

سلوك الإقدام على المخاطرة عند الراجلين المراهقين
دراسة ميدانية بمدينة باتنة

Risk taking behaviour among adolescent pedestrian in
Batna province

نسيمة بوباكور^{*}، جامعة باتنة I
مخبر بنك الاختبارات النفسية والمدرسية والمهنية
nassima.boubakour@univ-batna.dz
صالحى حنيفة، جامعة باتنة I
مخبر سيكولوجية مستعملي الطريق
hanifa.salhi@univ-batna.dz

تاريخ القبول: 2020/11/21

تاريخ الاستلام: 2020/09/19

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن سلوك الإقدام على المخاطرة عند الراجلين المراهقين وقد استخدمت الباحثان استبيان سلوك الإقدام على المخاطرة الذي تكون من 20 بند موزعة على خمسة أبعاد الانتهاك، الأخطاء، الهفوات، السلوك العدواني، السلوك الإيجابي. بلغت عينة البحث 144 طالب ثانوي من ولاية باتنة 53 ذكر و91 أنثى. تم استخدام المنهج الوصفي. وقد أظهرت النتائج أن مستوى الإقدام على المخاطرة لدى الراجلين المراهقين مرتفع عند مقارنة المتوسط الحسابي بالمتوسط النظري. كما أن متوسط تقديراتهم لبعده الانتهاك بلغ 59.68 %، الأخطاء بلغ 64.30 %، غير أن متوسط تقديرات بعد الهفوات بلغ 55.90 %. لم تكن هناك فروق بين الجنسين بالنسبة لدرجات السلوك الإقدام على المخاطرة وأظهرت النتائج أن العمر كان مرتبطا بشكل

* المؤلف المراسل

إيجابي إحصائيا مع الإقدام على المخاطرة. وتوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المراهقين في سلوك المخاطرة تعزى إلى متغير السن.

الكلمات المفتاحية: سلوك الإقدام على المخاطرة، الراجل المراهق، الانتهاك، الأخطاء، الهفوات

Abstract:

The aim of this study was to reveal risk taking behaviour among the adolescents of the students of school of Batna. The researcher used the questionnaire of risk taking behavior, which consists of 20 items distributed in five dimensions (violations, errors, lapses, aggressive and positive behaviours). The research sample consisted of 144 students (53 males and 91 females). The descriptive approach was used. The results showed that the risk-taking level of the adolescent pedestrian was high when comparing the computational average with the theoretical average.

The average of their estimations for violations reached the level at 59.68%, Errors at 64.30%. However, their estimates of lapses reached the level at 55.90 %. There were no gender differences in risk-taking behavior scores. The results showed that age was statistically positively associated with risk taking.

Keywords: Risk taking behaviour, adolescent pedestrian, violations, errors, lapses

1- مقدمة

تعتبر فترة المراهقة مرحلة انتقالية بين الطفولة والرشد، تبدأ من مرحلة البلوغ وتعرف هذه المرحلة بمرحلة التغيير الذي قد يعني القطيعة مع الخط التسلسلي للنمو الجسدي ومع الأسرة من أجل تحقيق الاستقلالية وتعلم أدوار وسلوكيات تتناسب مع المرحلة.

فمظاهر التغيير في مرحلة المراهقة أولا رغبة المراهق في الاستقلالية وطلبه المتزايد لحرية التفكير والتصرف كفرد مستقل فهو يرغب بصورة عامة في الإنجاز الشخصي وتوظيف إمكانياته الجديدة.

ففي فترة المراهقة والتي تعد مرحلة الانتقال من التبعية إلى الاستقلالية وهذا الانتقال في غياب معالم واضحة وعدم الاستقرار تجعل من المراهق يعمل على تجريب بعض السلوكيات لإعطاء معنى لهذه الفترة، هذه التجارب يمكن أن تترجم إلى سلوكيات إلى حد ما إلى سلوكيات مخاطرة، وهذا ما يؤدي إلى التساؤل حول وظيفة الإقدام على المخاطرة - خاصة في الطريق - والتي أصبحت نوع من أنواع التجارب التي يجب المرور عليها من أجل أن يصبح هذا المراهق راشداً.

فالمرهق دائم البحث عن اكتشاف المحيط، تجريب قدراته، الدخول في منافسة، المخاطرة، البحث عن الإثارة، التعرض للخطر من أجل إثبات قدرته على فعل ذلك ومن أجل أيضا إظهار الذات والبحث عن الشعبية.

فالإقدام على المخاطرة عند مستعملي الطريق كراجلين في مرحلة المراهقة يكون مرتفعا لأن الفرد يكون أكثر حرية بالتقل لوحده أو مع رفاقه بعيدا عن وصاية الوالدين، مما يؤدي إلى القيام أكثر بسلوكيات المخاطرة أدت في أحيان كثيرة إلى التعرض للإصابة على الطرق وحتى للموت (Elliott and Baughan, 2004; Sullman and Mann, 2009; Sullman et al., 2011, 2012).

كما أشارت الدراسات أخرى إلى أن الذكور أكثر ميلا للإقدام على المخاطرة من الإناث (Byrnes, Miller, & Schafer, 1999) خاصة فيما يخص قطع الطريق (1991, Baker, O'Neill, & Ginsburg)

ولذلك يختلف الأفراد في ميلهم لسلوك المخاطرة باختلاف إدراكهم الذي يتأثر بالكثير من العوامل الفردية، فالعوامل المؤثرة في سلوك المخاطرة هي مميزات عامة - كفاءات شخصية، علاقات مع الأسرة أو الرفاق، البيئة الاجتماعية - التي يمكن أن يكون لديها تأثير مضر أو بالعكس مفيد على هذه السلوكيات. فمن هنا نطرح تساؤلا حول الإقدام على المخاطرة وهل يوجد سلوك المخاطرة لدى المراهقين الراجلين؟

2. تساؤلات الدراسة: انطلاقا لما سبق نطرح التساؤل التالي:

- ما هي درجة وجود سلوك المخاطرة لدى المراهق الراجل؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المراهقين في سلوك المخاطرة تعزى إلى متغير الجنس؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المراهقين في سلوك المخاطرة تعزى إلى متغير السن؟

3. فرضيات الدراسة: هناك مستويات عليا في سلوك الإقدام على المخاطرة لدى الراجلين المراهقين.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المراهقين في سلوك المخاطرة تعزى إلى متغير الجنس
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المراهقين في سلوك المخاطرة تعزى إلى متغير السن

4. أهمية الدراسة: تكمن الأهمية للدراسة الحالية في ندرة الدراسات والأبحاث التي تناولت الإقدام على المخاطرة خاصة عند الراجلين المراهقين خاصة في حوادث المرور التي يذهب ضحيتها المشاة. التعرف على أهمية السلوكيات التي يرتكبها المراهقون عند عبور الطريق.

دراسة الجانب النظري المتعلق بسلوك المخاطرة لدى الراجلين وعلاقته ببعض المتغيرات الشخصية كالجنس والسن لدى تلاميذ مرحلة الثانوية لمدينة باتنة. كما أن الدراسة تمكن من إعداد أداة لدراسة سلوك المخاطرة لدى المراهقين الراجلين وتحديد السلوك البارز لدى هذه الفئة التي تتسم بخصائص حساسة ويصحب هذه الفترة العديد من المشكلات النفسية والتربوية.

5. أهداف الدراسة: تركز على الأهداف التالية:

- التعرف على مستوى الإقدام على المخاطرة عند الجنسين.
 - الكشف على أنواع السلوكيات الأكثر ممارسة من قبل الراجلين المراهقين.
 - دراسة الفروق بين المراهقين الراجلين حسب الخصائص الفردية.
6. **مصطلحات الدراسة:** سلوك المخاطرة: يعرفه عبد الحميد بأنه قرار يتخذه الفرد على عوامل نفسية واجتماعية ويحقق به المكاسب المادية والاجتماعية ما لا يمكن لقرار آخر أن يحققه (السحار، 2002)، وعليه فسلوك الإقدام على المخاطرة بأنه القابلية للاستجابة للمغامرة أثناء قطع الطريق ويمكن قياسه بواسطة مقياس الإقدام على المخاطرة.

الانتهاك: الانحراف عن القواعد القانونية التي توجه سلوك الراجلين وأنه متعمد. (Reason et al., 1990)

الأخطاء: اتخاذ القرارات التي تعرض الراجل للخطر (DEB, 2017).

الهفوات: سلوكيات غير مناسبة تتعلق بعدم التركيز على المهمة. (Reason et al., 1990)

السلوك العدواني: سلوك متضارب ومعادي لمستعملي الطريق. (Lawton et al., 1997)

السلوكيات الإيجابية: سلوكيات تسترضي التفاعلات الاجتماعية. (Özkan and Lajunen, 2005)

الراجل المراهق: كل شخص يتنقل دون استعمال السيارة ويكون سنه من 12-20 سنة وغير حائز على رخصة القيادة.

7- الدراسات السابقة

7-1 دراسة وانغ وآخرون 2019 الموسومة سلوك مستعملي الطريق عند المراهقين الصينيين: بيانات من الصين ومقارنة مع المراهقين في بلدان أخرى هدفت الدراسة إلى التحقيق في سلوك المراهقين الصينيين على الطرق ومقارنة سلوك المراهقين الصينيين على الطرق بسلوك المراهقين في البلدان المرتفعة الدخل وفي إيران، وتم استخدام مقياس Adolescent Road User Behaviour Questionnaire (ARBQ). وزع المقياس على عينة مكونة من 4794 مراهق من 7 مقاطعات صينية. وقد أظهرت النتائج أن المراهقون الذكور أكثر إقداما على المخاطرة من الإناث والمراهقين الذين يبلغ أعمارهم أكثر من 15 سنة هم أكثر إقداما على المخاطرة من المراهقين الأقل سنا وكذا المراهقين القاطنين في المناطق الريفية. ومقارنة بالبلدان. (wang,2019)

7-2 دراسة DEB وآخرون 2017 الموسومة تقييم سلوك الراجلين في الممرات: التحقق من صحة مقياس سلوك الراجلين لسكان الولايات المتحدة. الهدف من هذه الدراسة هو تطوير والتحقق من صحة مقياس سلوك الراجلين PBQ لقياس تواتر سلوكيات المخاطرة بين المشاة. وقد تمّ الاعتماد في هذه الدراسة على المنهج تمّ توزيع المقياس على عيّنة مكوّنة من 425 منهم 228 ذكر تتراوح أعمارهم بين 18 و71 سنة. وقد خلصت الدراسة إلى أنّ PBQ يمكن أن يكون بمثابة أداة للتقييم الذاتي للمشاة في التعليم والتدريب وأن تواتر الذكور أعلى بكثير في السلوكيات غير الآمنة (الانتهاكات والأخطاء والاعتداءات) على الطريق من الإناث. (Deb, 2017)

7- 3 دراسة Nabipour وآخرون 2014 الموسومة سلوك مستعملي الطريق عند الطلبة في إيران

هدفت الدراسة إلى تطوير نسخة فارسية من مقياس سلوك مستخدم طريق المراهقين (ARBQ). تكونت عينة الدراسة من 1111 مراهق منهم 557 ذكور وتتراوح أعمار العينة من 13 إلى 18 سنة. أظهرت النتائج أن الذكور كانوا أكثر إقداما للمخاطرة على الطريق من الإناث. وكان اللعب الخطير على الطريق بكثير بين طلاب المدارس العامة. كما أن سكان المناطق الحضرية الكبيرة أكثر عرضة للانخراط في مثل هذا النوع من سكان المناطق الحضرية الصغيرة. كما لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الطلاب الذين يعيشون في المناطق الريفية وباقي المناطق. وكذا بحسب الجنسية ومستوى تعليم الوالدين ودرجة الطلاب لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية. (Nabipour, 2014)

7- 4 دراسة Renata وآخرون 2011 الموسومة سلوكات مستعملي الطريق: انتهاكات، أخطاء وهفوات

هدفت الدراسة إلى التعرف على سلوكات مستعملي الطريق، واستخدام المنهج الوصفي بالأسلوب المسحي وتكونت عينة الدراسة من 210 طالب من جامعة البرازيل منهم 158 من الإناث وتتراوح أعمارهم بين 17 و49 سنة. واستخدم مقياس Pedestrians' Behaviour Questionnaire (PBQ). وخلصت النتائج إلى أن الشباب أكثر ارتكاب للأخطاء من البالغين كما أن الرجال أكثر إقداما على المخاطرة من النساء.

7- 5 دراسة ANTIC وآخرون 2016 الموسومة سلوك الراجلين: النسخة الصربية للمقياس.

هدف هذا البحث الى معرفة تواتر بعض سلوكات المخاطرة للمشاة في صربيا بلغت عينة البحث (415) 228 ذكر أعمارهم من 15 و56 سنة ونسبة 38% من العينة أعمارهم من 15 -25 سنة (158 فرد). أما أداة البحث فكانت مقياس Pedestrians' Behaviour Questionnaire (PBQ) شملت

خمس مجالات (انتهاك، أخطاء، هفوات، العدوانية والسلوكيات الإيجابية). وبعد تحليل النتائج احصائيا توصل الباحثون إلى أن الرجال أكثر عرضة للانتهاكات ويعبرون عن سلوك أكثر عدوانية من النساء، وأظهرت النتائج أن العمر كان مرتبطا بشكل إيجابي إحصائيا مع الهفوات والسلوكيات الإيجابية وبشكل سلبي مع الانتهاكات والأخطاء.

7- 6 دراسة Sullman وآخرون 2011 الموسومة سلوك الراجلين المراهقين في بلجيكا

هدفت الدراسة إلى كشف سلوك طلاب المدارس البلجيكية على الطريق وتطبيق مقياس ARBQ على عينة الطلبة الحاضرين. وبلغت عينة 294 مراهق تتراوح أعمارهم بين 11 و17 سنة . وتم استخدام مقياس مستعمل الطريق للمراهق ARBQ وكذا مقياس البحث عن الإثارة .

أظهرت النتائج أن الذكور أكثر انخراطا في سلوك عبور غير آمن واللعب في الطريق. كانت هناك أيضا فروق عمرية ، مع تزايد عبور الطرق غير المأمونة مع تقدم العمر ، وتحسن المشاركة في السلوكيات الوقائية المخطط لها مع تقدم العمر. لم تكن هناك فروق بين الجنسين واضحة بالنسبة لدرجات السلوك الوقائي المخطط لها. ويرتبط العمر ارتباطا إيجابيا بسلوك العبور غير الآمن ولكنه يرتبط سلبا بسلوك الحماية المخطط له. فالمراهقون المتورطون سابقا في حوادث المرور لديهم مستويات عليا في المخاطرة واللعب في الطريق والعبور غير الآمن ومستويات أقل في السلوكيات الوقائية المخطط لها. وارتبطت مستويات أعلى من البحث عن الإثارة بمزيد من اللعب على الطريق ، وعبور الطريق غير الآمن. والذكور أكثر إقداما على المخاطرة من أجل البحث عن الإثارة من الإناث. (Sullman and Al, 2011)

7- 7 دراسة Sullman وآخرون 2009 الموسومة سلوك الراجلين المراهقين في نيوزيلندا

هدفت الدراسة إلى تحديد وصف سلوك مستخدمي الطرق للمراهقين النيوزيلنديين والتحقيق في إمكانية تطبيق استبيان سلوك مستخدمي الطرق

للمراهقين (ARBQ) على المراهقين النيوزيلنديين. وتكونت عينة الدراسة 944 مراهقا من جنوب وشمال نيوزيلاندا تتراوح أعمارهم بين 13 و18 سنة من بينهم 435 ذكر و509 إناث. وقد اعتمد مقياس Adolescent Road User Behaviour Questionnaire (ARBQ). وقد أظهرت النتائج أن الذكور أكثر إقدام على المخاطرة من خلال اللعب في الطريق. فقط تأثير التفاعل بين العمر والجنس كان مرتبطا بشكل كبير بالمشاركة في السلوك الوقائي المخطط. كما أكدت الدراسة أن مقياس ARBQ هو أداة مفيدة لكشف سلوكيات المراهقين في الطريق. (Sullman and Al, 2009)

وتشير نتائج الدراسات السابقة عموما إلى مايلي:

- اتفاق الدراسة الحالية بصفة عامة مع أهداف الدراسات السابقة في التركيز على سلوك المخاطرة عند الراجلين.
 - اتفاق الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة في استخدام المنهج الوصفي واستخدام مقياس سلوك المخاطرة كأداة لها.
- استفادت الباحثتان من نتائج الدراسات السابقة في تحديد مستوى المخاطرة عند الجنسين والسلوكيات التي يقومون وشملت خمس مجالات (انتهاك، أخطاء، هفوات، العدوانية والسلوكيات الإيجابية).

8- إجراءات الدراسة الميدانية

1.8 منهج الدراسة: تم الاعتماد في الدراسة الحالية على المنهج الوصفي بقصد التعرف على مستوى الإقدام على المخاطرة عند الراجلين المراهقين.

8- 2 حدود الدراسة: تمت الدراسة زمنيا في فيفري 2020 ، مكانيا في ولاية باتنة ، أما بشريا فقد استجوبنا مجموعة من طلبة الثانوي.

8- 3 عينة الدراسة: لقد طبقت أداة البحث على عينة متاحة من طلبة التعليم الثانوي وبلغ عددها 144 وتم اختيارها بطريقة عرضية ، موزعين بحسب الجنس والسن كما هو مبين في الجدول رقم (1)

الجدول رقم 1 يوضح توزيع العينة بحسب الجنس والسن

		السن			المجموع	%
		15-16	17-18	من أكثر 18		
الجنس	ذكر	34	17	2	53	36.81
	أنثى	72	17	2	91	63.19
المجموع		106	34	4	144	100

يوضح الجدول أعلاه أن نسبة الذكور (36.81%) ونسبة الإناث (36.19%) وحسب فئات السن فإن نسبة الذين تتراوح أعمارهم بين 15- 16 هي الأعلى (73.6%) ثم تليها فئة 17- 18 بنسبة 23.6%.

4.8 الأدوات المستخدمة في الدراسة : اعتمدنا في هذه الدراسة على الاستبيان Pedestrians' Behaviour Questionnaire (PBQ) الذي شمل خمس مجالات (انتهاك ، أخطاء ، هفوات ، العدوانية والسلوكيات الإيجابية) ، والذي يتماشى وأهداف الدراسة.

8- 4- 1- التعريف بالاستبيان: استند في بناء الاستبيان على ترجمة النسخة المعدة من قبل (Granié, 2008; Granié et al., 2013) والنسخة المعدة من قبل Boris Antic وآخرون، 2015 وكذا على مجموعة من الدراسات والمراجع التي بحثت في سلوك مستعملي الطريق وقد بلغ عدد فقرات الاستبيان 20 فقرة. موزعة على الجوانب الخمسة.

وتكون الاستبيان من جزأين تضمن الأول أسئلة حول الخصائص الاجتماعية والديموغرافية والثاني تعلق بمواقف وسلوك المشاة وتضمن عشرون سؤالاً مقسم إلى خمس مجموعات الانتهاكات، الأخطاء، الهفوات، السلوك العدواني والسلوك الإيجابي.

الجدول رقم 2 يوضح توزيع الأبعاد الخمسة للاستبيان

الأبعاد	الفقرات
الانتهاك	20+16+11+6+1
الأخطاء	17+12+7+2
الهُفوات	18+13+8+3
السلوك العدواني	14+9+4
السلوك الإيجابي	19+15+10+5

المصدر: Boris Antic وآخرون، 2015

تم استخدام مقياس ليكرت مكوناً من خمسة خيارات هي: أبداً، نادراً، أحياناً، غالباً، دائماً وقد وأعطيت هذه الخيارات القيم 1، 2، 3، 4، 5 على التوالي، بذلك تبلغ النهاية العظمى لإجمالي الجوانب 100.

2.4.8 التأكيد من الصدق والثبات في البيئة الجزائرية

حساب الصدق: ومن أجل الاطمئنان أكثر على صلاحية استخدام هذا الاستبيان لجأنا إلى إعادة حساب خصائصه السيكومترية من خلال النتائج المتحصل عليها من خلال تطبيقه على العينة المذكورة، وذلك على النحو الآتي:

الصدق التمييزي (المقاربة الطرفية): بعد ترتيب الدرجات ترتيبا تصاعديا، تم استخراج العينة الطرفية بحساب 27% من العينة والتي قدرت بـ 39 أفراد من ذوي الدرجة المرتفعة و 39 أفراد من الدرجة الدنيا وتم حساب قيمة ت .

الجدول رقم 03 يوضح اختبار ت لحساب الصدق التمييزي

الجنس	عدد الأفراد	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	الدلالة الإحصائية
الفئة العليا	39	72.08	4.619	61.52	38	0.000
الفئة السفلى	39	44.33	5.178			

يتضح من خلال الجدول رقم 03 وباعتماد المقارنة الطرفية 27 %، وصلت قيمة اختيارات للفرق بين الفئتين 61.52 عند درجة حرية 38 والفرق دال عند $p < 0.000$ مما يدل على الصدق التمييزي والاختبار يتمتع بالصدق.

حساب الثبات : الجدول رقم 04 يوضح قيمة معامل ألفا كرونباخ

العينة	عدد البنود	معامل ألفا كرونباخ
144	20	0.730

يتضح من الجدول أعلاه، أن معامل ألفا كرونباخ يقدر 0.730 ويعتبر دالا إحصائيا، مما يجعله يتمتع بدرجة عالية من الثبات وبالتالي يمكن الوثوق.

8-5 أساليب التحليل الإحصائي : اعتمد في هذه الدراسة على مجموعة من الأساليب الإحصائية التي تمكنا من وصف المتغير ودراسة الفروق حسب فرضيات الدراسة وتمت المعالجة بواسطة برنامج (SPSS V25)

9- عرض وتحليل نتائج الدراسة

1.9 عرض وتحليل نتائج التساؤل الأول

وينص على هناك مستويات عليا في سلوك الإقدام على المخاطرة لدى المراهقين الراجلين.

الجدول 5 يوضح المتوسطات الحسابية والنسب المئوية لتقديرات المراهقين الراجلين لسلوكهم لكل جانب ولإجمالي الجوانب

النسبة المئوية	المتوسط	القيمة العظمى	الجانب
59.68 %	14.92	25	الانتهاك
64.30 %	12.86	20	الأخطاء
55.90 %	11.18	20	الهفوات
47.27 %	7.09	15	العدوانية
60.00 %	12	20	الإيجابية
58.06 %	58.06	100	إجمالي الجوانب

يتضح من الجدول رقم 5 أن متوسط التقديرات لإجمالي جوانب المخاطرة عند المراهقين الراجلين وصل إلى مستوى متوسط حيث بلغ 58.06%.

كما أن متوسط تقديراتهم لجانب الأخطاء فقد وصل إلى 64.30 % و 60 % لجانب الإيجابية غير أن تقديراتهم لجانب الانتهاك فقد بلغ نسبة 59.68 % وجانب الهفوات نسبة 55.90 %.

لقد جاءت هذه الدراسة متوافقة مع ما افترضناه في بداية الدراسة، حيث لوحظ أن مستوى الإقدام على المخاطرة لدى الراجلين المراهقين مرتفع، فالمرهقون يميلون إلى المغامرة فسلوك المخاطرة يعطي للمراهق متعة ومشاعر جديدة وقوية التي يبحث عليها كقطع الطريق بسرعة، ويرتبط بعاملين أساسيين هما البحث

عن الاستقلالية والبحث عن الإثارة، فاكتماب الاستقلالية يؤدي إلى الالتزام في الخطر والبحث عن الإثارة لدرأ الملل واللامبالاة، فقد أشارت دراسات عديدة إلى ارتباط كل من الإقدام على المخاطرة والتماس الإثارة في سلوكات معينة المغامرة، تعاطي المخدرات، ... (Assaily, 2006).

وهذا ما يتوافق مع دراسة كل من (Elliott and Baughan, 2004; Sullman and Mann, 2009; Sullman et al., 2011, 2012).

فالمرهقون ينخرطون في كثير من السلوكات بارتكابهم الأخطاء للبحث عن الإثارة والشعور بالحرية وكذا تقليد الأقران

2.9 عرض وتحليل نتائج التساؤل الثاني الفرضية الثانية

والذي ينص على أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المراهقين في سلوك المخاطرة تعزى إلى متغير الجنس، تم تطبيق اختبار ت لعينتين مستقلتين ملخصة في الجدول الآتي:

الجدول رقم 6 يوضح الفروق في سلوك الإقدام على

المخاطرة حسب متغير الجنس

الجنس	عدد الأفراد	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	الدلالة الإحصائية
ذكور	53	59,8868	11,91421	1,511	142	,133
إناث	91	56,9890	10,60450			

يتضح من خلال الجدول رقم 6 أن متوسط الذكور مساوٍ 59.89 بانحراف معياري 11.91 ، في حين بلغ متوسط عينة الإناث 56.98 بانحراف معياري 10.60 وقيمة ت غير دالة وهذا يعني لا توجد فروق بين الجنسين في الإقدام على المخاطرة. وقد جاءت النتائج عكس ما افترضته الباحثة والتي أسفرت على عدم وجود فروق بين الجنسين في الإقدام على المخاطرة باستخدام الاختبار التائي وقد جاءت النتائج غير متوافقة مع الدراسات (Wang, 2017 ; DEB, 2019 ; Nabipour, 2014) ، بمعنى أن الجنس ليس من العوامل المؤثرة في الإقدام على المخاطرة أي هناك تقارب بين الذكور والإناث، ربما يرجع ذلك

إلى أن حاجة المغامرة تبقى الهدف الأسمى للمراهق بغض النظر عن الجنس للحصول على مكاسب نفسية ذاتية. فالإناث في الوقت الحالي فرضن أنفسهن وتخطين الدور التقليدي وبدأن يبحثن عن المغامرة لإثبات النفس وتجريب كل ما يخطر على بالهن للبحث عن الإثارة. كما أن الإناث يعملن على التكيف مع مستجدات العصر والأسرة الحالية تربي أبناءها بغض النظر عن الجنس على الاستقلالية والاعتماد على النفس وإدارة شؤونهم الخاصة دون الاتكال على الآخرين.

1.9 عرض وتحليل نتائج التساؤل الثالث: وينص على مايلي، توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المراهقين في سلوك المخاطرة تعزى إلى متغير السن.

الجدول رقم 7 : اختبار ANOVA لمعرفة الفروق في سلوك الإقدام على

المخاطرة حسب متغير السن

الدلالة	F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات
0	10,17	1120,869	2	2241,737
		110,226	141	15541,818
			143	17783,556
الدلالة	F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات
0,002	6,757	108,981	2	217,963
		16,129	141	2274,197
			143	2492,16
الدلالة	F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات
0,001	6,981	65,283	2	130,566
		9,352	141	1318,656
			143	1449,222
الدلالة	F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات
0,014	4,421	73,859	2	147,718
		16,706	141	2355,587
			143	2503,306
الدلالة	F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات
0,289	1,252	17,587	2	35,173
		14,047	141	1980,653
			143	2015,826
الدلالة	F	متوسط المربعات	درجة الحرية	مجموع المربعات
0,47	0,759	8,665	2	17,331
		11,423	141	1610,669
			143	1628

يتضح من الجدول رقم 7 أن $F=10.169$ بمستوى دلالة 0.000 وهو أقل من 0.001 وهي دالة احصائية لذلك يمكن القول أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في سلوك الإقدام على المخاطرة تعزى إلى متغير السن.

وكذا من خلال معطيات الجدول رقم 7 فإن قيمة F دالة بالنسبة لأبعاد الانتهاك، الأخطاء والهفوات وغير دالة بالنسبة لبعدي السلوك العدواني والسلوك الإيجابي.

فالمراهقين من 15- 16 سنة تحصلوا على درجات عالية من الإقدام على المخاطرة وقد اتفقت مع الدراسات (Wang, 2019 ; Renata, 2011) وكل فرد يعمل على إثبات نفسه كما أكده Breton (يرجع للفرد ولنفسه فقط إعطاء معنى لوجوده) Craes-Crips, 2003 .

فالمراهقون في سن 15- 16 يكونون أكثر جرأة في سلوكياتهم ومرحلة المراهقة هي أخطر منعطف يعمل المراهق على إثبات ذاته وإعطاء قيمة لوجوده بتجريب كل السلوكيات بنفسه.

خاتمة

كخلاصة لهذه الدراسة يمكن القول أن المراهق يميل إلى توريط نفسه في أحداث أو ظروف خطيرة قد تصيبه بالضرر كأن يغامر بحياته عند قطع الطريق، وقد يكون سبب هذا الفعل عاملا لا شعوريا أو عناصر أو دوافع لا شعورية كالرغبة الملحة في تأكيد الذات وإثباتها أو إيدائها أو عاملا شعوريا كالظهور والفخر وغالبا ما تكون الحالتين معا.

فالميل نحو الإقدام على المخاطرة يتعلق ببعض العوامل النفسية الفردية والاجتماعية، فالمراهق الراجل المقدم على المخاطرة دائم البحث عن الجديد لإزالة وضعية سلبية والبحث عن وضعية إيجابية للحصول على مشاعر جديدة وقوية مما يؤدي إلى ارتفاع نسبة الإقدام على المخاطرة غير أنه لا يمكننا تعميم النتائج إلا أنها قد تشرح ما يحدث للمراهقين.

فعلى الأسرة توجيه المراهق وفهم متطلباته وحاجاته وتشجيعه على إبداء رأيه والاستماع لكل انشغالاته ومناقشتها من أجل تعزيز الثقة لديه.

قائمة المراجع

السحار، ختام اسماعيل. 2002. الاتجاه نحو المخاطرة وعلاقته ببعض المتغيرات النفسية والديمغرافية لدى شباب الانتفاضة بمحافظة غزة. رسالة ماجستير. قسم علم النفس. كلية التربية. الجامعة الإسلامية. غزة.

https://iugspace.iugaza.edu.ps/bitstream/handle/20.500.12358/20800/file_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Antic', B., et al. Pedestrian behaviours: Validation of the Serbian version of the pedestrian behaviour scale. *Transportation Research Part F* (2016), <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2016.02.004>

Assailly, Jean-Pascal.(2006) les conduites a risque des jeunes : un modèle socio séquentiel de la genèse de la mise en danger de soi. *Boeck Supérieur « Psychotropes »* 2006/2 Vol. 12 | pages 49 à 69

Byrnes James P., David C. Miller, and William D. Schafer (1999), Gender Differences in Risk Taking: A Meta-Analysis, *Psychological Bulletin* · May 1999

Baker Susan P., Brian O'Neill, Marvin J. Ginsburg, and Guohua Li.(1991). Violence in America: A Public Health Approach. Oxford University Press, New York, 1991, 368 pp.

CRAES-CRIPS. Guide Les prises de risques des jeunes sur la route. © Septembre 2003

Deb, Shuchisnigdha.,Lesley Strawderman,Janice DuBien,Brian Smith,Daniel W. Carruth,Teena M. Garrison. Evaluating pedestrian behavior at crosswalks: Validation of a pedestrian behavior questionnaire for the U.S. population (2017) Accident Analysis & Prevention Elsevier <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.05.020>
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457517301835?via%3Dihub>

Elliott, M. A., & Baughan, C. J. (2004). *Developing a self-report method for investigating adolescent road user behaviour. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 7(6), 373–393.* doi:10.1016/j.trf.2004.10.002

Granié, M. A., Pannetier, M., & Guého, L. (2013). Developing a self-reporting method to measure pedestrian behaviors at all ages. *Accident Analysis and Prevention, 50, 830–839.* <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2012.07.009>

Granié, M. A. (2008). Influence de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur la perception des comportements piétons chez l'adulte. *Recherche Transports Sécurité, 101, 253–264.*

JAMES REASON , ANTONY MANSTEAD , STEPHEN STRADLING , JAMES BAXTER & KAREN CAMPBELL (1990) Errors and violations on the roads: a real distinction?, *ERGONOMICS, 33:10-11, 1315-1332, DOI: 10.1080/00140139008925335*

Lawton, R., Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., 1997. The role of affect in predicting social behaviours: the case of road traffic violations. *J. Appl. Soc. Psychol* <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1997.tb01805.x>

Nabipour, Amir Reza, Nouzar Nakhaee, Narges Khanjani, , Hossein Zirak Moradlou, Mark J.M. Sullman. (2014). The road user behaviour of school students in Iran. *Accident Analysis & Prevention Elsevier* <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.11.009>

Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). *A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 8(4-5), 355–368.* doi:10.1016/j.trf.2005.04.018

Renata Jucksch Torquato, Alessandra Sant'Anna Bianchi Federal University of Paraná (UFPR), Brazil. Traffic Psychology Laboratory (NPT), Praça Santos Andrade, 50 2o. Andar. 80060-000 Curitiba - PR -Brazil renata84@gmail.com, bianchi@acm.org <https://www.ictct.net/wp-content/uploads/21-Riga-2008/21-Torquato-Full-paper.pdf>

Sullman, M. J. M., Thomas, A., & Stephens, A. N. (2012). *The road user behaviour of school students in Belgium. Accident Analysis & Prevention, 48, 495–504.* doi:10.1016/j.aap.2012.03.004

Sullman, M. J. M., Gras, M. E., Font-Mayolas, S., Masferrer, L., Cunill, M., & Planes, M. (2011). *The pedestrian behaviour of Spanish adolescents. Journal of Adolescence, 34(3), 531–539.* doi:10.1016/j.adolescence.2010.05.011

Sullman Mark J.M. Helen N. Mann (2009) The road user behaviour of New Zealand adolescents. Transportation Research Part F 12 (2009) 494–502. Elsevier <https://www.sciencedirect.com/science/journal/13698478>

Rasmussen, J., 1980. What can be learned from human errors report? In: Duncan, K., Gruneberg, M., Wallis, D. (Eds.), *Changes in Working Life.* Wiley, London

Wang H, et al. The Road User Behaviours of Chinese Adolescents: Data From China and a Comparison With Adolescents in Other Countries. *Annals of Global Health.* 2019; 85(1): 76, 1–10. DOI: <https://doi.org/10.5334/aogh.2452>

ملحق

جامعة باتنة 1

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

قسم علم النفس

الإقدام على المخاطرة عند الراجلين المراهقين

في إطار التحضير لمقال نضع بين يديك مقياس حول سلوك المخاطرة عند الراجلين نرجو أن تجيبنا عنها بكل صدق وتلقائية، علماً بأن البيانات ستستخدم فقط لأغراض البحث العلمي ونشكر لكم حسن تعاونكم.

الجنس: ذكر أنثى

السن:

السنة الدراسية :

المؤسسة التعليمية:

التعليمات: فيما يلي مجموعة من العبارات، والمطلوب قراءة كل عبارة، ووضع دائرة حول الإجابة التي تنطبق عليك وتعبير عن رأيك.

الرقم	البند	أبدا	نادرا	أحيانا	غالبا	دائما
1	أعبر الطريق بسرعة من أجل ربح الوقت.	1	2	3	4	5
2	أبدا عبور الطريق عند معبر المشاة لكني لا أكمل فيه.	1	2	3	4	5
3	عند عبور الطريق، لا أنظر لا يمينا ولا يسارا لأنني كنت أفكر في شيء آخر.	1	2	3	4	5
4	عندما أغضب من السائق الذي لم يعطني الأولوية في معبر المشاة، أهينه وأسبه.	1	2	3	4	5
5	أنا ممتن للسائقين الذين أعطوني الأولوية لعبور الطريق.	1	2	3	4	5
6	أنا لا أعبر الطريق عند معبر المشاة على الرغم من وجود واحد على مسافة أقل من 50م	1	2	3	4	5
7	أعبر الطريق بين السيارات المركونة على الرغم من وجود مكان آمن للعبور.	1	2	3	4	5
8	عند عبور الطريق، لا أنظر لا يمينا ولا يسارا لأنني كنت أتحدث إلى صديق.	1	2	3	4	5
9	عندما أغضب من السائق الذي لم يعطني الأولوية في عبور المشاة، ألوح بيدي متذمرا.	1	2	3	4	5
10	عندما أعبر الطريق أعطي الأولوية للمركبات بالرغم من أنني عند معبر المشاة.	1	2	3	4	5
11	أعبر الطريق على الرغم من أن ضوء المشاة أحمر.	1	2	3	4	5
12	عندما أريد تجاوز شخص بطيء الحركة وليس لدي مساحة كافية للقيام بذلك على الرصيف، أذهب على الطريق.	1	2	3	4	5
13	عند عبور الطريق لا أنظر لا يمينا ولا يسارا لأنني كنت في عجلة من أمري.	1	2	3	4	5
14	عندما أعبر الطريق أتعلم التحرك ببطء لكي أزجع السائقين.	1	2	3	4	5
15	أمشي على الجانب الأيمن من الرصيف حتى لا أزجع المشاة الذين أقابلهم.	1	2	3	4	5
16	أعبر الطريق على الرغم من أن الضوء لا يزال أخضر للمركبات.	1	2	3	4	5
17	في طريق ذو اتجاهين، أعبر الجزء الأول وأنتظر في منتصف الطريق لعبور الجزء الثاني.	1	2	3	4	5
18	عند عبور الطريق لا أنظر لا يمينا ولا يسارا لأن كان هناك مشاة يتحركون أمامي.	1	2	3	4	5
19	عندما يكون هناك حشد عند عبور المشاة أعطي الأولوية للمشاة من الاتجاه المعاكس.	1	2	3	4	5
20	استخدم الهاتف المحمول أثناء عبور الطريق. <ul style="list-style-type: none"> ➤ أتحدث عبر الهاتف ➤ أقرأ محتويات الرسائل النصية، والانترنت). ➤ أستمع للموسيقى (استخدم سماعات الأذن). 	1	2	3	4	5
21	أعبر الطريق لاسترجاع الكرة دون التأكد من وجود السيارات.	1	2	3	4	5