגדים המתארים מצבים בהם הנער אינו לוקח אחריות על מעשיו ונוטה להאשים גורמים מסביבו. ציון נמוך מתאר נערים שלא הסכימו עם מערך היגדים זה ולפיכך מגדירים עצמם ככאלו שנוטים לקבלת אחריות על מעשיהם ביום-יום.

כצפוי זכו הנערים (הן בתכנית והן בקבוצת ההשוואה למוצעי ציונים גבוהים יותר במדדים הנתפשים כחיוביים יותר וממוצעי ציונים נמוכים במדדים הנתפשים כשליליים. הן בקרב הנערים בתכנית והן בקרב הנערים בקבוצת ההשוואה לא נמצאו כל הבדלים בין הממוצעים שהתקבלו בתחילת התכנית/טיפול לאלו בסופה.

⁷ הפירוט המלא של השאלות שהרכיבו כל אחד מהמדדים מובא בנספח א.

תרשים 21: נערים בתכנית - ממוצעי מדדי אישיות

■ סוף תכנית ◆ תחילת תכנית



תרשים 22: קבוצת השוואה - ממוצעי מדדי אישיות

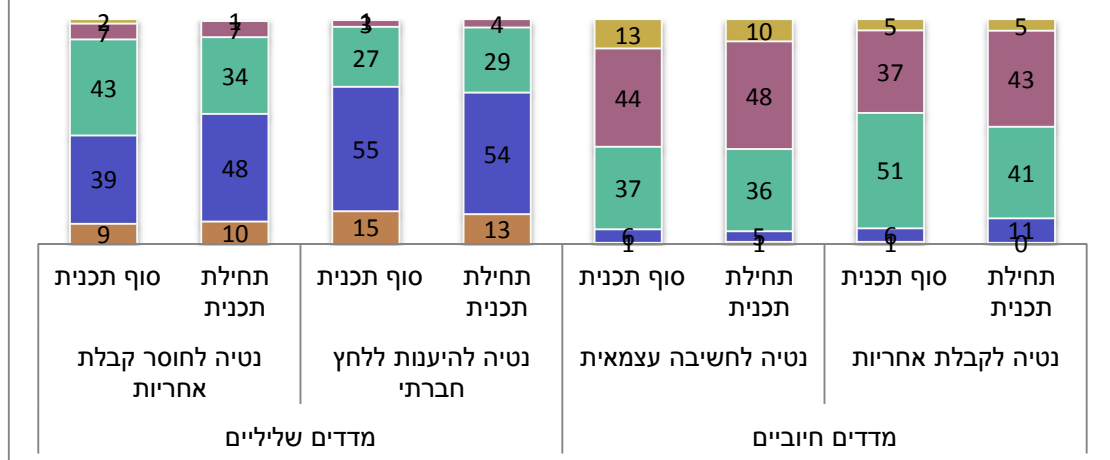
■ סוף טיפול ◆ תחילת טיפול

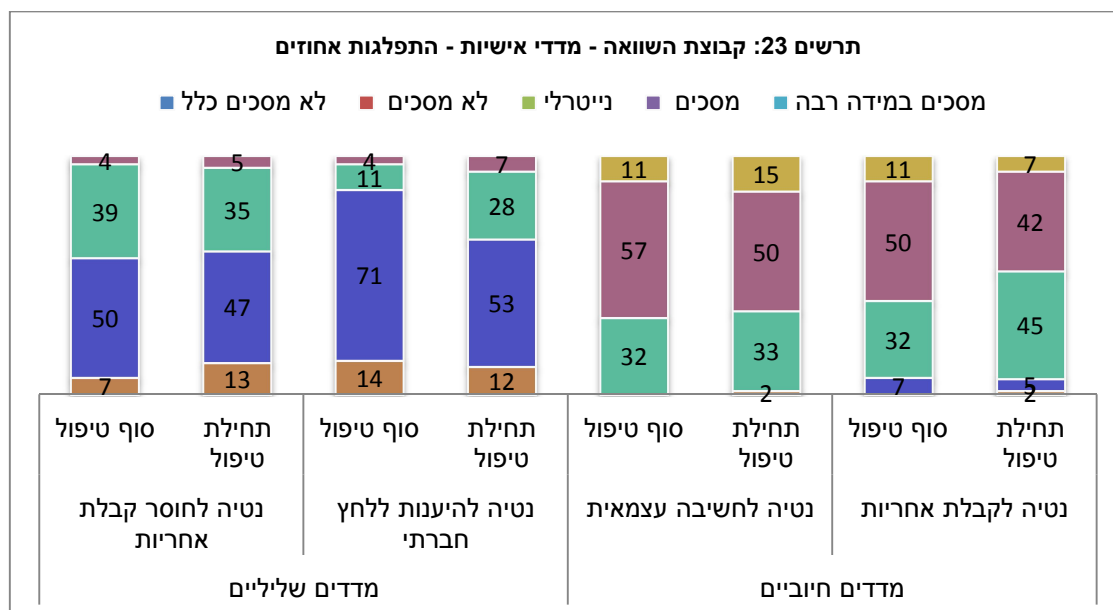


בניסיון לראות האם בכל זאת קיימים הבדלים בין תחילת התכנית/טיפול וסיומם שאינם מיוצגים בקיבוץ לממוצע, בחנו גם את התפלגות המדדים באחוזים (תרשימים 22-23) אך לא עלו כל הבדלים משמעותיים.

תרשים 22: נערים בתכנית - מדדי אישיות - התפלגות אחוזים

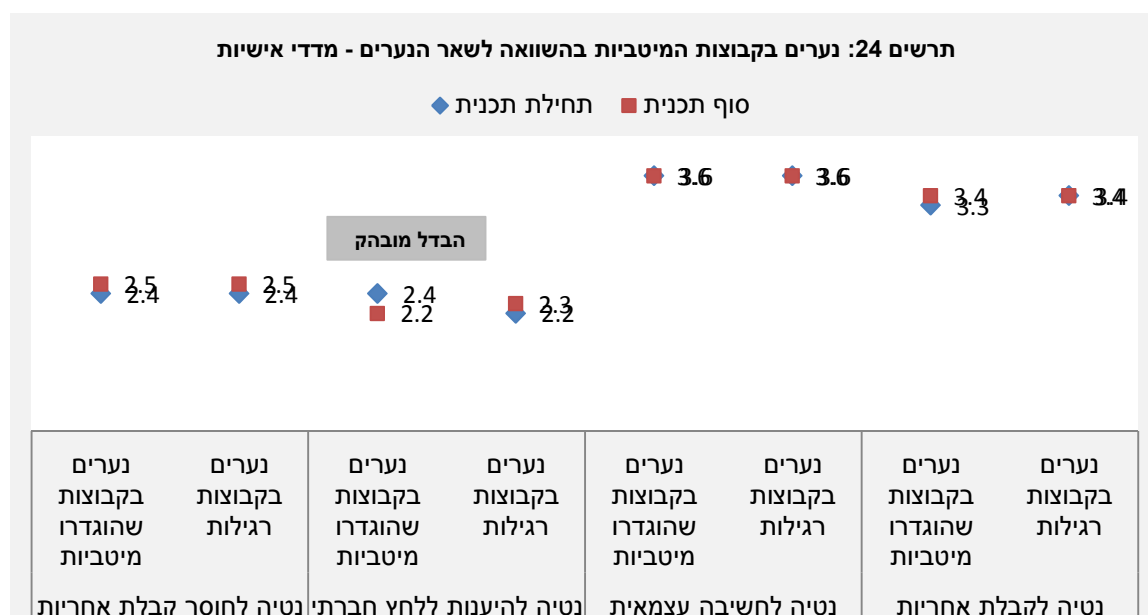
■ לא מסכים כלל ■ לא מסכים ■ נייטרלי ■ מסכים ■ מסכים במידה רבה

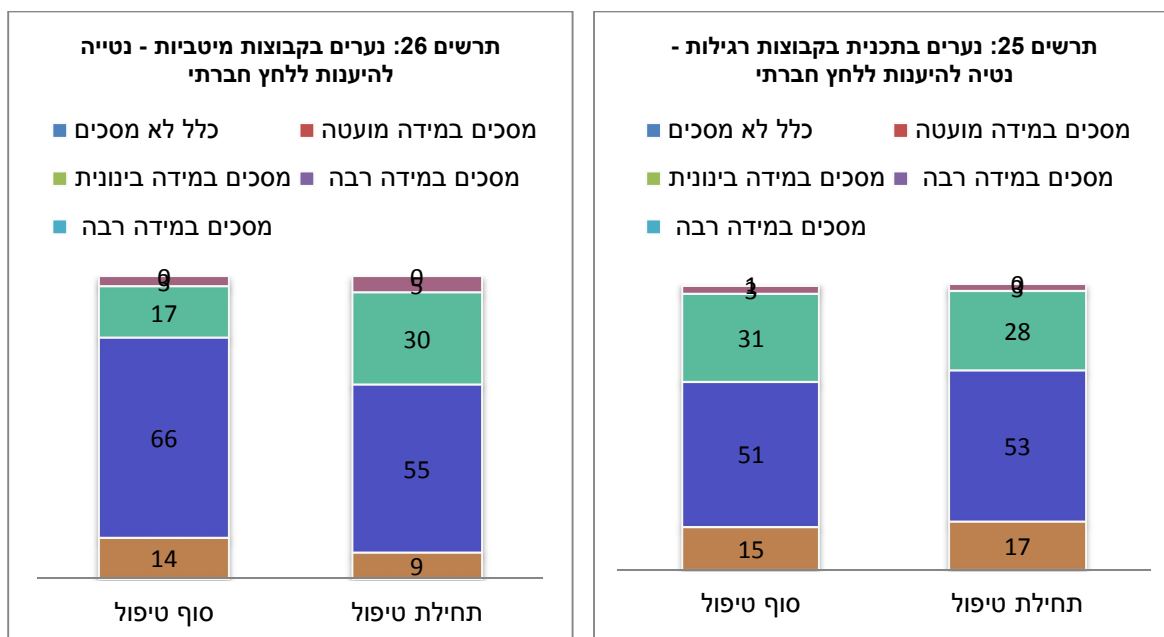




בחינת הקבוצות המיטביות

בקרב הנערים בקבוצות המיטביות נמצא הבדל משמעותי בין תחילת התכנית לסיומה במידת הנטייה להיענות ללחץ חברתי. בתחילת התכנית נערי הקבוצות המיטביות נטו להיענות ללחץ חברתי בצורה מובהקת יותר מאשר הנערים בקבוצות הרגילות כאשר שליש מהם הסכימו במידה רבה עם היגדים שייצגו כניעה ללחץ חברתי. בסוף התכנית רק כחמישית מהנערים בקבוצות אלו מסכימים במידה רבה עם הכניעה ללחץ חברתי וזאת לעומת כשליש מהנערים בקבוצות הרגילות.





3.2.2 מדדי סגנון וסמכות הורית

בשאלוני ההורים נוסחו מערכי היגדים העוסקים בסגנון הורות – הבוחנים את מידת התמיכה והטיפול ההורי, מידת השליטה והפיקוח ההורי ומידת המעורבות ההורית, ומערכי היגדים העוסקים בתפיסות ועמדת הקשורות לסיכונים – הבוחנים את מידת החרדה ותחושת האחריות שמרגישים ההורים ותפיסותיהם את הסיכונים העומדים בפני ילדיהם.

מתוך המבחנים הסטטיסטיים עלו שבעה מדדים המאורגנים בשלוש קבוצות תוכן:

מדדים הבוחנים סגנון הורות :

- טיפוח הורי- מידת התמיכה והעידוד שמשפק ההורה.
- פיקוח והשגחה – המידה בה ההורה מנטר ומשגיח על ילדיו ומעשיהם.
- הצבת גבולות – תהליכי הצבת גבולות בבית ואכיפתם.

מדדים הבוחנים את דרכי ההתייחסות של הורים לסיכונים שלוקחים ילדיהם :

- הגנה מפני סיכונים – דרכי הגנה ומניעת סיכונים.
- מידת סובלנות ללקיחת סיכונים – מידת העצמאות והסבלנות המוענקת לילדים גם אם מדובר במצבים שעלולים להיות מסוכנים.

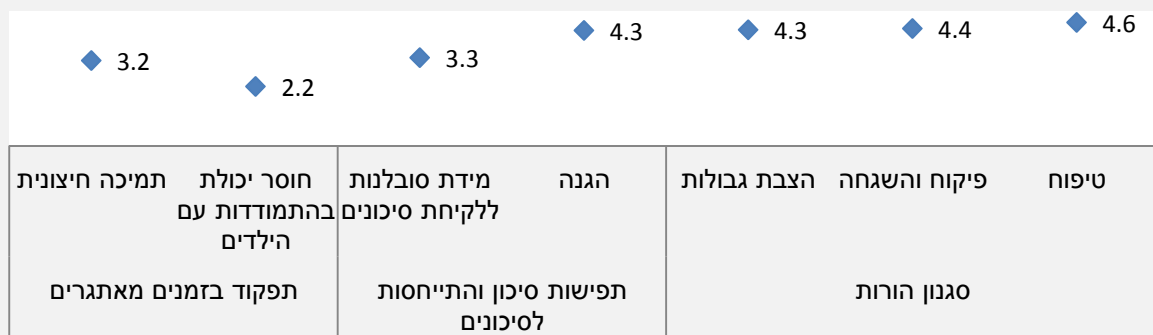
מדדים הבוחנים את תפקוד ההורים בזמנים וסיטואציות מאתגרים :

- חוסר יכולת להתמודדות עם ילדים – המידה בה ההורה חש חוסר אונים בהתמודדותו עם ילדיו.
- תמיכה חיצונית – המידה בה קיימת רשת תמיכה חיצונית, באותם מצבים בהם קשה לו להתמודד עם ילדיו.

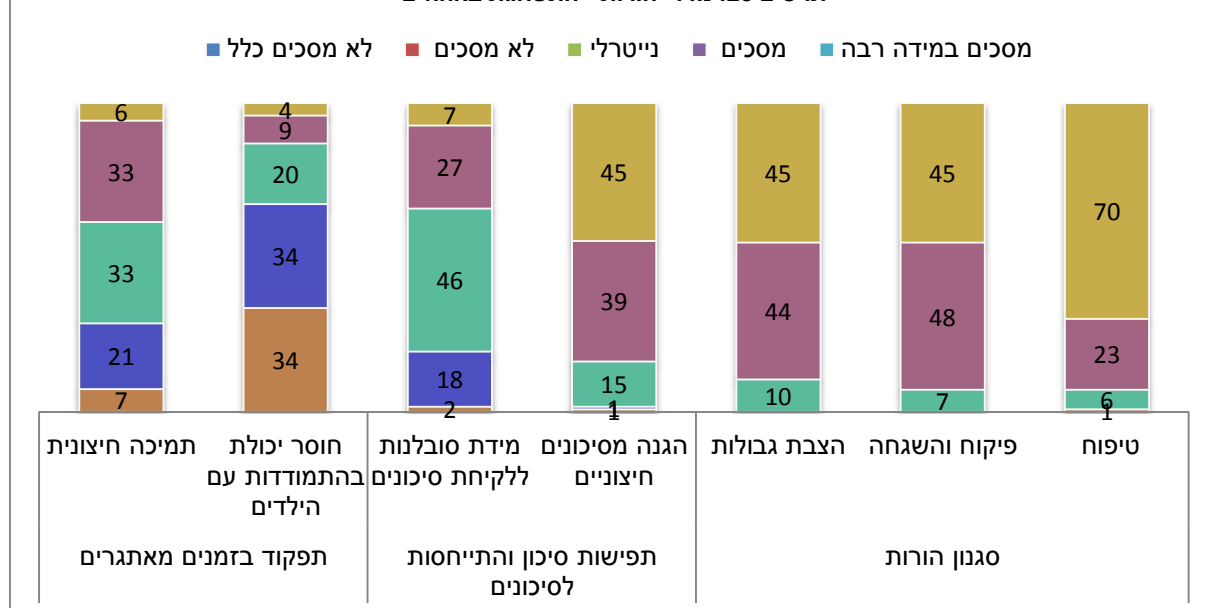
מעיבוד נתוני המדדים עולה כי כ-70% מההורים הגדירו עצמם כמטפחים ומעודדים, כמעט מחצית מההורים הסכימו מאד עם המדדים שהתייחסו לפיקוח והשגחה, הצבת גבולות והגנה על הילדים. כשליש בלבד מההורים הסכים עם הרעיונות הקשורים למתן חופש ועצמאות לילדים גם אם מדובר בסיכונים (מידת סובלנות ללקיחת סיכונים).

מעל ל-70% כלל לא הסכימו עם היגדים המציגים מצבים של חוסר יכולת להתמודדות עם הילדים ורק קצת מעל לשליש מהם הודה בקיומה של רשת תמיכה חיצונית למצבים בהם קשה להתמודד עם הילדים.

תרשים 27: מדדי סמכות הורית - ממוצעים



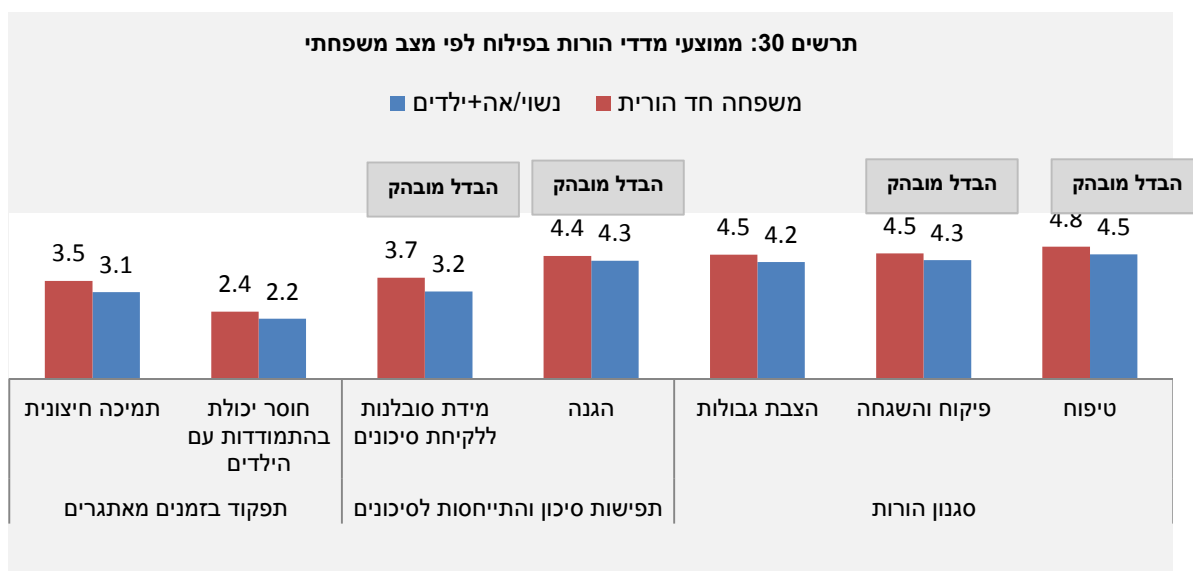
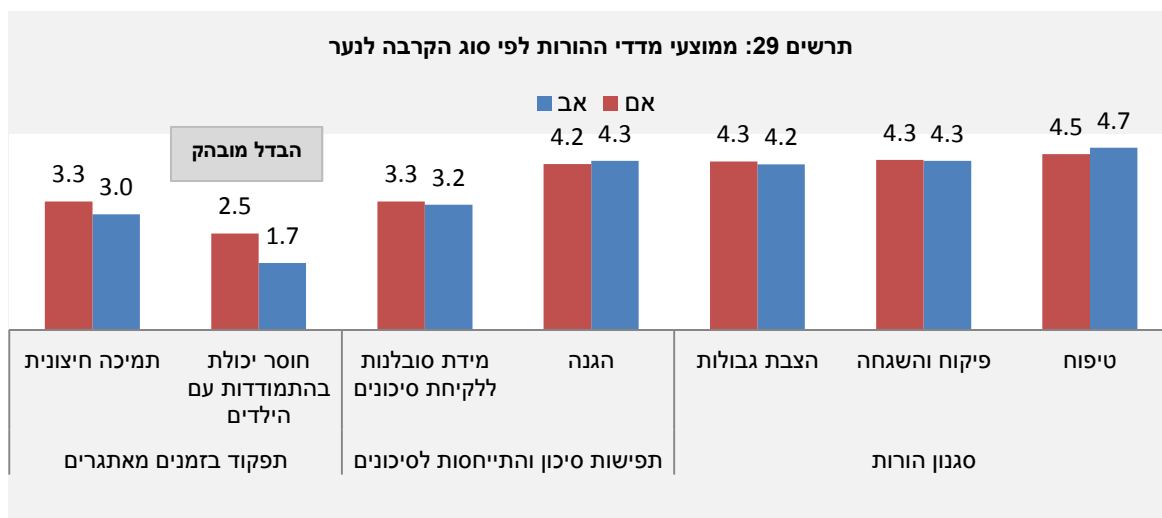
תרשים 28: מדדי הורות - התפלגות באחוזים

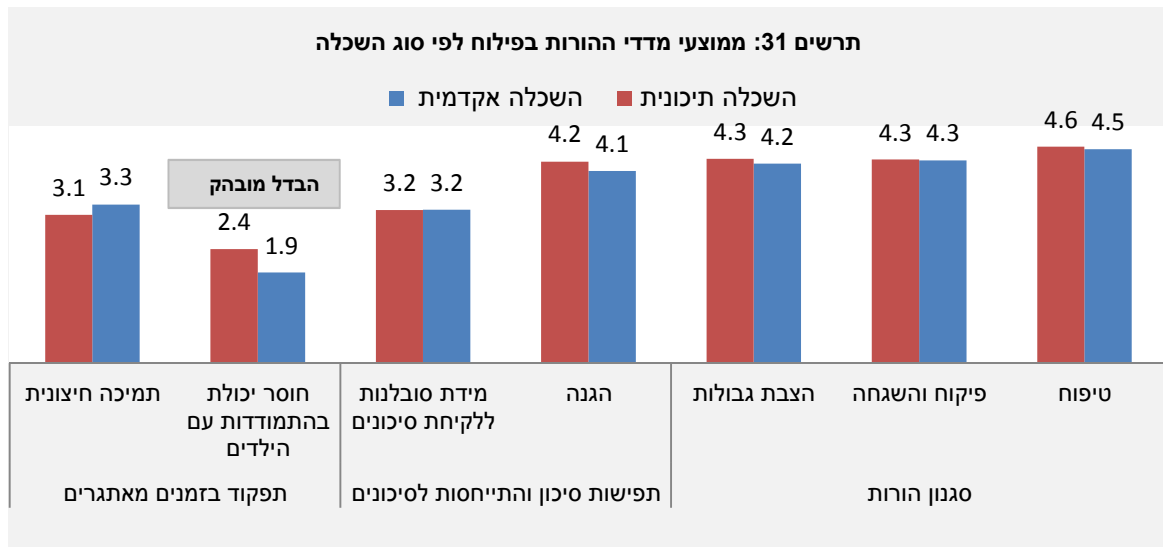


המידה בה למאפייני ההורים השפעה על המדדים נבחנה (תרשימים 29-31) ונמצא כי :

- אימהות נוטות יותר להודות בחוסר יכולת להתמודד עם הילדים מאשר אבות.
- הורים במשפחות חד הוריות ⁸ נוטים יותר להסכים עם תפישות הקשורות לטיפול (עידוד ותמיכה), לפיקוח והשגחה והגנה על הילדים אך גם נוטות יותר להצהיר על חופש וסובלנות ללקיחת סיכונים מצד ילדיהן.
- הורים בעלי השכלה תיכונית בלבד נוטים יותר להודות בחוסר יכולת להתמודד עם ילדיהם מאשר הורים בעלי השכלה אקדמית.

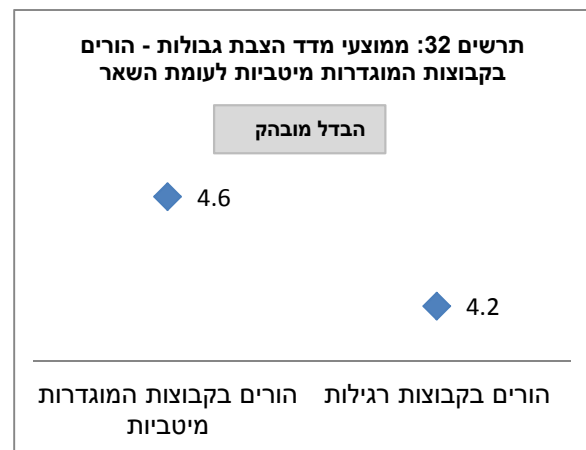
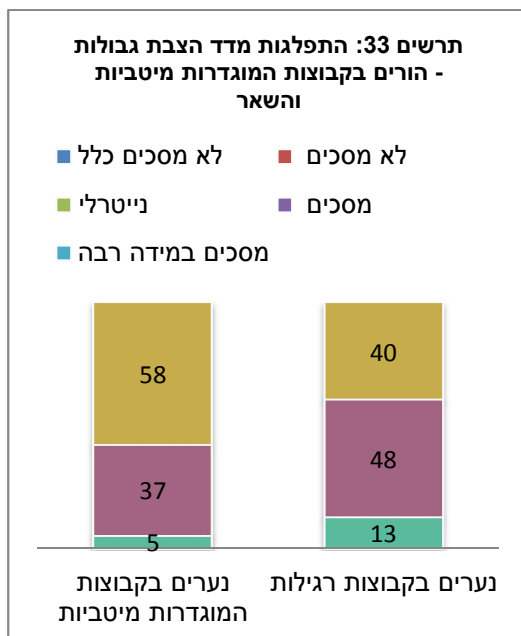
⁸ רובן ככולן אימהות





בחינת הקבוצות המיטביות

הבדל משמעותי בין ההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות ובין ההורים בשאר הקבוצות נמצא רק לגבי מדד הצבת הגבולות, כאשר ההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הצהירו על הסכמה רבה יותר עם היגדים המייצגים פעילות הצבת גבולות לילדיהם. כמעט 60% מההורים בקבוצות המיטביות הסכימו במידה רבה עם ההיגדים הללו וזאת לעומת רק 40% מההורים בקבוצות האחרות.



3.3 מדדי ההתייחסות לפעולת הנהיגה

בשאלוני הנערים הוקדש פרק נכבד לתפיסות ועמדות כלפי התנהגות תעבורתית בכלל ונהיגה מסוכנת בפרט. מתוך המבחנים הסטטיסטיים שבוצעו עלו חמישה מדדים:

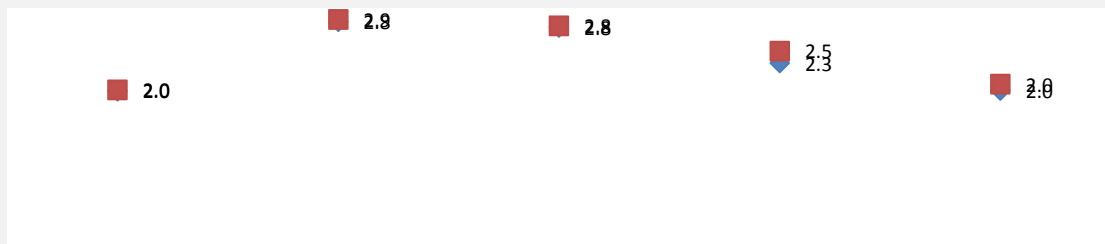
- התרומה החברתית של פעולת הנהיגה – ציון גבוה במדד זה מייצג נערים הרואים בנהיגה פעולה חברתית שמאפשרת להם לרכוש הון חברתי, ציון נמוך מדד מייצג נערים שאינם תופשים את פעולת הנהיגה כבעלת תרומה חברתית.
- מאפייני הסיכון בפעולת הנהיגה ברמה אישית - ציון גבוה במדד זה מייצג נערים המודעים לסיכונים בנהיגה, ציון נמוך מדד מייצג נערים שאינם בעלי מודעות כזו.
- תפיסות סיכון פטליסטיות - - ציון גבוה במדד זה מייצג נערים התופסים סיכונים בנהיגה כמצבים שאין דבר שניתן לעשות נגדם, ציון נמוך במדד מייצג נערים שאינם מסכימים עם זווית ראייה זו.
- הגורם האנושי בסיכוני נהיגה - ציון גבוה במדד זה מייצג נערים התולים את סיכוני הנהיגה ואת הפתרון להם בגורם האנושי, ציון נמוך במדד מייצג נערים שאינם מסכימים עם זווית ראייה זו.
- חוסר ידע בנושאי נהיגה ואלכוהול ונהיגה במהירות - ציון גבוה במדד זה מייצג נערים המסכימים עם היגדים המציגים ידע מוטעה, ציון נמוך במדד מייצג נערים שאינם טועים בנושאים אלו.

בקרב הנערים שבתכנית לא נמצאו כל שינוי בכל המדדים שהוזכרו בין תחילת התכנית/טיפול לסופה (תרשים 34). מעל ל-70% מהנערים בתכנית ואחוזים אף גבוהים יותר מקרב הנערים בקבוצת ההשוואה (80%) אינם מסכימים עם התרומה החברתית של הנהיגה ועם טעויות החשיבה, כלומר מרבית הנערים אינם מסכימים עם ראיית הנהיגה כפעולה שדרכה ניתן לרכוש הון חברתי ומרביתם עונים נכונה על ההיגדים הקשורים לאלכוהול ומהירות, אך אחוזים דומים מהם גם בוחרים שלא להסכים עם מאפייני הסיכון שבפעולת הנהיגה כלומר הינם חסרי מודעות במידה מסוימת לסיכונים בנהיגה.

למחצית מהנערים בתכנית אין דעה ברורה לגבי תפיסות הסיכון פטליסטיות וממוקדות גורם אנושי, פחות מחמישית מהנערים בתכנית מסכימים עם תפישות אלו, ללא שינוי משמעותי בין תחילת התכנית לסופה. כמחצית מנערי קבוצת ההשוואה לא הסכימו עם תפיסות הסיכון הפטליסטיות בתחילת הטיפול, רק כרבע מהם ממשיכים להחזיק בדעה זו עם סוף הטיפול ולכן ניכר כאן הבדל מובהק (תרשים 35) כאשר נערי קבוצת ההשוואה נוטים יותר לתפיסות אלו בסוף הטיפול מאשר בתחילתו.

תרשים 34: נערים בתכנית - ממוצעי המדדים המתייחסים לנהיגה

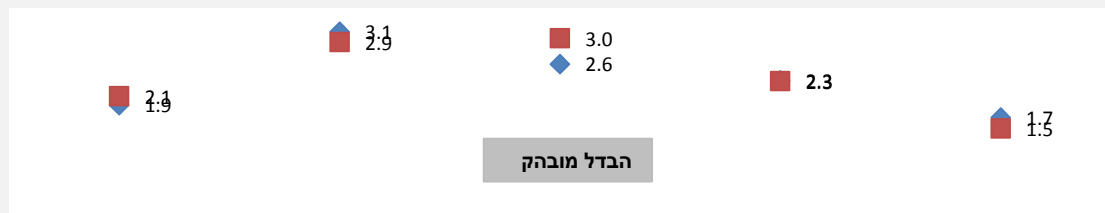
■ סוף תכנית ◆ תחילת תכנית



התרומה החברתית של פעולת הנהיגה מאפייני סיכון בפעולת הנהיגה ברמה אישית תפיסות סיכון פטליסטיות הגורם האנושי בסיכוני נהיגה חוסר ידע בנושאי נהיגה ואלכוהול ונהיגה במהירות

תרשים 35: קבוצת השוואה - ממוצעי המדדים המתייחסים לנהיגה

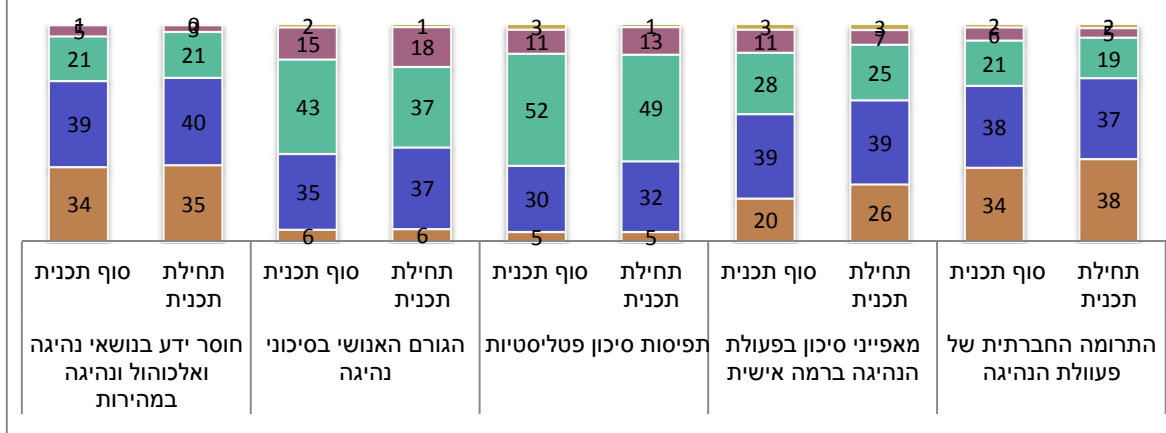
■ סוף טיפול ◆ תחילת טיפול

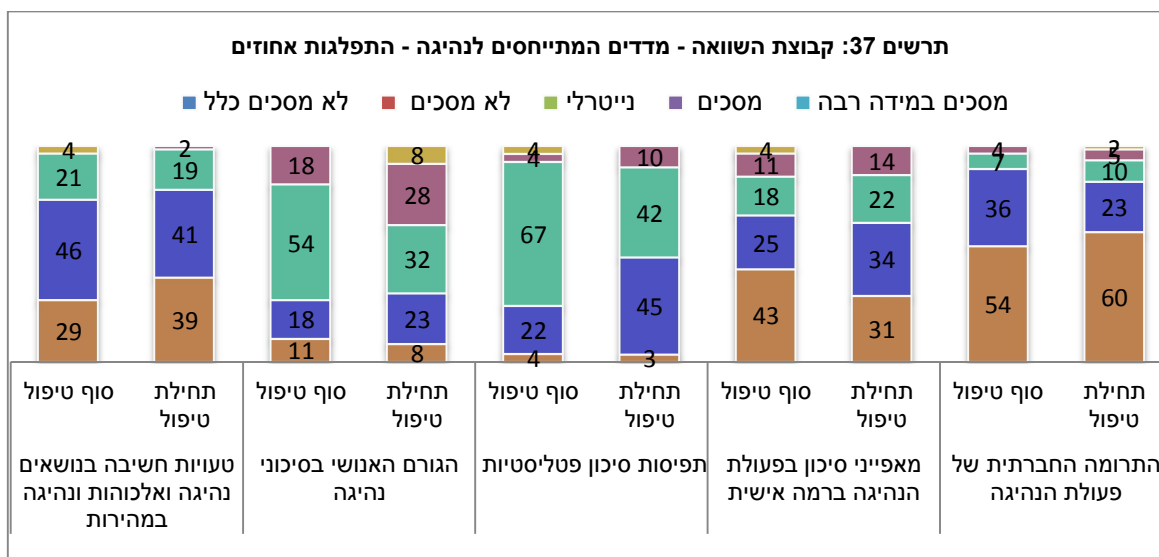


התרומה החברתית של פעולת הנהיגה מאפייני סיכון בפעולת הנהיגה ברמה אישית תפיסות סיכון פטליסטיות הגורם האנושי בסיכוני נהיגה חוסר ידע בנושאי נהיגה ואלכוהול ונהיגה במהירות

תרשים 36: נערים בתכנית - מדדים המתייחסים לנהיגה - התפלגות אחוזים

■ מסכים במידה רבה ■ מסכים ■ נייטרלי ■ לא מסכים ■ לא מסכים כלל





3.4 מדדי התייחסות לעבירה

בשאלוני הנערים הוצגו ארבעה היגדים המתייחסים ישירות לעבירה שבצע הנער :

- ההיגדים "אני אשם בעבירה" ו"אני אחראי לעבירה" נכללו יחדיו במדד תחושת אשמה ואחריות לגבי העבירה שבוצעה.
- ההיגד "אני חושב שהתנאים באותו יום או דברים אחרים אחראים לעבירה", המייצג חוסר קבלת אחריות בצורה מסוימת.
- ההיגד "אני חושב שמישהו אחר אשם בעבירה" המייצג חוסר מוחלט בתחושת אשמה לגבי העבירה.

כ-70% מהנערים בתכנית לא הסכימו כלל עם ההיגד "אני חושב שמישהו אחר אשם בעבירה" בתחילת התכנית, במפתיע אחוז זה יורד בסוף התכנית לכדי 60% מהנערים בתכנית. בקרב קבוצת ההשוואה התוצאה הפוכה: מ-60% מהנערים שלא הסכימו עם ההיגד בתחילת הטיפול, האחוז גדל ל-70% הסוף הטיפול. בשני המקרים אין מדובר בהבדל מובהק ומשמעותי בין שתי נקודות הזמן.

התפלגות מידת הסכמת הנערים בתכנית עם ההיגד "אני חושב שהתנאים באותו יום או דברים אחרים אחראים לעבירה" דומה עד כמעט זהה בין תחילת התכנית לסופה, דבר שאינו נכון במקרה של קבוצת ההשוואה, בה רק כשליש מהנערים בתחילת הטיפול בחרו שלא להסכים כלל עם ההיגד הזה אחוז שגדל לכדי 65% בסוף הטיפול.

כמחצית מהנערים בתכנית ובקבוצת ההשוואה מסכימים במידה רבה עם לקיחת אחריות ואשמה לעבירה על עצמם, אחוז שנשאר דומה בשתי נקודות הזמן.

תרשים 40: נערים בתכנית - ממוצעי מדדים והיגדים המתייחסים לעבירה

◆ תחילת תכנית ■ סוף תכנית



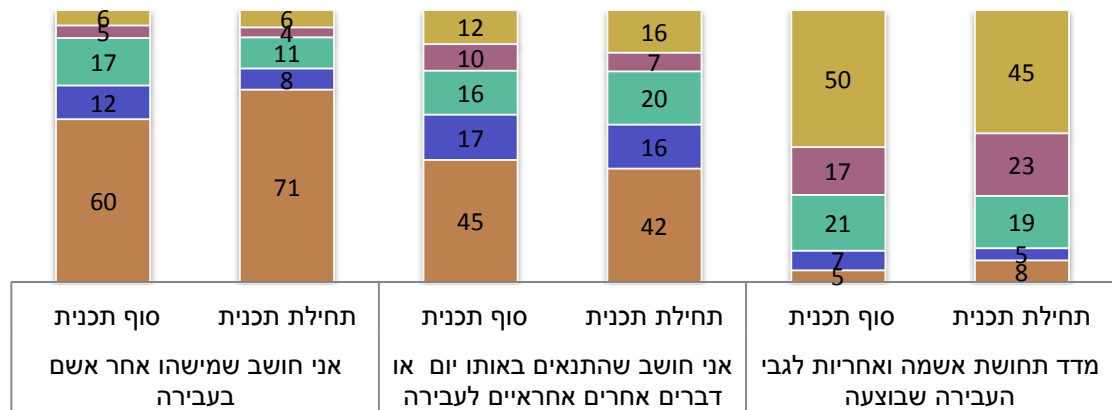
תרשים 41: קבוצת השוואה - ממוצעי מדדים והיגדים המתייחסים לעבירה

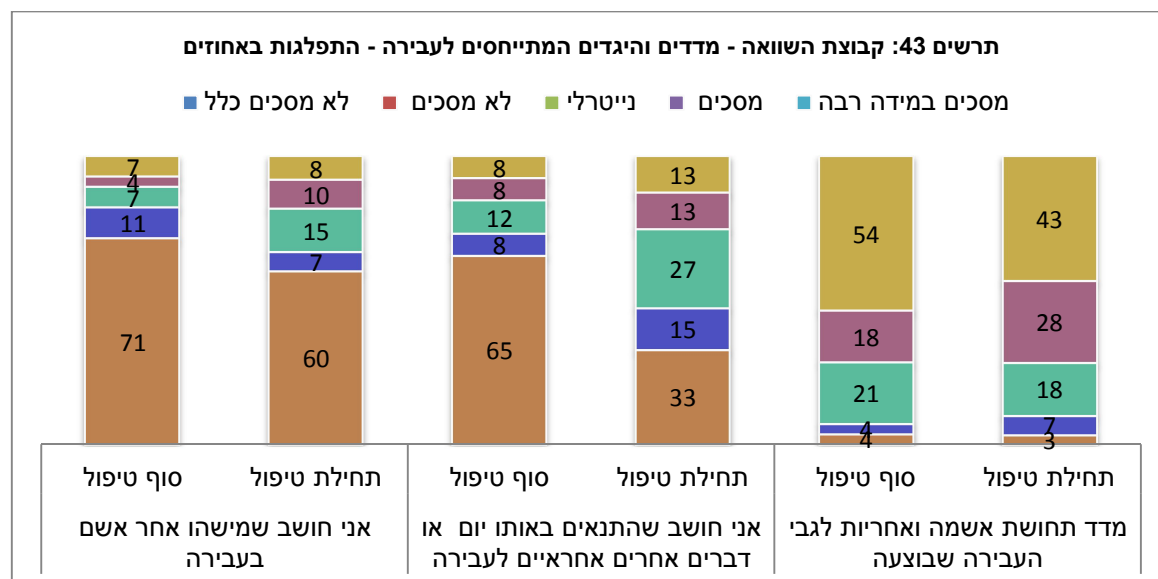
◆ תחילת טיפול ■ סוף טיפול



תרשים 42: נערים בתכנית - מדדים המתייחסים לעבירה- התפלגות אחוזים

■ לא מסכים כלל ■ לא מסכים ■ נייטרלי ■ מסכים ■ מסכים במידה רבה

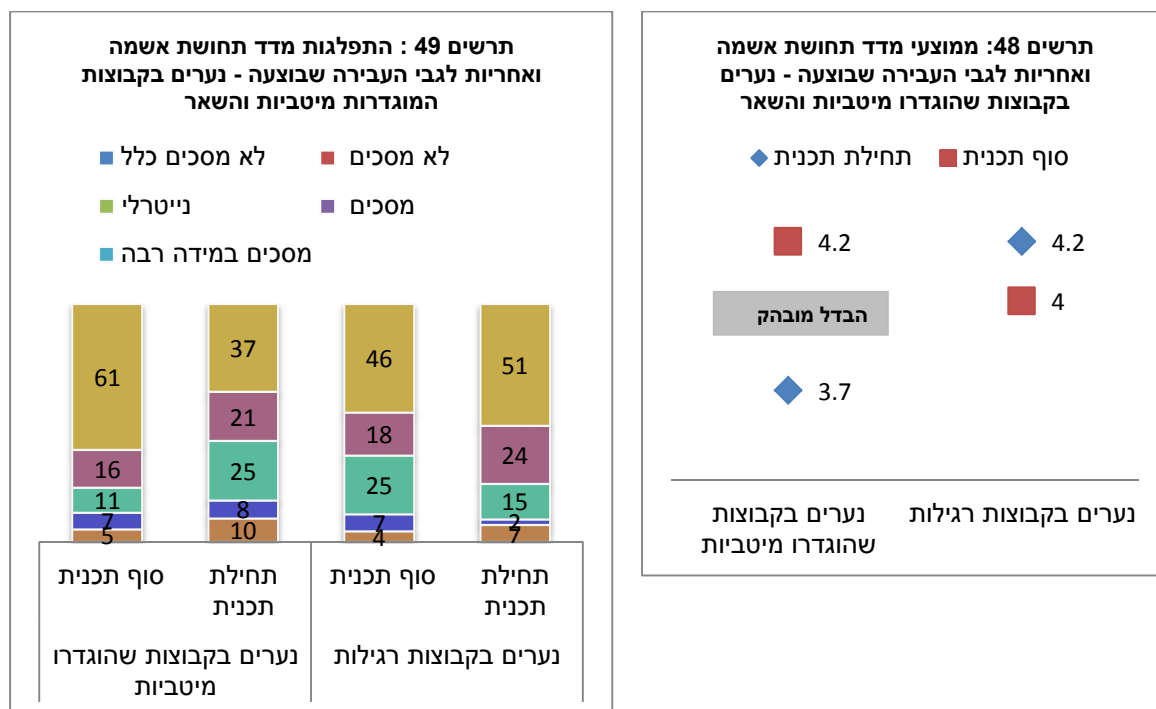




בחינת הקבוצות המיטביות

בקרב הנערים בקבוצות המוגדרות מיטביות נמצא ממוצע מדד תחושת אשמה ולקיחת אחריות נמוך במובהק מהממוצע בקרב שאר הנערים בקבוצות הרגילות, כאשר רק קצת מעל לשליש מהם הסכימו במידה רבה עם הטענות שהם אחראים לעבירה ואשמים בה, וזאת לעומת ממחצית מהנערים בקבוצות הרגילות.

בסוף התכנית התמונה מתהפכת כאשר ממוצע המדד בקרב הנערים בקבוצות המיטביות גבוה במובהק מהממוצע בקבוצות אלו בתחילת התכנית ומהממוצע בקרב שאר הנערים בסוף התכנית. 60% מהנערים בקבוצות המיטביות הסכימו במידה רבה עם הטענות כי הם אשמים בעבירה ואחראים לה וזאת לעומת רק 46% מקרב הנערים בשאר הקבוצות באותו מועד בתכנית.



3.5 בחינת מערכי ההסבר למדדי ההתייחסות לנהיגה ומדדי תחושת האשם ואחריות לעבירה.

כדי לבנות מערך הסברים סטטיסטי השתמשנו בפרוצדורת ניתוח הנתונים המאפשרת בניית מודל נתיבי הסבר/השפעה ובחינת מידת התאמתו לנתונים שבידינו.

בכל המודלים שנמצאו מידת התאמת המודל לנתוני הנערים בתכנית גבוהה ביותר⁹, תרשימי המודלים הינם בהתאם למוסכמות בתחום - המשתנים משורטטים בתוך ריבועים כאשר מעל משתנים המוגדרים כמשתנים מוסברים/תוצאות מובא ציון השונות המוסברת שלהם (R^2). החיצים המשורטטים ממשתנים הפועלים כמסבירים למשתנים הפועלים כמוסברים/תוצאות מתארים קווי הסבר/השפעה. כדי לפשט את המודל בחרנו שלא להציג את ערכי מקדמי הרגרסיות ורק להציג את משקלם הסטנדרטי באמצעות עובי החץ, חיצים עבים יותר מתארים משתנים מסבירים בעלי חשיבות גבוהה יותר בהסבר משתנה התוצאה מאשר חיצים דקים יותר. החיצים הצבועים בכחול מייצגים קשרים חיוביים ואלו הצבועים באדום מייצגים קשרים שליליים.

⁹ ראו Model Fit Summary בתחתית כל תרשים

3.5.1 הסבר המדדים המתייחסים לפעולת הנהיגה

בנתוני אוכלוסיית הנערים בתחילת התכנית נמצא מודל המסביר את מדד מאפייני הסיכון בנהיגה (תרשים 38), כאשר הנחת העבודה בבניית המודל הייתה שלמאפיינים האישיותיים היכולת להסביר את מדדי ההתייחסות לפעולת הנהיגה.

מאפיין האישיות המשמעותי ביותר ביכולת ההסבר שלו מידת ההיענות ללחץ חברתי שנמצא כמסביר מרכזי את תחושת התרומה החברתית של הנהיגה ואת מידת חוסר הידע בנושאי נהיגה ואלכוהול ונהיגה במהירות. נערים שהצהירו על עצמם כנכנעים ללחץ חברתי היו גם כאלו שהסכימו עם התרומה החברתית של פעילות הנהיגה וגילו מידה גבוהה של חוסר ידע בנושא אלכוהול ומהירות.

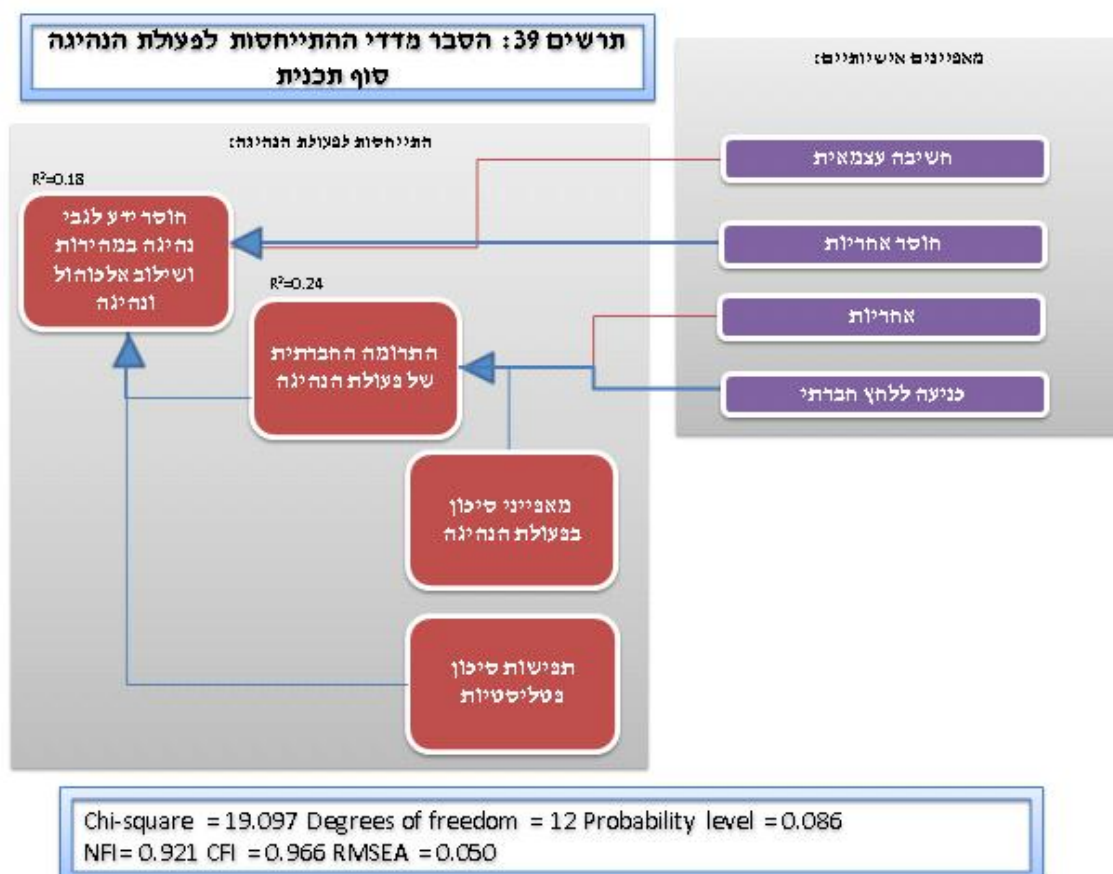
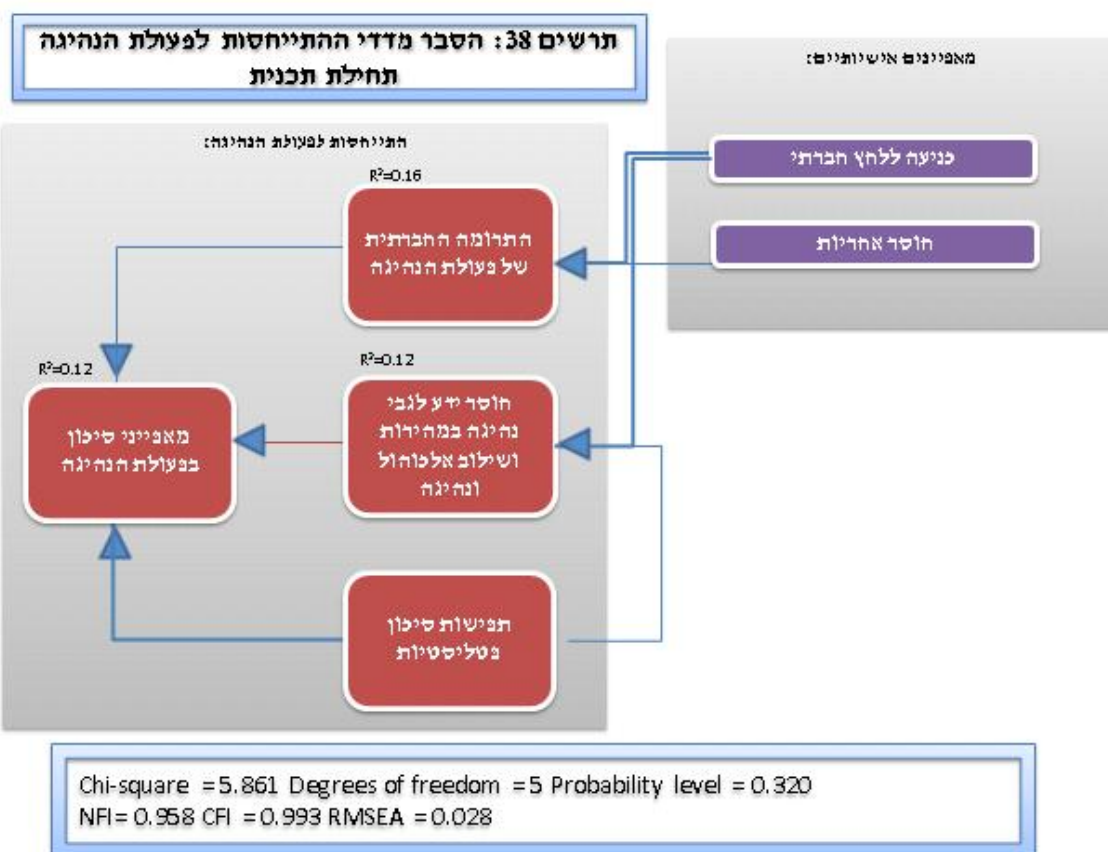
מאפיין חוסר האחריות נמצא גם הוא מסביר את התרומה החברתית של הנהיגה (קשר חיובי).

הסכמה עם הגישה הפטליסטית לסיכוני נהיגה נמצאה כמסבירה העיקרית את מידת ההבנה וההיכרות עם הסיכונים בנהיגה, כאשר נערים שנטו לגישה הפטליסטית נטו גם להסכים עם היגדים המתארים את הסיכונים בנהיגה. מדד התרומה החברתית של הנהיגה נמצא מקושר חיובית למדד מאפייני הסיכון בנהיגה ומידה רבה של חוסר ידע בנושאי אלכוהול ונהיגה במהירות נמצאה כמובילה לחוסר היכרות ואי הבנה של מאפייני הסיכון בנהיגה.

בנתוני אוכלוסיית הנערים בסוף התכנית נמצא מודל המסביר את מדד חוסר הידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול (תרשים 98), גם במקרה זה (כמו בכל המודלים במחקר זה) הנחת העבודה הייתה שלמאפיינים האישיותיים היכולת להסביר את מדדי ההתייחסות לפעולת הנהיגה והם בתורם מסבירים זה את זה.

במודל זה כל המאפיינים האישיותיים נמצאו כמסבירים מדדי התייחסות לפעולת הנהיגה. המאפיינים השליליים (חוסר אחריות וכניעה ללחץ חברתי נמצאו כבעלי יכולת ההסבר העיקרית של המדדים חוסר הידע בנושאי אלכוהול ומהירות והתרומה החברתית של הנהיגה בהתאמה (קשרים חיוביים) ואילו המאפיינים החיוביים (חשיבה עצמאית ואחריות) נמצאו בעלי קשר שלילי עם אותם מדדים.

מדדי התרומה החברתית של פעולת הנהיגה וההסכמה עם תפישת העולם הפטליסטית נמצאו תורמים חיובית למדד חוסר הידע בנושאי אלכוהול ונהיגה במהירות, נערים שהסכימו עם הרעיון של נהיגה כפעולה בעלת חשיבות חברתית ואלו שהחזיקו בתפישה הפטליסטית לגבי סיכוני נהיגה, היו אלו שגילו חוסר ידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול.



3.5.2 הסבר מדד תחושת האשמה והאחריות לגבי העבירה שבוצעה

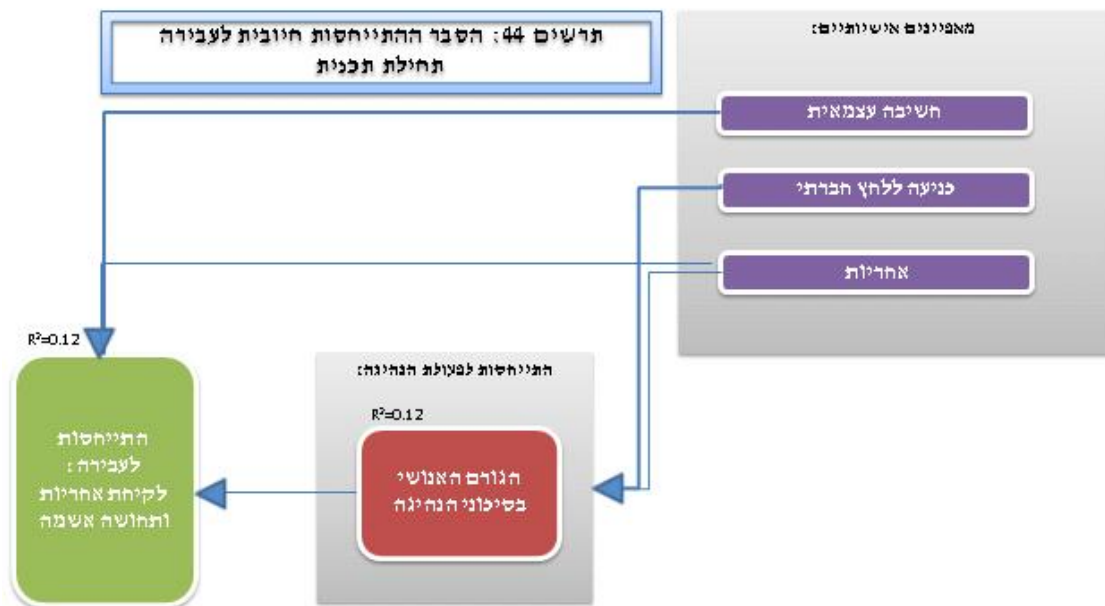
לגבי כל אחד ממועדי העברת השאלון נבנו שני מודלים, הראשון מטרתו הסבר מדד תחושת האשמה ולקיחת האחריות לגבי העבירה שבוצעה (מופיע גם כ"התייחסות החיובית לעבירה") ומדד נוסף שמטרתו הסבר ההיגדים הפוכים שעסקו בתחושת חוסר אשמה וחוסר לקיחת אחריות לגבי העבירה שבוצעה (מופיע גם כ"התייחסות השלילית לעבירה").

תחילת התוכנית :

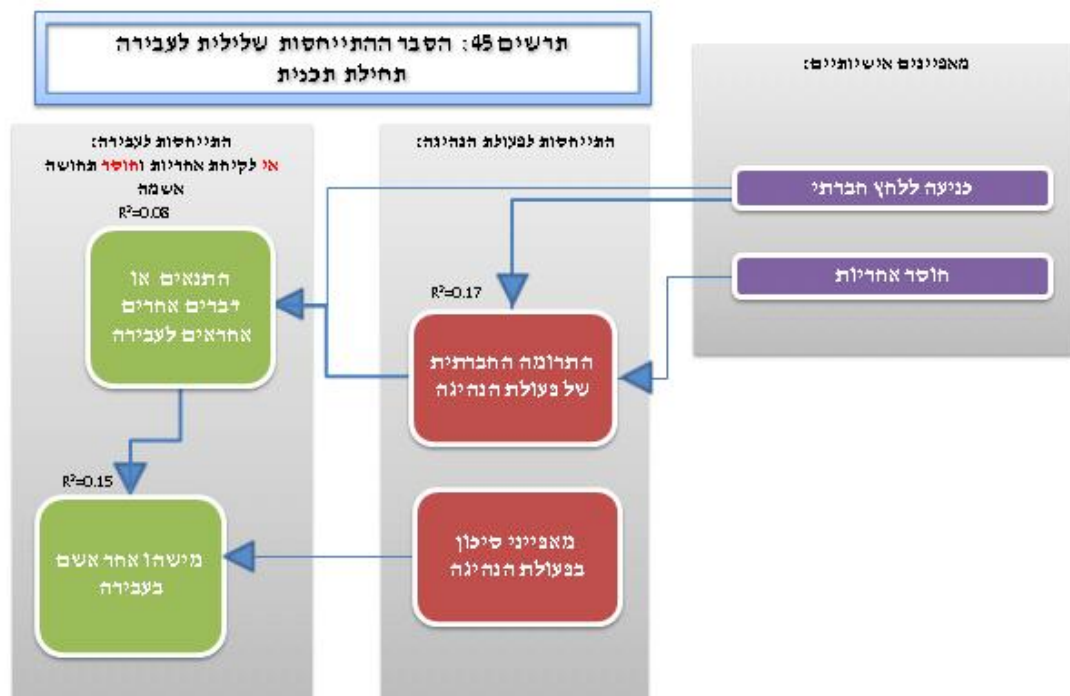
מנתוני הנערים בתחילת התכנית עולה כי למאפיינים האישיותיים החיוביים (חשיבה עצמאית ואחריות) תרומה חיובית למידת לקיחת האחריות ותחושת אשמה ביחס לעבירה שבוצעה (תרשים 44) ולמאפיין האישיותי השלילי דוגמת כניעה ללחץ החברתי תרומה משמעותית למדד הגורם האנושי בסיכוני נהיגה שבתורו תורם במידה מסוימת למידת לקיחת האחריות ותחושת האשמה, נערים שבתפישתם לגורם האנושי החשיבות הגדולה ביותר בגרימת ובמניעת תאונות – מידת תחושת האשמה ולקיחת האחריות שלהם כלפי העבירה שבוצעה גדולה יותר.

בחינת המודל המסביר את ההיגדים העוסקים באי לקיחת אחריות וחוסר תחושת אשמה כלפי העבירה שבוצעה (תרשים 45) מעלה כי למערך הסבר זה שותפים רק המאפיינים האישיותיים השליליים (כניעה ללחץ חברתי וחוסר אחריות) אשר הינם בעלי תרומה לתפישת התרומה החברתית של פעולת הנהיגה ולתחושת הנערים כי נסיבות או דברים אחרים אחראים לעבירה.

מידת הסכמת הנערים עם התחושה כי נסיבות או דברים אחרים אחראים לעבירה מהווה את ההסבר המרכזי לתחושתם כי משהו אחר אשם באותה עבירה.



Chi-square = 1.060 Degrees of freedom = 4 Probability level = 0.901
NFI = 0.987 CFI = 1.000 RMSEA = 0.000



Chi-square = 15.474 Degrees of freedom = 10 Probability level = 0.116
NFI = 0.907 CFI = 0.961 RMSEA = 0.050

במודלים המסבירים את מדדי תחושת האשמה ולקיחת האחריות לגבי העבירה שבוצעה שנבנו באמצעות נתוני הנערים בסוף התכנית הוכנסו מעבר למאפיינים האישיותיים ומדדי ההתייחסות לפעולת הנהיגה, גם מאפייני הסמכות ההורית ברמת הקבוצה¹⁰.

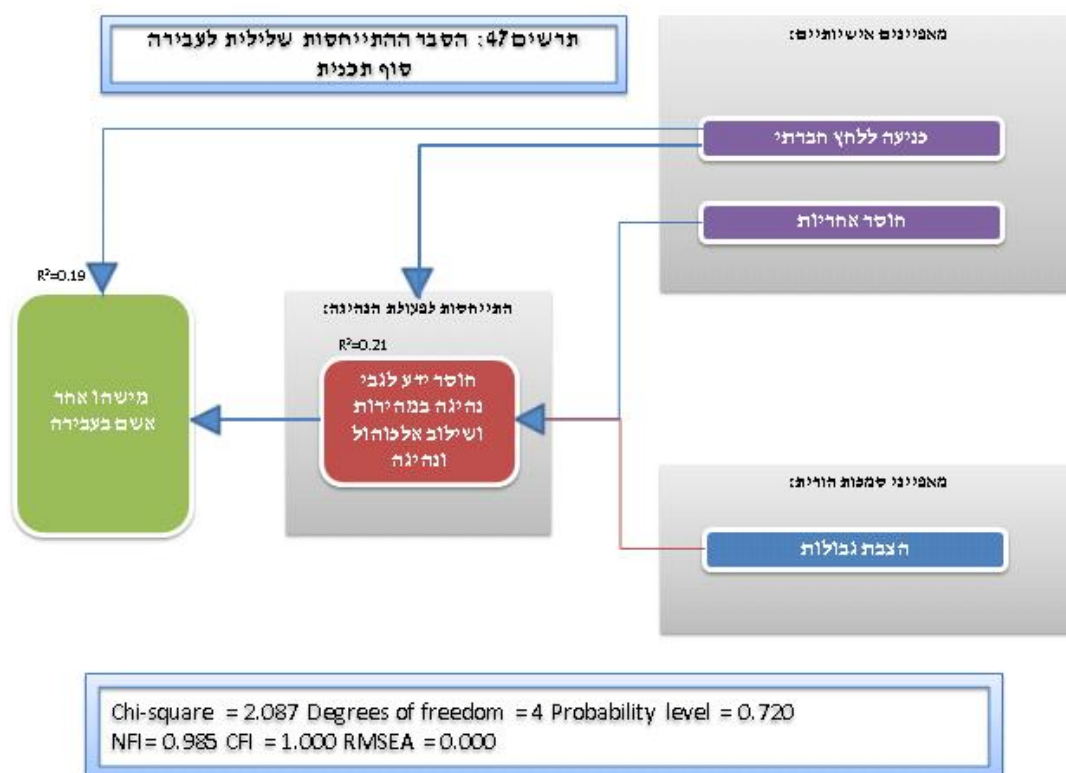
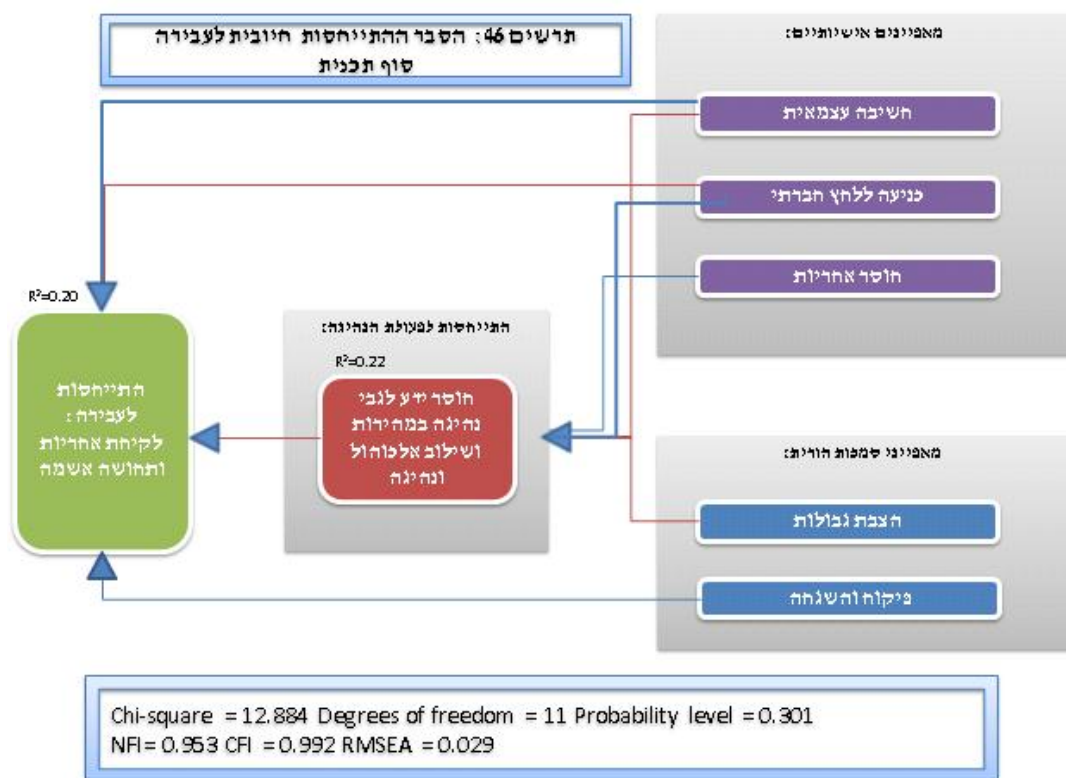
הנחת העבודה במקרה זה הינה כי למאפייני הסמכות ההורית ברמת הקבוצה יכולת השפעה מסוימת על מדדי ההתייחסות לפעולת הנהיגה, אך לא על המדדים האישיותיים, שבמודלים אלו הינם אקסוגניים.

מנתוני הנערים בסוף התכנית עלו שני מודלים דומים למדי, הראשון מסביר את לקיחת האחריות ותחושת האשמה (תרשים 46) והשני מסביר את תחושת הנערים כי מישו אחר אשם בעבירה (תרשים 47). אחד הממצאים המעניינים העולה מהשוואת שני המודלים הוא כי מכל מדדי ההתייחסות לפעולת הנהיגה נשאר משמעותי בשניהם רק חוסר הידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול. מדד זה הינו בעת תרומה שלילית לתחושת אשמה ולקיחת אחריות (נערים שהינם בעלי ידע בנושא, דהיינו זוכים לציון נמוך במדד חוסר הידע הינם אלו שמסכימים כי הם אשמים בעבירה ולוקחים על עצמם אחריות לגביה) ובעל תרומה חיובית לתחושה שמישהו אחר אשם בעבירה (נערים שהינם חסרי ידע בנושא, דהיינו זוכים לציון גבוה במדד, הינם אלו שמסכימים כי מישו אחר אשם בעבירה).

מאפייני האישיות פועלים במודלים אלו כמצופה, המאפיינים השליליים (כניעה ללחץ חברתי וחוסר אחריות) תורמים חיובית לחוסר ידע ולחוסר לקיחת אחריות ואשמה והמאפיינים החיוביים (חשיבה עצמאית) תורמים שלילית לחוסר ידע וחיובית ללקיחת אחריות ותחושת אשמה.

מאפייני הסמכות ההורית נבחנו ברמת הקבוצה, עקב חוסר היכולת להתאים בין נער להוריו ומהווים לכן מעין אקלים קבוצתי. במודלי ההסבר נמצא כי בקבוצות בהן אקלים קבוצתי של הצבת גבולות מצד ההורים הדבר מקטין את חוסר הידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול אצל הנערים. עוד נמצא כי בקבוצות בהן אקלים קבוצתי של פיקוח והשגחה מצד ההורים הדבר מגדיל את מידת ההסכמה של הנערים לטענות כי הם אשמים בעבירה ובעלי אחריות לגביה.

¹⁰ מאפיינים אלו הוכנסו רק במודלים של מועד סוף התכנית בלבד כיוון ששאלוני ההורים הועברו במועד זה גם כן.



3.6 מדדי התרומה הנתפשת של התכנית

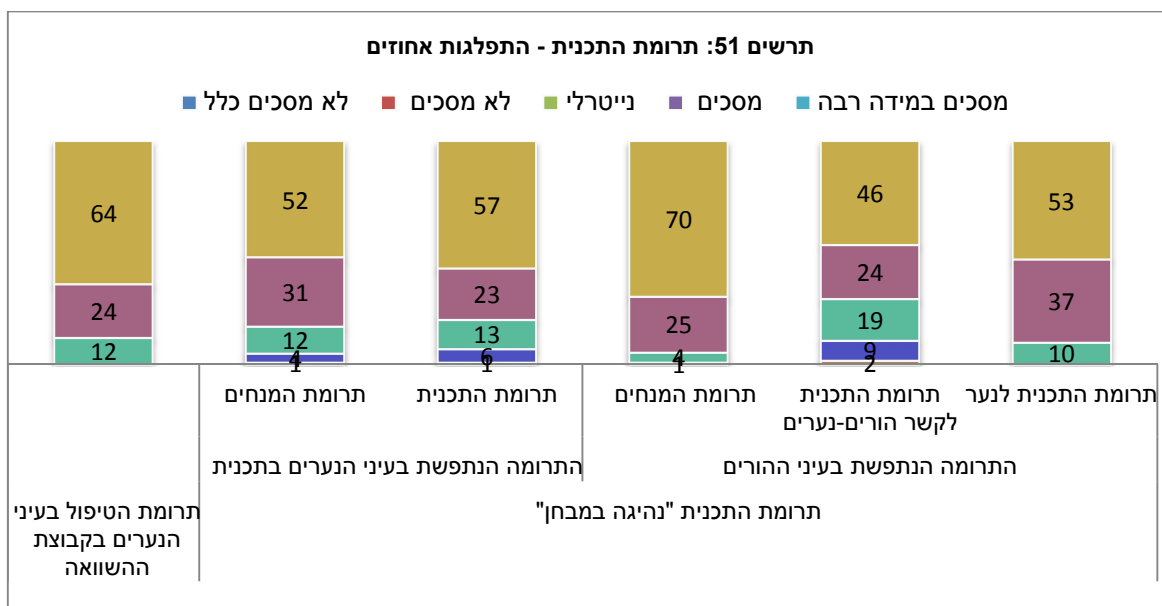
כל אחת מאוכלוסיות המחקר נשאלה לגבי תרומת התכנית בעיניה.

בפני הנערים בתכנית הוצגו היגדים העוסקים בתרומת התכנית ושביעות רצונם מהתכנית ומהמנחים. חשוב לציין כי עקב ממצאי מחקר הגישוש הוצגו בשאלון גם היגדים המציגים את הדינאמיקה בין המנחים השונים באור שלילי כמעט, הנערים כלל לא הסכימו עם היגדים אלו או הגיבו בצורה ניטרלית כך שבסופו של דבר לא נכנסו אותם היגדים לעיבוד הנתונים הסופי.

בפני הנערים בקבוצת ההשוואה הוצגו היגדים העוסקים בתחושת תרומת התכנית בלבד ובפני ההורים הוצגו היגדים העוסקים בתרומת התכנית לילדם, תרומת התכנית לקשר שלהם עם ילדם ותחושתם לגבי תרומת המנחים.

כצפוי ממוצעי מדדי תחושת התרומה הינם גבוהים מאוד כאשר ההורים הינם האוכלוסייה שביעת הרצון ביותר (למעט לגבי התרומה לקשר הורים ילדים). בקרב נערי קבוצת ההשוואה נמצאו מעל 60% של נערים שהסכימו מאוד עם היגדי תרומת התכנית וזאת לעומת כ-55% מנערי התכנית, אבל חשוב להזכיר שמדגם קבוצת ההשוואה בסוף הטיפול הינו מדגם קטן וזו עשויה להיות הסיבה לציונים הגבוהים.





בחינת הקבוצות המיטביות

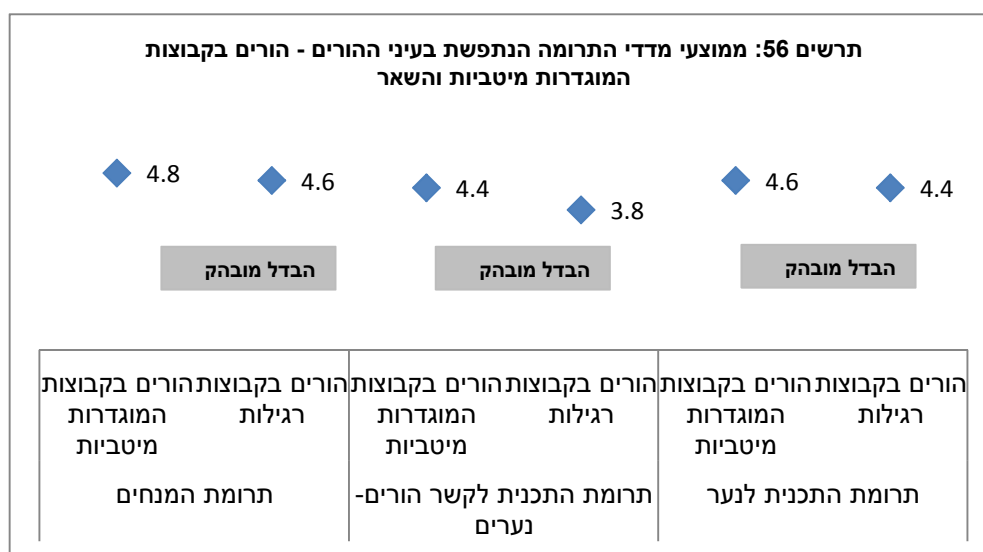
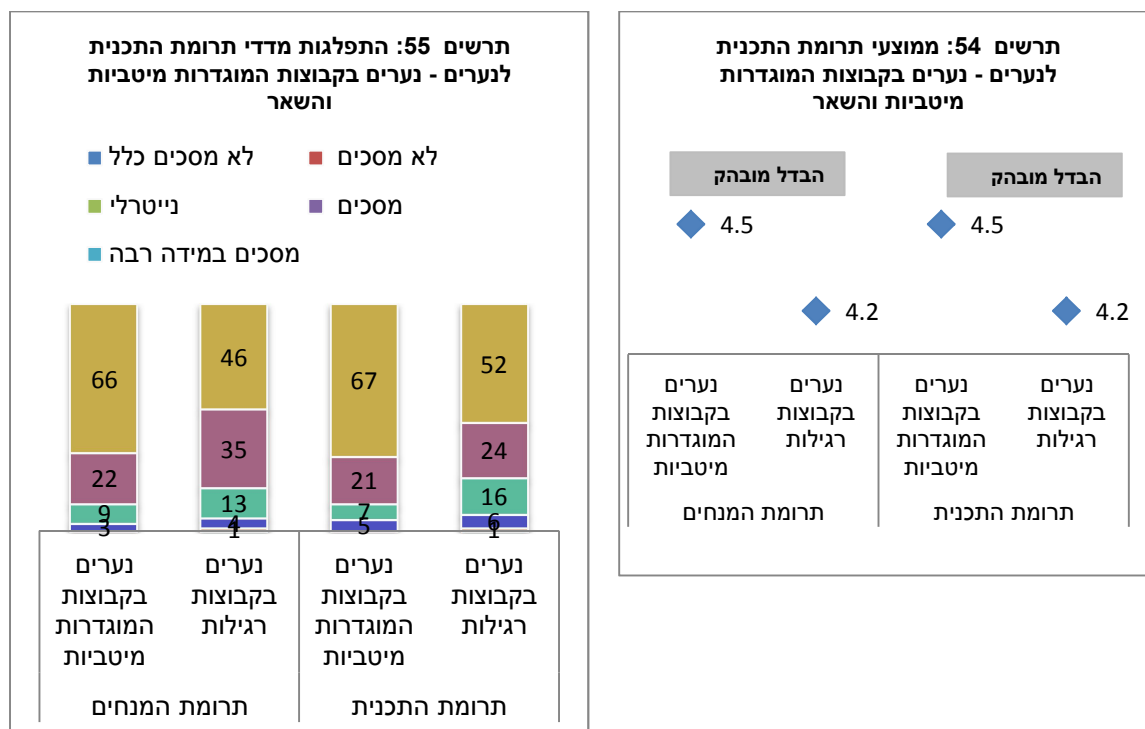
הבדלים מובהקים נמצאו בין הקבוצות המוגדרות מיטביות ובין שאר הקבוצות הן במדדי התרומה הנתפשת של התכנית בעיני הנערים והן במדדי התרומה הנתפשת של התכנית בעיני ההורים.

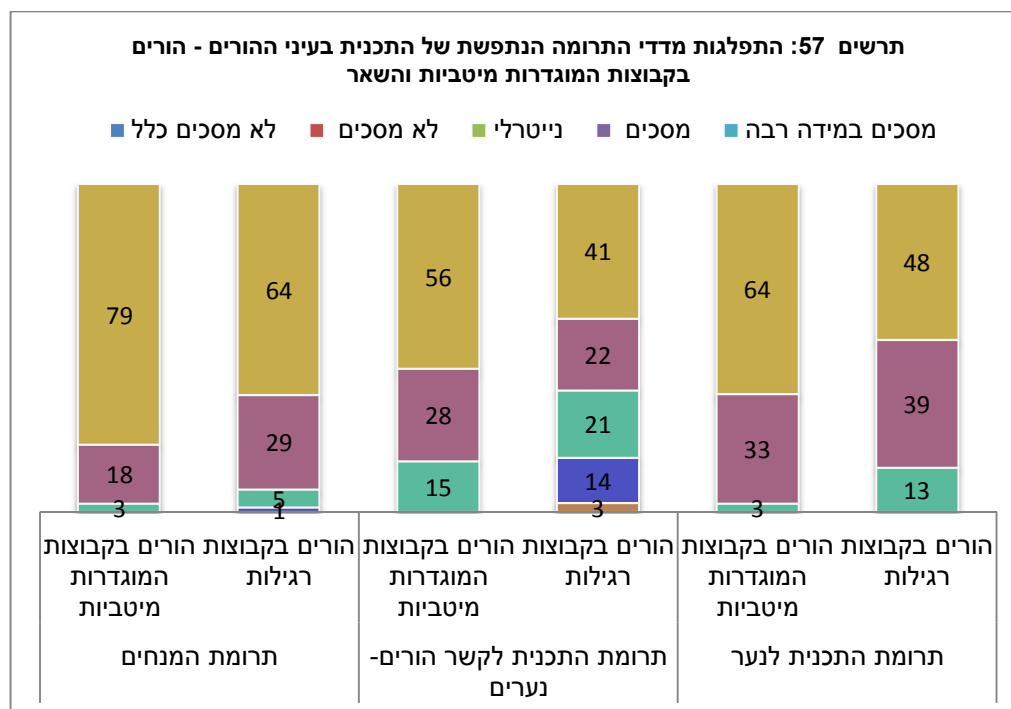
כמעט 70% הנערים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי לתכנית ולמנחים תרומה משמעותית וזאת לעומת רק כמחצית מהנערים בקבוצות האחרות.

מעל למחצית מההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי לתכנית תרומה משמעותית לקשרים שבין ההורים לנערים וזאת לעומת רק כ-40% מההורים בקבוצות האחרות.

מעל ל-60% מההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי לתכנית תרומה משמעותית לנערים וזאת לעומת רק כמחצית מההורים בקבוצות האחרות.

כמעט 80% מההורים בקבוצות המוגדרות מיטביות הסכימו במידה רבה כי למנחים בתכנית תרומה משמעותית וזאת לעומת 64% מההורים בקבוצות האחרות.





3.6.1 הסבר התרומה הנתפשת של התכנית בעיני הנערים בתכנית

מודל הסבר תחושת תרומת התכנית בעיני הנערים (תרשים 52) נבנה בהגיון כי על תחושת התרומה של התכנית בעיני הנערים ישפיע בעיקר אקלים קבוצתי של תחושת תרומת התכנית אצל ההורים. הממצא המפתיע כאן הוא כי תחושת האשמה ומידת לקיחת האחריות לגבי העבירה מהווה משתנה מתווך בין תחושת התרומה בעיני ההורים ברמת הקבוצה ובין תחושת התרומה בעיני הנערים.

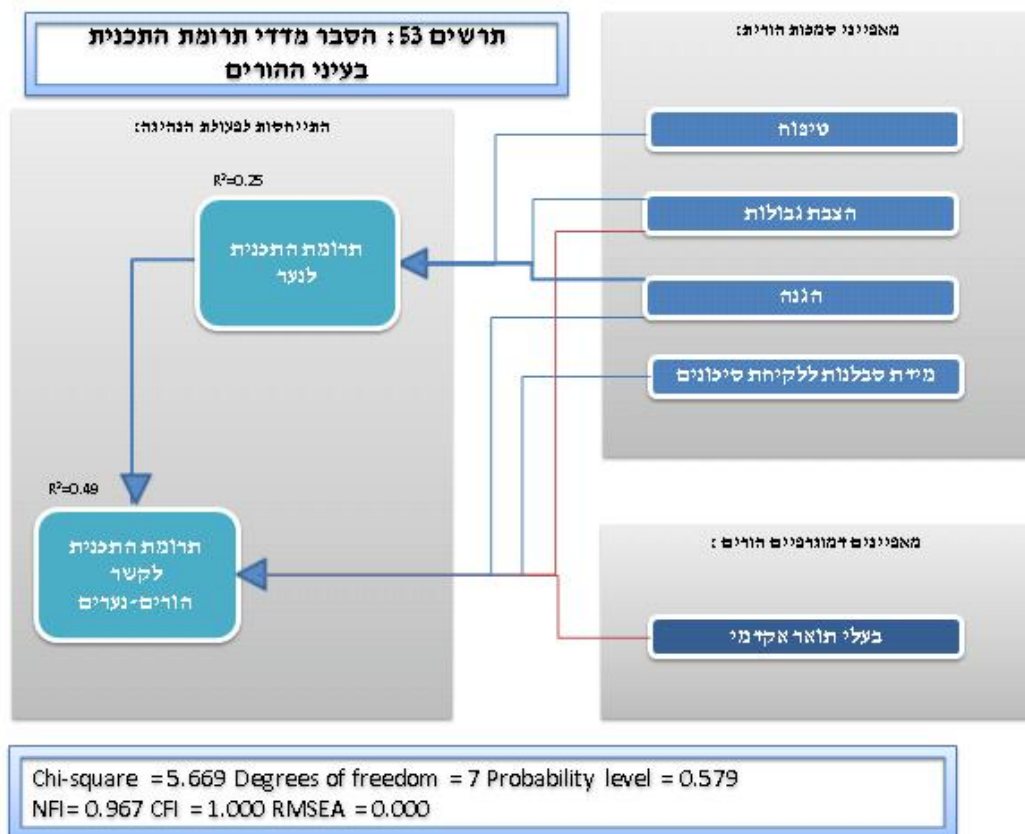
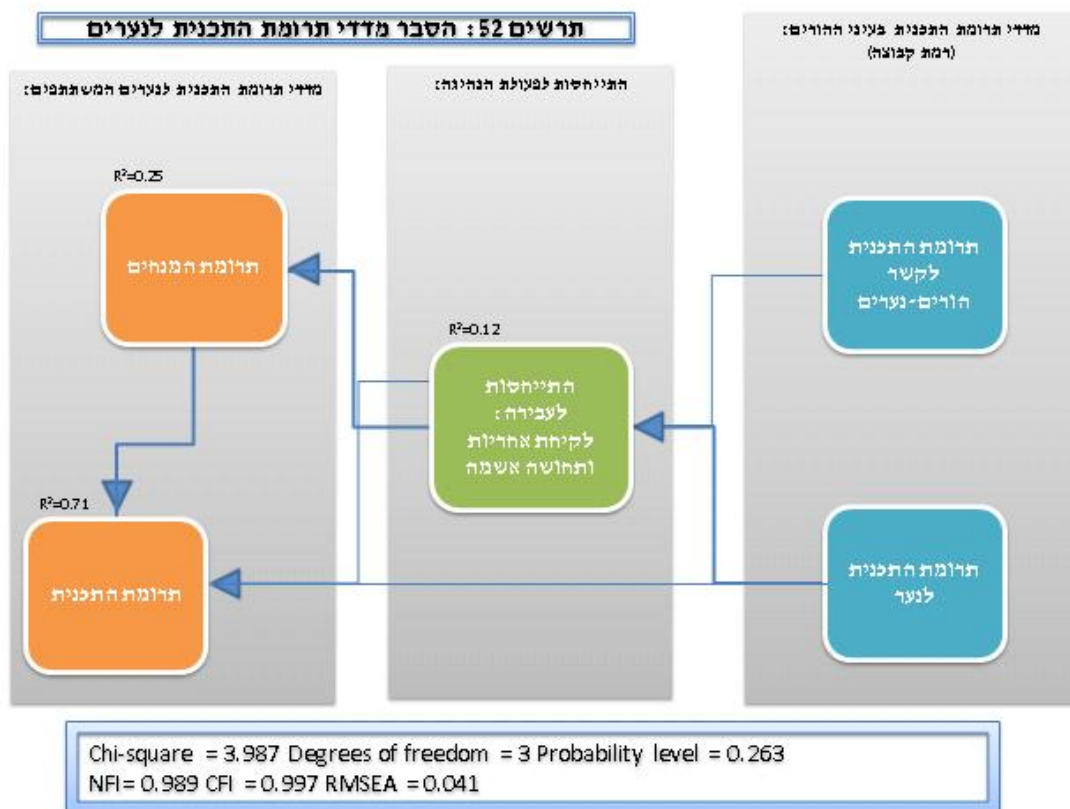
נמצא כי בקבוצות בהם ההורים מעבירים את התחושה כי לתכנית תרומה משמעותית הנערים נוטים יותר להסכים כי הם אשמים בעבירה ובעלי אחריות על העבירה, מצב זה מוביל את הנערים להערכה גבוהה יותר של תרומת המנחים בתכנית וכתוצאה מכך להערכת תרומת התכנית כמשמעותית יותר עבורם.

3.6.2 הסבר התרומה הנתפשת של התכנית בעיני ההורים

מודל הסבר התרומה הנתפשת של התכנית בעיני ההורים נבנה בהגיון בו על תחושות אלו ישפיעו מאפייני הסמכות ההורית והמאפיינים הדמוגרפיים שלהם.

ממצאי המודל עולה כי מאפייני הגנה, טיפוח והצבת גבולות משמעותיים בסגנון ההורות מובילים לחיזור התחושה כי התכנית תרמה לנערים, שבתורה מובילה לחיזוק התחושה כי התכנית תרמה לחיזוק הקשרים בין ההורים לנערים.

המאפיין הדמוגרפי היחיד שנמצא משמעותי במודל הוא השכלה אקדמית, כאשר בעלי השכלה שכוז נוטים להערכה נמוכה יותר של תרומת התכנית לקשר שבין ההורים לנערים.



4.1 ממצאי המחקר

בהתאמה עם ממצאי הספרות המחקרית בתחום, מהם עולה כי מידת האפקטיביות של תכניות אלו, הנמדדת במחקרי ההערכה הינה קטנה ביותר עד כלל לא קיימת, נתקלנו גם במחקר זה בתופעה דומה. חשוב לציין כי מפתיעה העובדה שגם בקרב נערי קבוצת ההשוואה הזוכים לטיפול פרטני בעיקר, לא נמצאו שינויים משמעותיים בין תחילת הטיפול לסופו וזאת למרות העובדה שתכנית מסוג זה נחשבת אפקטיבית יותר מהתכניות הקבוצתיות, היותר חינוכיות.

כדי להבין ממצאים אלו חזרנו לראיונות עם מנחי התכנית (בעיקר קציני מבחן), ממצאי ראיונות אלו עלו שני הסברים אפשריים:

ההסבר הראשון הייתה הטענה כי למעשה המועד הראשון להעברת השאלונים (תחילת התכנית או תחילת הטיפול) אינו מייצג את תחילת התהליך שעובר הנער כי אם הוא נמצא כבר קרוב לסופו, כאשר המועד המתאר את תחילת התהליך וממנו יש לבחון את השפעת התהליך הינו המועד בו הנער נתפס על ידי המשטרה. אישוש מסוים להסבר זה נמצא באחוזים הגבוהים יחסית של נערים שבחרים בתשובות ה"נכונות" בשאלון, כבר במועד ההעברה הראשון בתחילת התכנית.

ההסבר השני מתקשר לטענות העולות מהספרות המחקרית ונעוץ במיקום התכנית על הרצף שבין תכנית טיפולית לתכנית חינוכית. לטענת קציני המבחן שהעלו טיעון זה בכל התכניות הקיימות שילוב בין ממד חינוכי לממד טיפולי, כאשר ישנה משמעות רבה לתמהיל בינם – תכניות הנמצאות בקצה הרצף בכיוון הטיפולי יותר הינן אלו בעלות ההשפעה החזקה יותר ובקרב המשתתפים בהן סביר להניח ימצא שינוי גדול יותר בעמדות בין תחילת התכנית וסופה, תכניות הנמצאות בקצה הרצף בכיוון החינוכי לעומת זאת, אינן בעלות השפעה חזקה (במיוחד בזמן קצר) ולכן בקרב המשתתפים בהן סביר להניח שימצא שינוי מזערי בעמדות. כשנשאלו קציני המבחן לגבי תכנית "נהיגה במבחן", נטו להגדירה ככזו הנמצאת יותר בקצה החינוכי של הרצף וזאת עקב שילוב מנחי "אור ירוק" המייצרת דינאמיקה שאינה תואמת את הדינאמיקה הנדרשת לתכנית טיפולית מעיקרה.

תוצאות השינוי/שיפור המשמעותיות היחידות שנמצאו במהלך המחקר הנוכחי נבעו מהשוואת ממצאי הקבוצות שהוגדרו מיטביות עם ממצאי שאר הקבוצות. מתוך השוואה זו עלה כי הנערים בקבוצות אלו הגיעו מאוכלוסיות מוחלשות יותר (אחוז משמעותי של נערים מהמגזר הערבי, ממשפחות חד הוריות, נערים שאינם מתכוונים לגשת לבגרות וכו'). הבדלים משמעותיים בממצאים בין תחילת התכנית לסופה, נמצאו בקרב נערי אוכלוסיה זו בשני מדדים – במידת הכניעה ללחץ חברתי ובתחושת האשמה ולקייחת האחריות לגבי העבירה שבוצעה. בשני המקרים ממצאי הקבוצות המוגדרות מיטביות בתחילת התכנית היו טובות פחות ממצאי שאר הקבוצות, דהיינו הנערים בקבוצות אלו נטו יותר לכניעה ללחץ חברתי ונטו פחות להודות באשמה ובאחריות לעבירה. בסוף התכנית ממצאי המדדים הללו, בקרב נערי אוכלוסייה זו נמצאו טובים במובהק מהמועד הקודם ואף טובים מהממצאים בקרב שאר הקבוצות. למרות שמדובר בשיפור בשני מדדים בלבד, כפי שניתן יהיה לראות בהמשך, מדובר בשני מדדים בעלי חשיבות גדולה להסבר תוצאות תכנית "נהיגה במבחן".

נקודת המוצא התיאורטית במחקר הנוכחי למודל המסביר עמדות/ נטיות התנהגותיות של הנערים הייתה השפעתם של מאפיינים אישיותיים שנחלקו לחיוביים (חשיבה עצמאית ואחריות) ושלייליים (כניעה ללחץ חברתי וחוסר אחריות) על עמדות והתייחסות הנערים לפעולת הנהיגה. מכיוון שחלק נכבד מהתכנית מוקדש להעברת ידע בנושא סיכונים, ממד הידע נתפס במודל שלנו כמושפע על ידי מאפיינים אישיותיים וכמשפיע בתורו על תובנות ונטיות התנהגותיות בהקשר לעבירה שבוצעה.

משמעותם של המדדים האישיותיים החיוביים (חשיבה עצמאית ואחריות) נמצאה פחותה מזו של המאפיינים האישיותיים השלייליים (כניעה ללחץ חברתי וחוסר אחריות), כאשר בדומה לעולה מהספרות המחקרית, המאפיין האישיותי שנמצא כמשמעותי במיוחד בהסבר עמדות ביחס לנהיגה הינו כניעה ללחץ חברתי.

פעולתם של המאפיינים האישיותיים, הינה כפי המשוער – המאפיינים השלייליים תורמים לחוסר ידע, לחוסר לקיחת אחריות ולהאשמת גורמים אחרים בעבירה, המאפיינים החיוביים תורמים ללקיחת אחריות ותחושת אשמה ונמצאים בקשר שלילי עם חוסר ידע.

הבדלים משמעותיים בין ההסברים לעמדות בתחילת התכנית ובסופה עולים ממערך הסברי ההתייחסויות לעבירה (ההתייחסויות החיוביות והשלייליות). ממערך זה ניתן ללמוד כי בתחילת התכנית, תחושת האשמה ולקיחת אחריות לגבי העבירה מושפעות מתפישות כלליות אמורפיות לגבי פעולת הנהיגה: אמונה בחשיבות הגורם האנושי בגרימת ומניעת תאונות, הסכמה עם התרומה החברתית של פעולת הנהיגה ומודעות לרמה כללית של סיכונים בנהיגה. בסוף התכנית מתמקדת ההשפעה על תחושת האשמה ולקיחת אחריות לגבי העבירה בחוסר הידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול, כאשר מצב של חוסר ידע מוביל לחוסר אשמה וחוסר לקיחת אחריות והמצב ההפוך מוביל לתחושת אשמה ולקיחת אחריות.

ממצא זה ניתן לפירוש והבנה כשינוי מסוים שמתחולל במהלך התכנית בתהליכי החשיבה של הנערים מחשיבה התלויה בכללי אצבע ובתחושה כללית של "מה נכון" (השפעת רציה חברתית) לחשיבה מסודרת ורציונלית יותר התלויה בידע. לממצא זה חשיבות ייחודית לתכנית "נהיגה במבחן" שכן מדד חוסר הידע הינו המדד היחיד שנבנה מהיגדים שמקורם אינו בספרות המחקרית כי אם בתכנית התכנית.

מאפיין הסמכות ההורית המשמעותי ביותר שנמצא הוא מאפיין הצבת הגבולות, נמצא כי בקבוצות בהן אקלים קבוצתי של הצבת גבולות מצד ההורים הדבר מקטין את חוסר הידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול אצל הנערים. חשוב לציין כי זהו מאפיין הסמכות ההורית היחיד בו לקבוצות המוגדרות כמיטביות ציון טוב יותר במובהק משאר הקבוצות.

בסופו של המחקר נבדקו מדדי התרומה הנתפשת של התכנית בקרב אוכלוסיות המחקר השונות נמצא כי בקבוצות בהם ההורים מעבירים את התחושה כי לתכנית תרומה משמעותית, הנערים נוטים יותר להסכים כי הם אשמים בעבירה ובעלי אחריות על העבירה, מצב זה מוביל את הנערים להערכה גבוהה יותר של תרומת המנחים בתכנית וכתוצאה מכך להערכת תרומת התכנית כמשמעותית יותר עבורם.

עוד נמצא כי מאפייני הגנה, טיפוח והצבת גבולות משמעותיים בסגנון ההורות מובילים לחיזוק התחושה כי התכנית תרמה לנערים, שבתורה מובילה לחיזוק התחושה כי התכנית תרמה לחיזוק הקשרים בין ההורים לנערים.

כל מאפייני התרומה הנתפשת (הן בקרב הנערים והן בקרב ההורים) זכו להערכה גבוהה יותר בקרב אוכלוסיות הקבוצות המוגדרות מיטביות.

במחקרי הערכה של תכניות התערבות לשינוי התנהגות תעבורתית נמצאת בדרך כלל מידת אפקטיביות ישירה קטנה ביותר, גם מחקר זה אינו שונה. למרות כל זאת ישנן כמה תובנות משמעותיות שעולות ממצאי מחקר זה:

- לתכנית אפקטיביות רבה יותר לאוכלוסיות שנקודת ההתחלה שלהן (במובן של מדדי אישיות ועמדות כלפי נהיגה) נמוכה יותר, (מקרה אוכלוסיית הנערים בקבוצות המוגדרות מיטביות).
- קשה לאתר שינוי עמדות ישיר במהלך תכניות התערבות מסוג זה, עקב תהליכי רציה חברתית המושפעים מהסיטואציה עצמה (העובדה שהנערים נמצאים בתכנית בצו בית משפט וכו'), אך ניתן לאתר שינוי תהליכי חשיבה. ממחקר זה עולה כי התכנית משנה את הדרך בה הנערים מגיעים לעמדה הרצויה - מחשיבה המושפעת מכללי אצבע של רציה חברתית לחשיבה רציונלית המושפעת מידע.
- לסגנון ההורי השפעה מסוימת על שינוי עמדות הנערים. במחקר זה השפעת הסגנון ההורי נבחנה רק ברמת הקבוצה דבר שמקשה את יכולת ההשפעה, אך בכל זאת נמצא כי בקבוצות בהן אקלים קבוצתי של הצבת גבולות מצד ההורים הדבר מקטין את חוסר הידע בנושאי נהיגה במהירות ושילוב נהיגה ואלכוהול אצל הנערים.
- לתחושת שביעות הרצון וחשיבות התכנית אצל ההורים השפעה על תחושת תרומת התכנית אצל הנערים.

4.2 האתגר המתודולוגי

מחקר זה העמיד בפני צוות המחקר כמה אתגרים לא פשוטים, האתגרים הראשוניים צפו במהלך עיבוד הנתונים הראשוני והיו אתגרים מתודולוגיים במהותם, מתן התשובות לאתגרים אלו כלל שינוי אפיקי הפעולה במחקר שהוביל לאתגרים נוספים ביכולת פרשנות הממצאים והתאמתם לידע התיאורטי הקודם.

האתגרים מתודולוגיים צצו עקב מגבלות טכניות מעיקרן: שאלוני הנערים המהווים את לב המחקר הועברו לאוכלוסיית המחקר ללא אפשרות במעקב מדויק אחרי העונים, וזאת מתוך הנחה שבקבוצות קטנות (עד 10 נערים) בהן הנערים מחויבים להיות, סביר להניח שברוב המקרים נערים שיענו על השאלון בתחילת התכנית יענו על השאלון גם בסופו.

לאחר קבלת שאלוני כל הסבבים נבדקה מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית דרך השוואת מספר הנערים שענו בתחילת הטיפול/תכנית ומספר הנערים שענה בסופה, כך שבקרב נערי קבוצת ההשוואה מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית הינה 47%. בקרב כלל אוכלוסיית הנערים בתכנית מידת ההתאמה האפשרית עמדה על 45% בלבד וזאת עקב ריבוי הקבוצות בהן הועברו השאלונים רק מועד אחד. בקרב הקבוצות בהן הועברו השאלונים בשני המועדים רק בשליש מהן מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית עולה על 70%.

ממצאי מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית בקבוצות בשילוב ממצאי מאפייני הנערים הובילו למסקנה כי קבוצת הנערים שנשאלו בסוף התכנית אינה זהה ואולי אף אינה דומה מספיק לקבוצת הנערים שנשאלו בתחילת התכנית. קבוצת ההשוואה מייצגת אוכלוסייה שאינה מספיק דומה לקבוצת הנערים בתכנית וגם בתוכה הנערים שנשאלו בסוף הטיפול מייצגים אוכלוסייה שונה במקצת מזו שנשאלה בתחילת הטיפול. מסקנה זו הצריכה שימוש במערך מתודולוגי שונה ממחקרי לפני/אחרי רגילים.

כדי להתמודד עם אתגר זה בחרנו להוסיף ניתוחים¹¹ שמטרתם הסבר המדדים השונים בנפרד לאוכלוסייה שבתחילת התכנית ולאוכלוסייה שבסופה. חשוב לציין שלמרות ההבדלים במאפייני הנערים בתחילת התכנית ובסופה, אנו עדיין מניחים כי מדובר במדגמים מייצגים דיים לגביי מדדי העמדות והתרומה הנתפשת וזאת עקב העובדה שהמאפיינים הדמוגרפיים לא נמצאו כבעלי השפעה/ יכולת הסבר לגבי המדדים הללו בשני המועדים.

כדי להתמודד בכל זאת עם בעיית חוסר ממצאי ההבדלים בין מועדי העברת השאלונים השונים הוספנו אפיק מחקרי נוסף שכלל חיפוש אחר הקבוצות המיטביות (בקרב הקבוצות בהן ענו נערים הן בתחילת התכנית והן בסופה) בהן חלו שיפורים (לפי המצופה מעקרונות הפעולה של התכנית) ברכיבים מסוימים של התכנית. נמצאו 9 קבוצות (המהוות קצת פחות משליש מסך הקבוצות) שבכל אחת מהן לפחות ברכיב אחד נמצא שיפור מובהק לפי הגדרותינו, כאשר בקרב אותן קבוצות מיטביות ממוצע מידת ההתאמה המקסימלית האפשרית סובב סביב 70%.

ההשלכות העתידיות של אותם אתגרים המתודולוגיים שעלו במהלך מחקר זה, כוללות לכן:

- התייחסות לתהליכים המקדימים את ההשתתפות בתכנית ההתערבות כחלק מתהליך השינוי – הדבר נכון בעיקר לתוכניות שישומן מגיע לאחר מערך פעולות מצד גורמי אכיפה דוגמת משטרה ובתי משפט.
- אפשרות להעדפה לשאלונים רטרוספקטיביים על שאלוני לפני/אחרי בכל מקרה בו לא ניתן לבצע זיהוי מדויק של הנשאל – הדבר נכון בעיקר לתוכניות התערבות שידוע שמידת האפקטיביות שלהן בעייתית לזיהוי.
- התייחסות למודלי היישום המיטבי (*best practice*) – הדבר מאפשר לעיתים להימנע מהצורך בשימוש בקבוצת השוואה, שמאילוצים שונים לא תמיד מתאימה.

¹¹ ניתוחי נתיבים לאוכלוסיית תחילת התכנית ולסופה.

5. מקורות

גיסלמן, ו', הקרט, ש', דובר, ו'. וכהן א' (2006). בחינת השינויים במעורבותם של נהגים צעירים בתאונות דרכים. **פרסום מס' 303/2006, המכון לחקר התחבורה, הטכניון**.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (2009). מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים. **נקודת תצפית בבטיחות בדרכים, גליון 4**.

זק, אירינה. (2003). השפעה של תכנית מניעה ראשונית 'אלכוהול לנהיגה' על מתבגרים עם וללא נטייה לנטילת סיכונים. עבודה לשם קבלת תואר מוסמך. רמת גן: אוניברסיטת בר אילן

טאובמן-בן-ארי, א' (2005). סקירת ספרות בנושא: פרופיל הנהג הישראלי. **דוח לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים**.

טאובמן-בן-ארי, א' (2008). פרופיל הנהג הישראלי. **דוח מחקר במימון הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים**.

לוטן, צ' וגרימברג, ע' (2011). מעורבות נהגים צעירים בתאונות דרכים: נתונים, מגמות ומחקרים. **דוח אור ירוק**. אוחר ב-13 בפברואר 2012 מ-

http://www.oryarok.org.il/webfiles/audio_files/YongDrivers2011.pdf

- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting Social Behavior*. NJ: Prentice Hall.
- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In: Kuhl, J., & Beckmann, J. (Eds.), *Action control: From cognition to behavior*. (pp. 11-39). Berlin: Springer-Verlag.
- Ajzen, I., & Madden, T.J. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 22, 453-474.
- Arbuckle, J. L. (1996). Full Information Estimation in the Presence of Incomplete Data. In: *Advanced Structural Equation Modeling: Issues and Techniques*. G. A. Marcoulides & R. E. Schumacker (Eds.). Mahwah, NJ: Erlbaum.
- Armitage, C.J., & Conner, M., (2001). Efficacy of the Theory of Planned Behavior: Ameta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40 471-499.
- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Englewood cliffs nj prentice-hall.
- Buckley, L., Chapman, R.L., and Sheehan.L., (2014) Young Driver Distraction: State of the Evidence and Directions for Behavior Change Programs *Journal of Adolescent Health* Volume 54, Issue 5, Supplement, Pages S16–S21
- Begsma, L. (2011) Media Literacy and Health Promotion for Adolescents. *Journal of media literacy Education*, 3(1).23-27
- Beck, K.H., Shattuck, T., & Ralieg, R. (2001). Parental predictors of teen driving. *American Journal of Health Behavior*, 25, 10-20.
- Byrne, B. M. (2009). *Structural Equation Modeling with Amos: Basic Concepts, Applications, and Programming*. 2nd ed. New York: Routledge.

- Chorlton, K., Conner, M., & Jamson, S. (In press). Identifying the psychological determinants of risky riding: An application of an extended theory of planned behavior. *Accident Analysis and Prevention*.
- Cooper, S. D. (2000). Towards a Model of Safety Culture. *Safety Science*, 36, 111-136.
- Duncan, K. B., and Ross, S. (2003) Research into Unlicensed Driving –Literature Review *Road Safety Research Report* No. 38 Department for Transport: London.
- 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 and Prevention*, 39, 914-921.
- Factor, R., Mahalel, D., & Yair, G. (2008). Inter-group differences in road-traffic crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 40 (6), 2000-2007
- Factor, R., Yair, G., & Mahalel, D. (2010). Who by accident? The social morphology of car accidents. *Risk Analysis* 30 (9): 1411-1423
- Ferguson, S. A., Williams, A. F., Chapline, J. F., Reinfurt, D. W., & De Leonardis, D. M. (2001). Relationship of Parent driving records to the driving records of their children. *Accident Analysis and Prevention*, 33(2), 229-234.
- Fogarty, G. J., & Shaw. (2010). Safety climate and the theory of planned behavior: Towards the prediction of unsafe behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 1455-1459.
- Fu, J., Anderson, C.L., Dziura, J.D., Crowley, M.J., and Federico E. (2013) “The Impact of State Level Graduated Driver Licensing Programs on Rates of Passenger Restraint Use and Unlicensed Driving in Fatal Crashes” *Ann Adv Automot Med*. 57: 89–98.
- Ginsburg, K. R. Durbin, D. R. Garcia-Espana, J. F. Kalicka, E. A. & Winston, F. K. (2009) Association Between Parenting Styles and Teen Driving, Safty-Related Behavior and Attitudes. *Pediatrics*, 124 ,1040-1051.
- Gusfield, J. R (1981). *The culture of public problems: Drinking-driving and the symbolic order*. Chicago and London: The university of Chicago press.
- Heck, K.E., Sousa, C., Hanna, C.L., and Nathaniel, K., (2008) “Unlicensed Driving Among California High School Seniors” *Californian Journal of Health Promotion*, Volume 6, Issue 1, 36-48
- Ho, R., Davidson, G., Van Dyke ,M.,& Agar Wilson, M., (2000). The Impact of motor vehicle accidents on the psychological well being of at –fault drivers and related passengers. *Journal of Health Psychology*, 5, 33-51.
- Horvath, C., Lewis, I., & Watsn, B. (2012). The beliefs which motivate young male and female to speed: A comparison of low and high intenders. *Accident analysis and prevention*, 45, 334-341.
- Leandro, M. (2012). Young drivers and speed selection: A model guided by the theory of planned behavior. *Transportation Research part F*, 15, 219-232.

- Milgram, N.A., & Milgram, R.M. (1975). Dimensions of locus of control in children. *Psychological Reports*, 37, 523-538
- Masten, S.V., and Peck, R.C. (2004). Problem driver remediation: A meta-analysis of the driver improvement literature. *Journal of Safety Research*, 35, 403-425.
- Newman, S., Watson, B. & Murray, W. (2004). Factors predicting intentions to speed in a work and personal vehicle. *Transportation Research Part f: Traffic Psychology and Behavior*, 7(4-5) 287-300.
- Painter, J., Hynes, M., & Glanz, K., (2008). The use of theory in health behavior research from 2000 to 2005: a systematic review. *Annals of Behavioral Medicine*, 35(3) 358-362.
- Paris, H., Van den Broucke, S. (2008). Measuring cognitive determinants of speeding: An application of the theory of planned behavior. *Transportation Research part F*, 11, 168-180.
- Rothengatter, T. (2002) Drivers' illusions – no more risk. *Transportation Research Part f: Traffic Psychology and Behavior*, 5 249-258.
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, J., and M. K. Hyde (2012a) "Is it time to revisit the problem young driver?" *Australasian Road Safety Research*, Policing and Education Conference.
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, J., and M. K. Hyde (2012b) "Young and unlicensed : risky driving before entering the licensing system". *Traffic Injury Prevention* Volume 13, Issue 3.
- Shope J.T., Bingham C.R., (2008). Teen driving: Motor-vehicle crashes and factor that contribute. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3), 261-271.
- Sivak, M. (2002). How common sense fails us on the road: Contribution of bounded rationality to the annual worldwide toll of one million traffic fatalities. *Transportation Research part F: Traffic psychology and behavior* 5(4 SU -), 259-269.
- Steinberg, L. (2007). Risk taking in adolescence: new perspectives from brain and behavioral science. *Current Direction in Psychological Science*, 16(2), 55-59.
- Taubman-Ben Ari, O. (2008). Motivational sources of driving and their associations with reckless driving cognitions and behavior. *European Review of Applied Psychology*, 58, 51-64
- Ward, N.J., Linkenbach, J., Kller, S., & Otto, J. (2010). *White Paper on Traffic Safety Culture* College of Engineering Montana State University.
- Watson, B.C., (2002) A survey of unlicensed driving offenders. Road Safety Research, Policing and Education Conference, pages 181-190, Adelaide.
- Watson, B.C., (2004a) *The Crash Risk of Disqualified/Suspended and Other Unlicensed Drivers* Centre for Accident Research & Road Safety – Queensland (CARRS-Q), Queensland University of Technology, Beams Road, Carseldine 4034, Australia
- Watson, B., (2004b) How effective is deterrence theory in explaining driver behaviour: A case study of unlicensed driving. Road Safety Research, Policing and Education Conference, Perth, WA

Wundersitz, L.N., Hutchinson, T.B., (2006) *South Australia's Driver Intervention Program: Participant characteristics, best practice discussion and literature review* Centre for Automotive Safety Research, The University of Adelaide South Australia

נספח א'- תיאור מפורט של המדדים שעלו במהלך המחקר

נערים - מדדי אישיות				
נטייה להיענות ללחץ חברתי	נטייה לחשיבה עצמאית*	נטייה לקבלת אחריות במצבי יום-יום	נטייה לחוסר קבלת אחריות במצבי יום-יום	
אני מוכן לעשות הרבה כדי להרגיש מקובל	אני אדם בעל הערכה עצמית גבוהה	כשאתה מפסיד במשחק זה מפני שלא הייתי מזהל	כשאתה מפסיד במשחק זה מפני שלא הייתי מזהל	
אני לא מעוניין להתעמת עם חברים כדי לא להישאר לבד	אני מסוגל לקחת אחריות גם כאשר החברים שלי לוקחים סיכונים	כאשר למורה דעה טובה עליך בשטח הלימודים זה מפני שהיא מחבבת אותך בגלל תכונות אחרות שלך	כאשר למורה דעה טובה עליך בשטח הלימודים זה מפני שהיא מחבבת אותך בגלל תכונות אחרות שלך	
קשה לי לעמוד על העקרונות שלי כששאר החברים שלי לוחצים עליי	בדרך כלל אני מקבל החלטות על בסיס מחשבה לטווח ארוך	כשאתה נכנס לזווית עם אחיך או אחותך, זה קורה בדרך כלל באשמתך	כשאתה נכנס לזווית עם אחיך או אחותך, זה קורה בדרך כלל באשמתך	
קשה לי לסרב לחברים	גם כשקשה לי בלימודים אני נוטה לחשוב על המשמעות שיש לעשייה שלי על העתיד שלי	לא הצלחתי במבחן בבית ספר. זה קרה מפני שהמבחן היה קשה במיוחד	לא הצלחתי במבחן בבית ספר. זה קרה מפני שלא התכוננת מספיק לקראת הבחינה	
חשוב לי מאוד מה חושבים עליי	כשאני מאמין בדרך שלי, אני מוכן להילחם על כך עד הסוף בלי לחשוב על מחיר	נניח שהוריי נזפים בי. זה מפני שעשית משהו שהרגיז אותם	נניח שהוריי נזפים בי. זה מפני שהם עצבניים באותו הרגע	
כשמישהו קשה לי אני נוטה לדחות את ההתמודדות עמה עד הדקה התשיעים				
כשאני צריך להתמודד עם משימה, אני בוחר את הדרך הראשונה שאני חושב עליה ולא מקדיש מחשבה לדרכים נוספות				
אני מוצא את עצמי נגרר לעשות דברים שאחר כך אני מצטער עליהם				
Cronbach alpha=0.623	Cronbach alpha=0.468	Cronbach alpha=0.561	Cronbach alpha=0.530	נערים בתחילת תכנית
Cronbach alpha=0.728	Cronbach alpha=0.568	Cronbach alpha=0.536	Cronbach alpha=0.571	נערים בסוף תכנית
Cronbach alpha=0.647	Cronbach alpha=0.328	Cronbach alpha=0.526	Cronbach alpha=0.453	השוואה בתחילת טיפול
Cronbach alpha=0.406	Cronbach alpha=0.368	Cronbach alpha=0.664	Cronbach alpha=0.495	השוואה בסוף טיפול

הורים - מדדי סגנון הורות		
טיפוח	פיקוח והשגחה	הצבת גבולות
אני משבח את ילדי, כאשר הוא עושה דברים כשורה	אני יכול לסמוך על ילדי, גם כאשר הם אינם במחיצתי	אני פועל כדי שהבית יתנהל בהתאם לכללים שחשובים לי
אני מעודד את ילדי כאשר הוא עצוב	אני מקפיד לדעת היכן נמצאים ילדי בכל רגע נתון	בבית שלי יש גבולות עליהם לא אוותר
בעת צרה ילדי יפנה אלי	קיימים חוקים וכללים בבית שעל הילדים לעמוד בהם	אני עקבי בדרישות שאני מציב לילדי
	אני דורש הסברים מילדי לכל מה שקורה בחייהם	ברור לי על איזה כללים אתעקש עם ילדי
	אני מצפה שילדי יספרו לי כל מה שקורה בחייהם	אני מציב דרישות לילדי ועומד מאחוריהן
	אני בודק מה קורה עם ילדי בבית ספר	
	אני מקפיד לדעת מה קורה עם ילדי כשאני איתי	
	אני משגיח על הילד שלי ומתערב על פי הצורך	
	אני פועל כדי לדעת מה ילדי עושה בשעות הפנאי שלו	
Cronbach alpha=0.78	Cronbach alpha=0.828	Cronbach alpha=0.803

הורים - תפישות והתייחסות לסיכונים	
הגנה	מידת סובלנות ללקיחת סיכונים
אני חושב כל הזמן על הדברים הרעים שיכולים לקרות לילדי	אני מעודד את ילדי לנסות דברים חדשים
אני משתדל למנוע מילדי דברים שעלולים לפגוע בהם	אני נותן לילדי ללמוד מהשגיאות שלהם
אני חרד שמשוה רע יקרה לילדי	אני נותן לילדי לקחת סיכונים מסוימים בדברים שהם עושים
אני מקפיד להזהיר את ילדי מדברים שעלולים לפגוע בהם	אני מוכן ל"סבול" נזקים מסוימים ובתנאי שילדי נהנים
חשוב לי מאד לדעת כיצד ילדי מרגישים בכל רגע נתון	אני נותן לילדי לקבל החלטות עבור עצמם
אני מרגיש אחראי לכל דבר שקורה לילדי	אני מחכה לראות האם ילדי מסוגלים לפתור את בעיותיהם בעצמם, לפני שאני מתערב
Cronbach alpha=0.815	Cronbach alpha=0.775

הורים - תפקוד במצבים מאתגרים	
חוסר יכולת להתמודדות עם הילדים	תמיכה חיצונית
אני מאבד שליטה בעצמי בגלל התנהגות ילדי	כאשר אני נתקל בקשיים עם ילדי אני פונה לחברי לעזרה
אני לא יודע איך להתמודד עם הכעס והמתח שילדי גורם לי להרגיש	אני מדבר עם הורים אחרים בנוגע לעניינים הנוגעים לחינוך ילדינו
אני נגרר עם ילדי לאמירות או למעשים עליהם אני מתחרט לאחר מכן	אני מקבל תמיכה לדעותיי כהורה מסביבתי הקרובה
	אני משתף את הקרובים אלי בקשיים בהם אני נתקל בחינוכו של ילדי
Cronbach alpha=0.774	Cronbach alpha=0.694

נערים - התייחסות לפעולת הנהיגה					
תרומה חברתית של פעולת הנהיגה	מאפייני הסיכון בפעולת הנהיגה	תפיסות סיכון פטליסטיות*	הגורם האנושי בסיכוני נהיגה*	טעויות חשיבה - נהיגה ואלכוהול, נהיגה במהירות	
נהיגה מאפשרת לי להיות אחד מהחבר'ה	נהיגה מאפשרת לי לעשות דברים מסוכנים	לנהוג בלי להיות מעורב כלל בתאונות דרכים זה בעיקר עניין של מזל	נהג זהיר יכול למנוע כל תאונה	רוב הסיכויים שהמשטרה לא תתפוס אותי גם אם אני אשתה	
נהיגה מאפשרת לי להרשים אחרים	נהיגה היא מצב בו אני חייב לעצור את עצמי	תאונות דרכים קורות בעיקר בגלל כל מיני דברים שאי אפשר לצפות מראש, שקורים בזמן נהיגה.	תמיד אפשר לצפות מה עלול לקרות על הכביש וכך אפשר למנוע כמעט כל תאונה	אני חושב שאם אנהג תחת השפעת אלכוהול - לא אעשה תאונה	
נהיגה מאפשרת לי להראות לאחרים מה אני שווה	נהיגה היא מצב בו אין לי שליטה על דברים	תאונות קורות בגלל כל כך הרבה גורמים, שאי אפשר לדעת מהו הגורם העיקרי לתאונות	רוב התאונות קורות משום שנהגים לא משקיעים מספיק מאמצים כדי לאתר את כל מקורות הסכנה האפשריים בזמן הנהיגה	אלכוהול הוא חומר הממריץ את הפעילות המוחית	
נהיגה נותנת לי תחושה שאני שולט במצב	נהיגה מסכנת את חיי	אנשים שנוהגים הרבה ולא היו מעורבים בתאונות דרכים הם פשוט בני מזל, וזה לא שהם זהירים יותר	רוב התאונות דרכים קורות כתוצאה מחוסר ידע של הנהג או כתוצאה מכך שהנהג מתרשל בנהיגה	שתיית משקה אלכוהולי מגבירה את מהירות התגובה של הנהג	
נהיגה מאפשרת לי לחוש בעל ערך עצמי		תמיד יהיו תאונות לא משנה עד כמה הנהגים ישתדלו למנוע אותם		ככל שמהירות הנסיעה גבוהה יותר, זמן עצירת הרכב קצר יותר	
Cronbach Alfa=0.802	Cronbach Alfa=0.625	Cronbach Alfa=0.571	Cronbach Alfa=0.532	Cronbach Alfa=0.556	נערים בתחילת תכנית
Cronbach Alfa=0.732	Cronbach Alfa=0.615	Cronbach Alfa=0.570	Cronbach Alfa=0.540	Cronbach Alfa=0.596	נערים בסוף תכנית
Cronbach Alfa=0.828	Cronbach Alfa=0.582	Cronbach Alfa=0.388	Cronbach Alfa=0.421	Cronbach Alfa=0.520	השוואה בתחילת טיפול
Cronbach Alfa=0.742	Cronbach Alfa=0.745	Cronbach Alfa=0.435	Cronbach Alfa=0.370	Cronbach Alfa=0.534	השוואה בסוף טיפול

נערים - תרומת התכנית		
תרומת המנחים	תרומת התכנית	
היה לי הרבה רצון לחשוב על דברי המנחים	התכנית סיפקה חומר למחשבה	
המנחים הציגו את הנושא בצורה מעניינת	התכנית עזרה לי ללמוד לשלוט בטעויות החשיבה שלי*	
המנחים היו מומחים בתחום אלוהול ונהיגה	התכנית עזרה לי לחשוב על החלטות אחרות בחיי	
לדעתי, הנימוקים היו חזקים ומשכנעים	התכנית עזרה לי בכך שבעתיד אמנע מעבירות נוספות כמו שעשיתי בעבר	
המנחים מעבירים את התכנית ביחד		
אני סומך על המנחים של הקבוצה		
אני מעריך את העזרה שהמנחים של הקבוצה נותנים לי		
אני מקשיב ומנסה להבין את מה שהמנחים אומרים לי		
Cronbach alpha=0.902	Cronbach alpha=0.802	נערים בסוף תכנית
	Cronbach alpha=0.763	השוואה בסוף טיפול
	השאלה אינה מופיעה בשאלון הנערים בקבוצת ההשוואה *	

הורים - תרומת התכנית		
תרומת המנחים	תרומת התכנית לקשר הורים-ילדים	תרומת התכנית לנער
התרשמתי לטובה ממנחי התכנית	הקשר ביני ובין ילדי השתפר	התכנית יצרה אצל ילדי רצון לשינוי
בין המנחים מערכת יחסים טובה המייצרת אוירה טובה	ההשתתפות בתכנית גרמה לי לחשוב על מערכת היחסים שלי עם ילדי	התכנית סיפקה לילדי חומר למחשבה
	ההשתתפות בתכנית גרמה לי להכיר בטעויות שבצעתי ביחסי עם ילדי	ילדי גילה עניין בתכני התכנית
	בעקבות התכנית אני מחויב יותר להמשיך את בתהליך שהחל ילדי	ניכר שהתכנית עוזרת לילדי בתהליכי קבלת החלטות, שאינם קשורים דווקא לנהיגה
	בעקבות התכנית אני מעורב יותר בחייו של ילדי	
Cronbach alpha=0.805	Cronbach alpha=0.911	Cronbach alpha=0.836

נספח ב' - מדדים מרכזיים של היגדי שאלון הנערים

נערים בתכנית						
סוף תכנית			התחלת תכנית			
Std. Deviation	Mean	N	Std. Deviation	Mean	N	
1.21034	2.9545	198	1.27273	3.0577	208	כשאתה מפסיד במשחק זה מפני שלא שיחקת היטב
1.43745	2.3889	198	1.19387	2.1627	209	כשאתה מפסיד במשחק זה מפני שלא היה לך מזל
1.23811	2.5204	196	1.32519	2.5481	208	כאשר למורה דעה טובה עליך בשטח הלימודים זה מפני שהיא מחבבת אותך בגלל תכונות אחרות שלך
1.06287	4.0402	199	1.07115	4.1498	207	כאשר למורה דעה טובה עליך בשטח הלימודים זה מפני שהתנהגותך והישיגין משביעים רצון
1.06435	2.5979	194	.95754	2.3689	206	כשאתה נכנס לוויכוח עם אחיך או אחותך, זה קורה בדרך כלל באשמתך
1.15133	2.7113	194	1.18444	2.5604	207	כשאתה נכנס לוויכוח עם אחיך או אחותך, זה קורה מפני שהם נוהגים להתעקש על כל שטות
1.20769	2.7846	195	1.22482	2.6029	209	לא הצלחת במבחן בבית ספר. זה קרה מפני שהמבחן היה קשה במיוחד
1.08645	3.7344	192	1.24617	3.6106	208	לא הצלחת במבחן בבית ספר. זה קרה מפני שלא התכוננת מספיק לקראת הבחינה
1.19422	3.6818	198	1.24436	3.7476	210	נניח שהורריך נזפים בך. זה מפני שעשית משהו שהרגיז אותם
1.18876	2.2194	196	1.40144	2.2238	210	נניח שהורריך נזפים בך. זה מפני שהם עצבניים באותו הרגע
1.15118	2.0553	199	1.29429	2.2571	210	אני מוכן לעשות הרבה כדי להרגיש מקובל
1.15928	2.0354	198	1.33706	2.1932	207	אני לא מעוניין להתעמת עם חברים, כדי לא להישאר לבד
1.17408	1.7538	199	1.04748	1.6699	209	קשה לי לעמוד על העקרונות שלי כששאר החברים שלי לוחצים עליי
1.10306	3.9388	196	1.01429	3.8606	208	אני אדם בעל הערכה עצמית גבוהה
1.43115	3.4949	198	1.46438	3.3971	209	אני מסוגל לקחת אחריות גם כאשר החברים שלי לוקחים סיכונים
1.21727	3.5427	199	1.23358	3.6202	208	בדרך כלל אני מקבל החלטות על בסיס מחשבה לטווח ארוך
1.12425	2.0051	198	1.09303	2.0381	210	קשה לי לסרב לחברים
4.04617	3.9040	198	1.27957	3.6048	210	קשה מאוד להשפיע עלי
1.36876	2.9849	199	1.37298	3.0095	210	חשוב לי מאוד מה חושבים עליי
1.18794	2.3216	199	1.28632	2.3816	207	כשמשימה קשה לי אני נוטה לדחות את ההתמודדות עמה עד הדקה התשעים
1.23768	3.6480	196	1.34657	3.6842	209	גם כשקשה לי בלימודים אני נוטה לחשוב על המשמעות שיש לעשייה שלי על העתיד שלי
1.16597	2.3636	198	1.24248	2.4258	209	כשאני צריך להתמודד עם משימה, אני בוחר את הדרך הראשונה שאני חושב עליה ולא מקדיש מחשבה לדרכים נוספות
1.36162	2.8878	196	1.35563	2.8660	209	כשאני כועס אני "לא דופק חשבון" ואומר את כל מה שעל לבי
1.15062	2.2677	198	1.29314	2.4545	209	אני מוצא את עצמי נגרר לעשות דברים שאחר כך אני מצטער עליהם
1.28613	3.4091	198	1.41827	3.4000	210	כשאני מאמין בדרך שלי, אני מוכן להילחם על כך עד הסוף בלי לחשוב על המחיר
1.12833	1.9137	197	1.19360	1.8143	210	נהיגה מאפשרת לי להיות אחד מהחברה
1.10252	1.9692	195	1.10535	1.7857	210	נהיגה מאפשרת לי להרשים אחרים
1.04935	1.7268	194	.99916	1.5409	220	נהיגה מאפשרת לי להראות לאחרים מה אני שווה
1.39022	2.3660	194	1.45068	2.3653	219	נהיגה נותנת לי תחושה שאני שולט במצב
1.50736	2.3229	192	1.45738	2.1193	218	נהיגה מאפשרת לי לעשות דברים מסוכנים

נערים בתכנית						
סוף תכנית			התחלת תכנית			
Std. Deviation	Mean	N	Std. Deviation	Mean	N	
1.22265	2.1244	193	1.42009	2.2569	218	נהיגה מאפשרת לי לחוש בעל ערך עצמי
2.57604	1.8462	195	1.10656	1.6136	220	נהיגה מעמידה אותי בתחרות עם אנשים אחרים
1.47705	2.6321	193	1.53977	2.5540	213	נהיגה היא מצב בו אני חייב לעצור את עצמי
1.24704	2.0466	193	1.22450	1.8065	217	נהיגה היא מצב בו אין לי שליטה על דברים
1.41521	2.8673	196	1.48848	2.7512	217	נהיגה מסכנת את חיי
1.20674	2.2475	198	1.19491	1.9725	218	לנהוג בלי להיות מעורב כלל בתאונות דרכים זה בעיקר עניין של מזל
1.23404	3.3333	198	1.28901	3.3562	219	תאונות דרכים קורות בעיקר בגלל כל מיני דברים שאי אפשר לצפות מראש, שקורים בזמן נהיגה
1.34685	3.6872	195	1.25132	3.9452	219	הכי הרבה שנהג יכול לעשות על מנת להימנע מתאונות דרכים זה לנהוג על פי חוקי התנועה
1.21237	3.0974	195	1.29581	3.1705	217	תאונות קורות בגלל כל כך הרבה גורמים, שאי אפשר לדעת מהו הגורם העיקרי לתאונות
1.15660	2.0872	195	1.18271	2.0459	218	אנשים שנוהגים הרבה ולא היו מעורבים בתאונות דרכים הם פשוט בני מזל, וזה לא שהם זהירים יותר
1.33805	2.7245	196	1.49829	2.8426	216	נהג זהיר יכול למנוע כל תאונה
1.07892	2.0051	196	1.04965	2.0092	217	רוב התאונות קורות בגלל כבישים לא טובים ובגלל חוסר בתמורות מתאימים
1.19464	2.3093	194	1.23760	2.2844	218	תמיד אפשר לצפות מה עלול לקרות על הכביש וכך אפשר למנוע כמעט כל תאונה
1.15017	3.1856	194	1.23374	3.0323	217	רוב התאונות קורות משום שנהגים לא משקיעים מספיק מאמצים כדי לאתר את כל מקורות הסכנה האפשריים בזמן הנהיגה
1.13959	3.1990	196	1.15080	3.1606	218	רוב התאונות דרכים קורות כתוצאה מחוסר ידע של הנהג או כתוצאה מכך שהנהג מתרשל בנהיגה
1.38437	3.1282	195	1.33072	3.2237	219	תמיד יהיו תאונות לא משנה עד כמה הנהגים ישתדלו למנוע אותם
1.20265	1.8051	195	1.02587	1.6376	218	רוב הסיכויים שהמשטרה לא תתפוס אותי גם אם אני אשתה
1.04029	1.5641	195	.82764	1.3670	218	אני חושב שאם אנהג תחת השפעת אלכוהול- לא אעשה תאונה
1.62680	2.4479	192	1.63108	2.5442	215	אלכוהול הוא חומר הממריץ את הפעילות המוחית
1.54504	3.6425	193	1.56595	3.4587	218	כבר במנת המשקה הראשונה האלכוהול פוגע ביכולות הנהיגה
1.33762	1.8144	194	1.35304	1.8318	214	שתיית משקה אלכוהולי מגבירה את מהירות התגובה של הנהג
1.62696	2.2205	195	1.72512	2.3532	218	כלל שמהירות הנסיעה גבוהה יותר, זמן עצירת הרכב קצר יותר
1.22214	4.3316	193	1.15778	4.3562	219	כלל שמהירות הנהיגה עולה, חומרת התאונה גוברת
1.22279	4.1590	195	1.26546	4.0639	219	אני חושב שאני אחראי לעבירה
1.22253	4.1026	195	1.31326	3.9315	219	אני חושב שאני אשם בעבירה
3.32623	2.5026	193	1.46916	2.3805	205	אני חושב שהתנאים באותו יום או דברים אחרים אחראיים לעבירה
1.20298	1.8359	195	1.20078	1.6712	219	אני חושב שמישהו אחר אשם בעבירה

נערים בקבוצת ההשוואה						
סוף טיפול			התחלת טיפול			
Std. Deviation	Mean	N	Std. Deviation	Mean	N	
1.287	3.21	28	1.400	3.20	60	כשאתה מפסיד במשחק זה מפני שלא שיחקת היטב
1.110	2.25	28	1.124	2.08	60	כשאתה מפסיד במשחק זה מפני שלא היה לך מזל
1.230	2.43	28	1.368	2.44	59	כאשר למורה דעה טובה עליך בשטח הלימודים זה מפני שהיא מחבבת אותך בגלל תכונות אחרות שלך
1.067	4.21	28	1.156	4.05	60	כאשר למורה דעה טובה עליך בשטח הלימודים זה מפני שהתנהגותך והישגיך משביעים רצון
.832	2.39	28	1.039	2.46	59	כשאתה נכנס ללויכוח עם אחיך או אחותך, זה קורה בדרך כלל באשמתך
1.124	2.68	28	1.180	2.51	59	כשאתה נכנס ללויכוח עם אחיך או אחותך, זה קורה מפני שהם נוהגים להתעקש על כל שטות
1.103	2.43	28	1.183	2.58	60	לא הצלחת במבחן בבית ספר. זה קרה מפני שהמבחן היה קשה במיוחד
.787	4.21	28	1.180	3.88	60	לא הצלחת במבחן בבית ספר. זה קרה מפני שלא התכוננת מספיק לקראת הבחינה
.912	4.30	27	1.388	3.85	60	נניח שהורריך נוזפים בך. זה מפני שעשית משהו שהרגיז אותם
1.232	1.96	28	1.176	2.05	58	נניח שהורריך נוזפים בך. זה מפני שהם עצבניים באותו הרגע
1.184	1.93	28	1.338	2.37	59	אני מוכן לעשות הרבה כדי להרגיש מקובל
1.512	2.29	28	1.332	2.23	60	אני לא מעוניין להתעמת עם חברים, כדי לא להישאר לבד
.836	1.43	28	1.087	1.73	60	קשה לי לעמוד על העקרונות שלי כששאר החברים שלי לוחצים עליי
1.272	3.71	28	1.105	4.00	60	אני אדם בעל הערכה עצמית גבוהה
1.412	3.93	28	1.258	3.63	59	אני מסוגל לקחת אחריות גם כאשר החברים שלי לוקחים סיכונים
1.016	4.07	28	1.166	3.72	60	בדרך כלל אני מקבל החלטות על בסיס מחשבה לטווח ארוך
.690	1.43	28	1.189	1.90	60	קשה לי לסרב לחברים
1.281	3.78	27	1.295	3.52	60	קשה מאוד להשפיע עלי
1.343	3.11	28	1.239	3.08	60	חשוב לי מאוד מה חושבים עליי
1.249	2.32	28	1.462	2.61	59	כשמשימה קשה לי אני נוטה לדחות את ההתמודדות עמה עד הדקה התשיעים
1.100	4.11	28	1.197	3.92	60	גם כשקשה לי בלימודים אני נוטה לחשוב על המשמעות שיש לעשייה שלי על העתיד שלי
1.393	2.36	28	1.318	2.47	59	כשאני צריך להתמודד עם משימה, אני בוחר את הדרך הראשונה שאני חושב עליה ולא מקדיש מחשבה לדרכים נוספות
1.427	2.54	28	1.401	2.63	59	כשאני כועס אני "לא דופק חשבון" ואומר את כל מה שעל לבי
1.188	2.18	28	1.354	2.50	58	אני מוצא את עצמי נגרר לעשות דברים שאחר כך אני מצטער עליהם
1.374	3.46	28	1.455	3.51	59	כשאני מאמין בדרך שלי, אני מוכן להילחם על כך עד הסוף בלי לחשוב על המחיר
.997	1.43	28	1.166	1.72	60	נהיגה מאפשרת לי להיות אחד מהחברה
.923	1.50	28	1.257	1.75	60	נהיגה מאפשרת לי להרשים אחרים
.448	1.14	28	1.048	1.45	60	נהיגה מאפשרת לי להראות לאחרים מה אני שווה
1.245	1.93	28	.991	1.63	60	נהיגה נותנת לי תחושה שאני שולט במצב

נערים בקבוצת ההשוואה						
סוף טיפול			התחלת טיפול			
Std. Deviation	Mean	N	Std. Deviation	Mean	N	
1.586	2.15	27	1.352	1.88	58	נהיגה מאפשרת לי לעשות דברים מסוכנים
.884	1.63	27	1.216	1.93	59	נהיגה מאפשרת לי לחוש בעל ערך עצמי
1.197	1.61	28	.701	1.29	58	נהיגה מעמידה אותי בתחרות עם אנשים אחרים
1.625	2.19	26	1.654	2.41	54	נהיגה היא מצב בו אני חייב לעצור את עצמי
1.162	1.64	28	1.392	1.91	57	נהיגה היא מצב בו אין לי שליטה על דברים
1.609	3.07	28	1.426	3.00	59	נהיגה מסכנת את חיי
1.086	2.07	28	1.306	2.08	60	לנהוג בלי להיות מעורב כלל בתאונות דרכים זה בעיקר עניין של מזל
1.232	3.46	28	1.308	3.50	60	תאונות דרכים קורות בעיקר בגלל כל מיני דברים שאי אפשר לצפות מראש, שקורים בזמן נהיגה
1.328	4.07	27	1.324	4.15	59	הכי הרבה שנהג יכול לעשות על מנת להימנע מתאונות דרכים זה לנהוג על פי חוקי התנועה
1.531	3.25	28	1.353	2.71	59	תאונות קורות בגלל כל כך הרבה גורמים, שאי אפשר לדעת מהו הגורם העיקרי לתאונות
1.177	2.14	28	.997	1.76	58	אנשים שנוהגים הרבה ולא היו מעורבים בתאונות דרכים הם פשוט בני מזל, וזה לא שהם זהירים יותר
1.538	2.93	28	1.482	3.10	59	נהג זהיר יכול למנוע כל תאונה
1.120	1.93	28	1.090	2.05	59	רוב התאונות קורות בגלל כבישים לא טובים ובגלל חוסר בתמורות מתאימים
1.369	2.52	27	1.490	2.51	59	תמיד אפשר לצפות מה עלול לקרות על הכביש וכך אפשר למנוע כמעט כל תאונה
1.208	3.14	28	1.444	3.33	58	רוב התאונות קורות משום שנהגים לא משקיעים מספיק מאמצים כדי לאתר את כל מקורות הסכנה האפשריים בזמן הנהיגה
1.047	3.15	26	1.408	3.48	60	רוב התאונות דרכים קורות כתוצאה מחוסר ידע של הנהג או כתוצאה מכך שנהג מתרשל בנהיגה
4.184	4.11	28	1.329	2.78	60	תמיד יהיו תאונות לא משנה עד כמה הנהגים ישתדלו למנוע אותם
1.193	1.64	28	.957	1.57	58	רוב הסיכויים שהמשטרה לא תתפוס אותי גם אם אני אשתה
.956	1.39	28	1.087	1.47	57	אני חושב שאם אנהג תחת השפעת אלכוהול- לא אעשה תאונה
1.744	2.81	26	1.757	2.70	56	אלכוהול הוא חומר הממריץ את הפעילות המוחית
1.695	3.52	27	1.468	3.75	56	כבר במנת המשקה הראשונה האלכוהול פוגע ביכולות הנהיגה
1.768	2.38	26	1.272	1.78	55	שתיית משקה אלכוהולי מגבירה את מהירות התגובה של הנהג
1.735	2.25	28	1.693	2.05	55	ככל שמהירות הנסיעה גבוהה יותר, זמן עצירת הרכב קצר יותר
.416	4.89	28	.690	4.74	58	ככל שמהירות הנהיגה עולה, חומרת התאונה גוברת
.997	4.43	28	1.052	4.25	60	אני חושב שאני אחראי לעבירה
1.290	4.04	28	1.359	3.98	60	אני חושב שאני אשם בעבירה
1.347	1.85	26	1.397	2.58	55	אני חושב שהתנאים באותו יום או דברים אחרים אחראיים לעבירה
1.224	1.64	28	1.390	2.00	60	אני חושב שמישהו אחר אשם בעבירה