

## عوامل الخطر المرتبطة بالسياقة لدى المراهقين: مؤشرات وإحصاءات

### Teenager's driving risk factors : indicators and statistics

د/ سميرة حربوش<sup>1</sup>

<sup>1</sup> جامعة محمد لمين دباغين-سطيف2- الجزائر، psy\_harbouche@yahoo.fr

تاريخ القبول:

تاريخ الاستلام:

#### ملخص:

تسعى هذه الدراسة إلى التقصي عن السلوكيات الخطرة الممارسة من قبل المراهقين أثناء قيادتهم للسيارات، حيث انطلقت من السؤالين التاليين:

☞ ما هي عوامل الخطر المرتبطة بالسياقة لدى المراهقين ؟

☞ هل توجد فروق في سلوك السياقة بين المراهقين الذكور والمراهقات؟

وبانتهاج الأسلوب الوصفي نظرا لطبيعة البحث حيث يندرج ضمن بحوث الدراسات المسحية؛ وتطبيق إستبيان " محددات الصحة و مظاهر السلوكيات الصحية الممارسة من قبل المراهقين"، على عينة قوامها 947 مراهق (264 ذكر و 683 إناث)، تراوحت أعمارهم بين 18 و 21 سنة، تمّ التوصل إلى الآتي:

☞ أهم عوامل الخطر والسلوكيات الخطرة الممارسة من قبل المراهقين أثناء سياقتهم للسيارات هي: عدم وضع حزام الأمان، عدم التوقف لإشارة قف وإشارة الحمراء، و القيادة بسرعة مفرطة  
☞ يلعب الجنس دورا هاما في تحديد مظاهر سلوك السياقة، حيث أن الذكور هم الأكثر استخداما للسلوكيات المحفوفة بالمخاطر أثناء قيادتهم للسيارات مقارنة بالإناث.

**الكلمات المفتاحية:** سلوك السياقة، عوامل الخطر، المراهقة

#### Abstract

The present study seeks to investigate the dangerous behaviors practiced by adolescents while driving cars. To achieve that we started from the following questions:

- What are the driving risk factors among adolescents?
- Are there differences in driving behavior between male and female adolescents?

By adopting the descriptive approach; and applying the "Health determinants and aspects of adolescent health behaviors", on a sample of 947 adolescents (264 males and 683 females) ages 18-21 years, the following main results were obtained:

- The most important risk factors and dangerous behaviors practiced by adolescents while driving cars are: not to wear seat belts; they do not respect the red lights; they do not mark the stop and driving too fast.
- Sex plays an important role in determining the aspects of driving behavior.

**Key words:** driving behavior, risk factors, adolescents.

## 1- مقدمة

إن وظيفة السياقة ما هي إلا سلسلة من المنبهات أو المثيرات البصرية و السمعية التي يجب على السائق متابعتها والاستجابة لها. حيث يُعدّ سلوك السياقة العامل الأساسي في حوادث المرور، و الذي جعل الكثير من الباحثين مهتمين لأجل تعريف مختلف العوامل و المتغيرات المؤثرة في ارتكاب سلوكات المخاطرة لبعض الأشخاص دون غيرهم، فضلا عن ذلك فإنه ليس من المبالغ فيه أن نقول أن حوادث المرور في المجتمعات العربية أصبحت تنافس الأمراض و الأوبئة كمسببات للوفيات ، مما جعل حوادث المرور مشكلة من بين مشكلات الصحة العمومية الأكثر أهمية .

إن الوفيات المرتبطة بالحوادث ترتفع مع تقدم العمر على طول فترة الطفولة إلى المراهقة لتتخفض بعد ذلك بشكل حاد، فإحدى الإحصاءات التي أُجريت في فرنسا كشفت أن معدل الوفيات جراء حوادث المرور يبلغ 2 مقابل 100000 فرد عند سن 14 و 19,2 بين 15 و 24 سنة ، في حين بلغت النسبة 9,8 عند الراشدين (أكثر من 25 سنة) (Bantuelle & Demeulemeester , 2008 p 45)

كما و تشير الإحصائيات التي أُجريت عام 2009 ، أنّ حوادث المرور تسببت في مقتل 26000 شخص و نحو ربع مليون مصاب في العالم العربي. (أحسن طالب ، 2009 ص 05)، أما في الجزائر فقد أبلغ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أن عدد الحوادث خلال سنة 2010 بلغ حوالي 30416 حادثا بواقع 91 حادثا في اليوم. وقد أسفرت عن مقتل 3402 شخصا وإصابة 48725 شخصا بجروح متفاوتة الخطورة. (أبركان وبرغوتي، 2015) أما على الصعيد العالمي، فقد جاءت تحقيقات منظمة الصحة العالمية الحديثة بأنّ حوادث المرور تقضي على نحو 1,24 مليون نسمة كل عام، وأن الفئة المستهدفة هي فئة الشباب من الفئة العمرية 15-29 سنة. وتشير أيضا أنه أكثر من 91% من الوفيات العالمية الناجمة عن حوادث الطرق تحدث في البلدان المنخفضة الدخل و البلدان المتوسطة الدخل، على الرغم من أنّ تلك البلدان لا تمتلك إلا أقلّ من نصف المركبات الموجودة في العالم. كما و تتوقع أن تؤدي حوادث المرور بحياة نحو 1,9 مليون نسمة سنوياً بحلول عام 2020 (منظمة الصحة العالمية ، 2015)

عموما؛ تتمثل مظاهر السلوك الخطر المتعلق بقيادة السيارات بـ : (Bantuelle & Demeulemeester , 2008 p 45)

☞ السرعة المفرطة

☞ عدم إرتداء حزام الامان (أو وضع الخوذة) و مقاعد الأطفال

☞ عدم إحترام قوانين السير

👉 السياقة تحت تأثير الكحول أو المخدرات

👉 الطرق المتدهورة

👉 كما و حدّدت منظمة الصحة العالمية في تقريرها حول حوادث المرور ، الفئات التي تكون أكثر ممارسة لسلوك القيادة الخطر ، وذلك بالرجوع إلى مخلفاته، حيث ذكرت: (منظمة الصحة العالمية ، 2015)

👉 الحالة الاجتماعية الاقتصادية: يحدث أكثر من 90% من الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

👉 العمر: يمثل الشباب بين 15 و 44 عاماً حوالي 59% من أولئك الذين يموتون أو يُصابون في حوادث المرور.

👉 الجنس: من الملاحظ، اعتباراً من مراحل العمر المبكرة، أنّ الذكور أكثر ضلوعاً في حوادث المرور من الإناث. فقد تبين أنّ من بين مجموع السائقين الشباب يفوق احتمال وفاة الذكور دون سن 25 عاماً بسبب حادث مرور احتمال وفاة الإناث الشابات بنحو ثلاثة أضعاف. أكثر من ثلاثة أرباع (77%) من مجموع وفيات حوادث الطرق تحدث بين الرجال.

وفي الواقع ، فإن مختلف المتغيرات المعرفية، الشخصية و النفس اجتماعية تحاول تفسير عوامل الخطورة في سلوك السياقة. وإن كانت العوامل وراء وقوع حوادث المرور في عمومها متشابهة فإنها في التفاصيل تختلف وبخاصة بين الدول المتقدمة و الدول النامية، بحيث أن العوامل وراء حوادث المرور في الدول الصناعية المتقدمة نجدها في مجملها تختلف عن العوامل في الدول النامية وبخاصة الدول العربية، ففي بحث أعدته إدارة السلامة المرورية على الطرق السريعة في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2004، حول العوامل الرئيسية المؤدية لحوادث المرور تبين أن العامل الأساسي وبخصوص لدى الشباب (18- 24 سنة ) هو سوء استخدام أو عدم استخدام تجهيزات السلامة والأمان المتوفرة في المركبة نفسها (أحسن طالب ، 2009 ص 11)، وفي هولندا توصل الباحث De Beukelaer أن السائق أي بمعنى العامل البشري ، يمثل عادة العامل الأساسي لحوادث المرور، وأن السلوك الإنساني بصورة عامة هو العامل الأهم في وقوع حوادث المرور. (أحسن طالب ، 2009 ص 11) .

وفي هذا السياق فالعامل البشري يأتي في المرتبة الأولى بالنسبة لعوامل حوادث المرور في الجزائر وذلك بنسبة 18,77%، ثم تأتي بقية السلوكات الخطرة أثناء قيادة السيارات: 11,23% التجاوز الخطير ، ثم بعده عدم إحترام الأولوية، التغير المفاجئ في المسار دون الإشارة ، ثم تأتي القيادة في حالة سكر و بعدها عدم إحترام التباعد الضروري بين

المركبات، وهذه العوامل في مجموعها تشير إلى عدم إحترام قوانين المرور بصورة عامة و قلة الوعي المروري لدى كل من السائق والمواطن. (أحسن طالب، 2009 ص 07) و من أجل ذلك، سطرّت منظمة الصحة العالمية إستراتيجيات عالمية من أجل حث الشباب على تبني سلوكات صحية أثناء قيادتهم للسيارات، مدرجة فوائد هذه السلوكات، فمثلا إرتداء الخوذة يقلل بـ 40% من حالة الوفيات و 70% من حالة الإصابات، كما و أن إرتداء حزام الامان يقلل من حالة الوفيات بـ 40% إلى 50% بالنسبة للركاب في الأمام، و من 25% إلى 75% بالنسبة للركاب الذين يجلسون في الخلف، أمّا مقاعد الأطفال فلها دور مهم جدا في تفادي وفيات الرضع و الأطفال بنسبة 70% إلى 80%. (منظمة الصحة العالمية، 2015)

## 2- مشكلة البحث

تلخصت مشكلة البحث في محاولة التقصي عن مظاهر سلوك سياقة السيارات لدى المراهقين من أجل إستخراج عوامل الخطر المرتبطة بالساقفة لديهم؛ و بذلك نصيغ السؤالين التاليين:

- ما هي عوامل الخطر المرتبطة بسياقة السيارات لدى المراهقين؟
- هل توجد فروق في سلوك السياقة بين المراهقين الذكور و المراهقات؟

## 3- أهداف البحث

يسعى هذا البحث إلى تحديد مظاهر سلوك السياقة و عوامل الخطر المرتبطة بسياقة السيارات لدى المراهقين في ضوء متغير الجنس؛ إن تحديد هذه المظاهر و عوامل الخطر أثناء السياقة سيساعدنا على التعرف على مجموعة من العوامل و المسببات الأساسية وراء حوادث المرور المتكررة و كذا العوامل التي من شأنها المساهمة في تغيير و تعديل سلوك السياقة بين الشباب من أجل تحقيق الوقاية و التقليل من الحوادث المرورية، و من هنا سنساهم في:

- التعرف على مظاهر سياقة السيارات لدى المراهقين
- التعرف على مدى تأثير جنس المراهق في تحديد مظاهر سلوك السياقة
- ضمن دراسة إحصائية، يتم حصر النسب المتفاوتة للسلوكات المختلفة الممارسة أثناء سلوك السياقة و الممثلة لقوانين المرورية

## 4- أهمية البحث

- يثري هذا الموضوع مجال البحث في جميع المجالات العلمية، و تفتح المجال أمام الباحثين و الدّارسين في جميع التخصصات بالقيام بدراسات تربط سلوك السياقة بمجالات البحث المتعددة.

- إثارة آفاق جديدة وإبراز أسئلة و مشكلات عديدة، تُتيح فرصا لحلها و مناقشتها من قبل المختصين المهتمين بمواضيع عوامل الخطر المرتبطة بسلوك السياقة لدى المراهقين.
- تُمكن نتائج البحث من إعطاء قراءة شاملة لمظاهر سلوك السياقة لدى المراهقين و المراهقات.
- الإستفادة من نتائج البحث من أجل تفعيل برامج الحملات الوقائية و التحسيسية.

## 6- تحديد المفاهيم

### 6-1- السياقة

تمثل السياقة سلسلة من المنبهات أو المثيرات البصرية و السمعية التي يجب على السائق متابعتها والاستجابة لها (Bantuelle & Demeulemeester , 2008 p 45)

### 6-3- سلوك الخطر

سلوكات الخطر تعني وضع الذات في خطر، خطر فيزيولوجي للجسم و الصحة (جروح، مرض أو موت) و أيضا خطر نفسي و هذه الأخطار تختلف حسب درجة خطورتها، و يمكن أن تكون منخفضة كما يمكن أن تؤدي إلى نتائج خطيرة جدا. (Allanique, 2008) في القص صليحة، (2008 ص 29)

### 6-2- المراهقة

عُرِفَت المراهقة على أنّها: " المرحلة التي تتوسط مرحلة الطفولة و الشباب، تبدأ عند البلوغ و تنتهي مع مرحلة الشباب، و المراهقون في هذه المرحلة يكافحون لكي يجدوا هويتهم الذاتية، و يصاحب ذلك بعض الغرابة في تصرفاتهم و خروجهم عن المألوف " (Barker , 1999) و يقول معوض (1983)، أن المعنى اللغوي للمراهقة هو المقاربة، معناها أدركته و أرهقته تعني دانيتها، فراهق الشيء معناه قاربه، و راهق البلوغ معناه قارب سن البلوغ و أرهق الغلام أي معناه قارب الحلم ، و صبي مراهق معناه مُدان للحلم و الحلم هو القدرة على إنجاب النسل " (عدنان عباس وزهرة جعفر، 2013)

و تنظر منظمة الصحة العالمية للمراهقة على أنّها: " فترة نمو و تطوّر تمتد من مرحلة الطفولة إلى سن الرشد أي بين المرحلة العمرية 10 و 19 سنة ، و هي تمثل فترة إنتقالية حرجة في الحياة ، تتميز بنسبة عالية من النمو و التغيير " (OMS , sans date)

أما سيلامي Sillamy فيعرف المراهقة تعريفا شاملا يمس جميع مظاهر النمو في هذه الفترة، حيث يرى أنّها مرحلة من الحياة تقع بين الطفولة (التي لاتزال مستمرة) و بين الرشد، يتعلق الأمر بفترة تتميز بالتغيرات الجسمية و النفسية و التي تبدأ من 12 أو 13 سنة و تنتهي بين 18 و 20 سنة، علما أن هذه الحدود غير دقيقة لأن ظهور و مدّة مرحلة المراهقة

يختلف حسب الجنس، العرق، العوامل الجغرافية، وكذا البيئة الاقتصادية والإجتماعية.

(Sillamy, 2004)

## ثانيا : الإجراءات المنهجية

### 1- منهج الدراسة

يندرج البحث الحالي ضمن بحوث الدراسات المسحية، مستندا على الأسلوب أو المنهج الوصفي الذي يأتي مغلماً أساسيا لهذا النوع من الدراسات، حيث يُستخدم هذا الأسلوب لدراسة ظاهرة معينة، ويهتم بوصفها وصفا دقيقا و التعبير عنها كيقيا أو كميا، إذ التعبير الكيفي يعطينا وصفا للظاهرة موضحا خصائصها، في حين يعطينا التعبير الكمي وصفا رقميا موضحا مقدار هذه الظاهرة أو حجمها ودرجات ارتباطها مع الظواهر المختلفة الأخرى. (ذوقان عبيدات وعبد الرحمان عدس وكايد عبد الحق، دون سنة)

### 2- الأدوات المستعملة

يقيس الإستبيان المغد للدراسة الحالية، مظاهر السلوكات الصحية المختلفة المنتشرة بين الشباب والمراهقين. وقد تمّ إقتباس هذا الإستبيان من Adolescent health and development questionnaire الذي هو من إعداد الباحثون Richard JESSOR , Frances. M COSTA & Mark .S TURBIN عام 2002 ، و الذي طُبق في عدّة دراسات تقيس مختلف السلوكات الصحية للمراهقين

و بعد ترجمة الإستبيان الأصلي كاملا من اللغة الإنجليزية إلى اللغة العربية و مراجعة الترجمة من قبل مختصين (أساتذة لغة إنجليزية) ، تمّ إختيار محور الأسئلة التي تخدم الدراسة الحالية وهو محور "سلوك سيطرة السيارات" والإستغناء عن الباقي.

في ما يتعلق بالخصائص السيكومترية للإستبيان ، فإستنادا إلى طريقة الباحثين الأصليين في حساب الخصائص السيكومترية لإستبيان Adolescent health and development questionnaire، حيث لم يظهر في أي دراسة من الدراسات التي استخدمت هذا الاستبيان

كاملا أو جزئيا طريقة لحساب الصدق ولكن تم حساب الثبات بمعامل  $\alpha$  كرومباخ لذلك فقد تم حساب صدق الترجمة و مراجعة محتوى الإستبيان و القيام بالتعديلات اللازمة إستنادا لملاحظات المحكمين ، و حساب الثبات بمعامل  $\alpha$  كرومباخ و الذي بلغت قيمته 0.68 بعد رفع القيمة بمعامل سبيرمان

### 3- عينة الدراسة

بلغ حجم عينة الدراسة 947 فرد (264 ذكور و 683 إناث)، ، تمّ إنتقاؤها بطريقة عرضية؛ تراوحت أعمارهم بين 18 و 21 سنة.. نلخص خصائصهم في الجدول الآتي:

**الجدول رقم (01) يوضح خصائص أفراد عينة البحث**

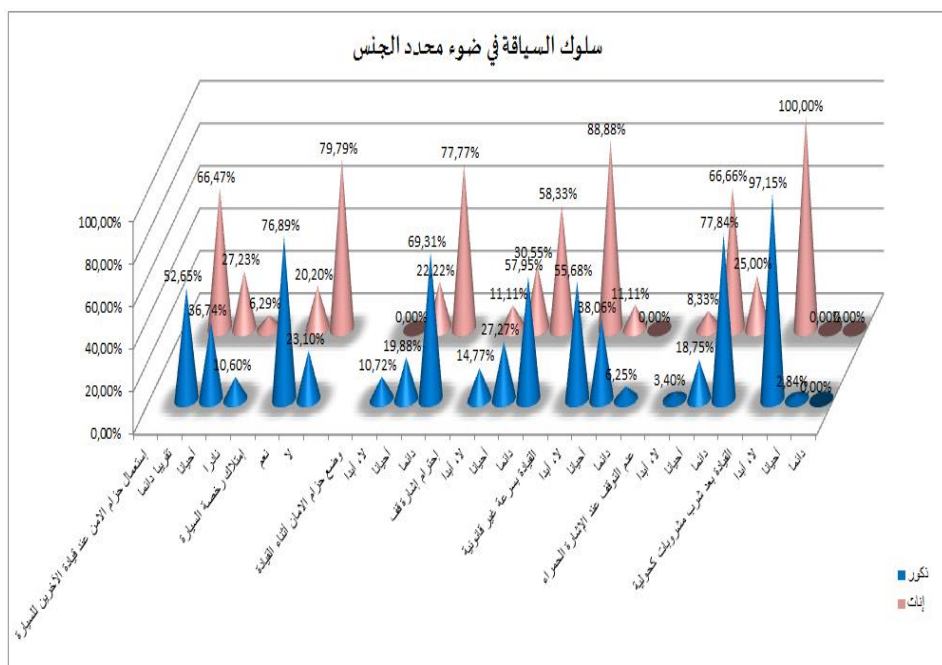
| العدد | النسبة | متوسط العمر |
|-------|--------|-------------|
| 683   | 72,12% | 18,53       |
| 264   | 27,87% | 19,87       |

#### 4- عرض النتائج و مناقشتها

الجدول رقم (02) يوضح مظاهر سلوك السياقة لدى المراهقين الممثلين للمجتمع الإحصائي

[illegible]

المخطط البياني رقم (01) يوضح مظاهر سلوك السياقة لدى المراهقين الممثلين للمجتمع الإحصائي



يوضّح لنا كل من الجدول رقم (02) و المخطط البياني رقم (01)، مظاهر سلوك السياقة و إحترام القانون المروري لدى المراهقين الممثلين للمجتمع الإحصائي من الجنسين، و بذلك نلاحظ الآتي:

فيما يتعلق باستخدام حزام الأمان من طرف المراهقين عند قيادة أحد الوالدين أو الأصدقاء أو أشخاص آخرين للسيارة، نجد أنّ أزيد 53% من الذكور و أكثر من 66% من الإناث دائما يضعون حزام الأمان، و أنّ ما يقارب 38% من الذكور و أزيد من 27% من الإناث يضعون الحزام في بعض الأحيان فقط، في حين هناك ما يعادل 11% من الذكور و أزيد من 6% من الإناث نادرا ما يضعون حزام الأمان.

و نلاحظ من خلال النتائج المعروضة أنّ ما يقارب 77% من الذكور و 20% من الإناث يمتلكون رخص لقيادة السيارات. و بذلك فإنّ مظاهر سياقة السيارات لديهم كانت كالآتي:

للمن حيث إستخدام حزام الأمان عند قيادة السيارة ؛نجد: ما يقارب 11% من الذكور فقط ممن لا يضعون حزام الامان نهائيا، و 20% تقريبا من الذكور مقابل أزيد 22% من الإناث يضعون هذا الحزام أحيانا فقط، في حين أزيد من 69% من الذكور و ما يقارب 78% من الإناث يضعون حزام الأمان دائما عند قيادتهم للسيارات.

للذكور و بخصوص إحترام المراهقين لإشارة قف، فنلاحظ أنّ: ما يقارب 15% من الذكور و 11% من الإناث لا يحترمون إشارة قف إطلاقاً عند قيادتهم للسيارات، و أن أزيد من 27% مقابل 30,5% من الإناث يحترمون هذه الإشارة في بعض الأحيان، كما و نلاحظ أنّ: 58% لكل من الذكور والإناث يحترمون دائما إشارة قف عند قيادتهم للسيارات.

للذكور أمّا عن عدم التوقف عند الإشارة الحمراء في المرور فنجد: ما يقارب 56% من الذكور و حوالي 89% من الإناث لم يتجاوزوا الإشارة الحمراء أبداً، و أن 38% من الذكور و 11% من الإناث يتجاوزون الإشارة الحمراء أحيانا ، في حين نجد أزيد من 6% من الذكور فقط الذين يتجاوزون دائما الإشارة الحمراء في المرور عند قيادتهم للسيارات.

للذكور و عن القيادة بسرعة مفرطة، فنجد أزيد من 3% من الذكور مقابل ما يفوق 8% من الإناث لا يقودون بسرعات مفرطة نهائيا، و حوالي 38% من الذكور مقابل 11% من الإناث يقودون سياراتهم بسرعات فائقة متجاوزين السرعات المطلوبة و لكن في بعض الأحيان، في حين نجد 6,25% من الذكور فقط من يقود بسرعات مفرطة دائما.

للذكور فيما يتعلق بالقيادة بعد شرب المشروبات الكحولية فنلاحظ أنّه 97% من الذكور لا يقودون السيارات مطلقاً بعد تناول المشروبات الكحولية في المقابل ما يقارب 3% منهم يقودون بعد شرب الكحول و لكن في بعض الأحيان فقط ، في حين نلاحظ أن 100% من المراهقات لا يقدن السيارات بعد شرب المشروبات الكحولية.

#### \* ملخص بالنتائج العامة

نستخلص من النتائج سابقة العرض أن عوامل الخطر الممارسة أثناء قيادة المراهقين للسيارات هي:

عدم وضع حزام الأمان أثناء القيادة

عدم إحترام إشارة قف

عدم إحترام الإشارة الحمراء

القيادة بسرعة مفرطة

كما و توجد فروق في هذه السلوكات الممارسة بين الذكور والإناث فنجد

أكثر إحتراما للإشارة الحمراء

ويضعن حزام الأمان بنسب تفوق تلك الخاصة بالذكور

## الخاتمة

لا نستغرب الفروق الموجودة بين الجنسين في تبني السلوكيات الصحية و تفوق أحدهما على الآخر في تبني بعض السلوكيات الصحية دون الأخرى، فمحددات البيئة و التنشئة الاجتماعية و كذا الإستعدادات البيولوجية و النفسية لكل من الجنسين تختلف، مما يمارس تأثيرا فعال في ترجمة هذه المعالم إلى سلوكات؛ فضلا عن ذلك نلاحظ تماشي هذه النتائج مع نتائج الأبحاث و الدراسات التي أكدت على الدور الفعال الذي يلعبه متغير الجنس على صحة الفرد من خلال سلوكياته الممارسة.

عموما؛ إنّ النتائج المتوصل إليها و الموضحة لمجموعة من المظاهر المختلفة لسلوكيات السياقة المحفوفة بالمخاطر المثبتة من طرف المراهقين، و إختلافها باختلاف الجنس، تتماشى و تؤيد في الوقت ذاته النماذج المفسرة لتأثير محددات الصحة مع السلوكيات الممارسة من قبل الأفراد؛ فضلا عن أنّ مختلف المتغيرات المعرفية، الشخصية و النفس الاجتماعية تحاول تفسير عوامل الخطورة في سلوك السياقة. وإن كانت العوامل وراء وقوع حوادث المرور في عمومها متشابهة فإنها في التفاصيل تختلف و بخاصة بين الدول المتقدمة و الدول النامية، بحيث أن العوامل وراء حوادث المرور في الدول الصناعية المتقدمة نجدها في مجملها تختلف عن العوامل في الدول النامية و بخاصة الدول العربية، ففي بحث أعدته إدارة السلامة المرورية على الطرق السريعة في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2004، حول العوامل الرئيسية المؤدية لحوادث المرور تبين أن العامل الأساسي و بخصوص لدى الشباب (18- 24 سنة ) هو سوء إستخدام أو عدم إستخدام تجهيزات السلامة و الأمان المتوفرة في المركبة نفسها (أحسن طالب، 2009 ص 11)، و في هولندا توصل الباحث De Beukelaer أن السائق أي بمعنى العامل البشري ، يمثل عادة العامل الأساسي لحوادث المرور، و أن السلوك الإنساني بصورة عامة هو العامل الأهم في وقوع حوادث المرور. (أحسن طالب، 2009 ص 11) .

و في هذا السياق فالعامل البشري يأتي في المرتبة الأولى بالنسبة لعوامل حوادث المرور في الجزائر و ذلك بنسبة 18,77%، ثم تأتي بقية السلوكيات الخطرة أثناء قيادة السيارات: 11,23% التجاوز الخطير ، ثم بعده عدم إحترام الأولوية، التغير المفاجئ في المسار دون الإشارة ، ثم تأتي القيادة في حالة سكر و بعدها عدم إحترام التباعد الضروري بين المركبات، و هذه العوامل في مجموعها تشير إلى عدم إحترام قوانين المرور بصورة عامة و قلة الوعي المروري لدى كل من السائق و المواطن . (أحسن طالب، 2009 ص 07)

من أجل ذلك ، كان ولا بد من تطوير معرفتنا حول أساليب و نوعية حياة المراهقين، و كذا كل العوامل المتدخلة و المتحكممة بممارسة السلوكيات السيئة لديهم، والتي من شأنها

أن تزيد من نسب الوفيات. و يبقى الإعتماد الأكبر في هذا المجال على تطوّر برامج التوعية بمجال السياقة و ضوابطه و كذا ردع هذه التجاوزات و السلوكات الخطرة من خلال تطبيق عقوبات صارمة تُسهم في تطوير اسلوب حياة الشباب و الحفاظ على حياتهم

#### - قائمة المراجع

- 1- أبركان الصالح و برغوثي توفيق (2015). التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية. المجلة الأردنية للعلوم الإجتماعية. المجلد 8. العدد 1 ص ص (171-181)
- 2- عماد صالح عبد الحق، مؤيد شناعة، قيس نعيّرات و سليمان العمّد (2012). مستوى الوعي الصحي لدى طلبة جامعة النجاح الوطنية و جامعة القدس. مجلة جامعة النجاح للأبحاث. المجلد 26. العدد 04. ص ص (939-958)
- 3- أحسن مبارك طالب (2009). سُبل و وسائل الوقاية من حوادث المرور، في الندوة العلمية: التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، من 01 إلى 03 جوان 2009. مركز الدراسات و البحوث: قسم الندوات و اللقاءات العلمية
- 4- عدنان محمود عباس و زهرة موسى جعفر (2013). التعصب لدى المراهقين: دراسة مقارنة. مجلة ديالي. العدد 58. ص ص (205-271)
- 5- ذوقان عبيدات و عبد الرحمان عدس و كايد عبد الحق (دون سنة). البحث العلمي: مفهومه، أدواته، أساليبه. الأردن، عمان: دار مجدلاوي للنشر و التوزيع  
<http://www.faculty.mu.edu.sa> (زيارة الموقع 2016/04/08)
- 6- منظمة الصحة العالمية (مايو 2015). الإصابات الناجمة عن حوادث المرور .  
<http://www.who.int> (زيارة الموقع 2015/06/26)
- 7- القص صليحة (2008-2009). سلوكات الخطر المتعلقة بالصحة الأكثر إنتشارا لدى نزلاء مؤسسة إعادة التأهيل- تازولت-؛ رسالة ماجستير منشورة. جامعة الحاج لخضر: كلية الآداب و العلوم الإنسانية
- 8- Bantuelle.M & Demeulemeester. R ( Janv 2008). Comportement à risqué et santé : agir en milieu scolaire ; Programmes et stratégies efficaces. France : INPES (institut national de prévention et d'éducation pour la santé)
- 9- Barker .L.R (1999). The social work dictionary. Washington. DC. NASW press
- 10- Jessor.R , Costa.F.M & Turbin .M.S (2002). Adolescent health and Development questionnaire. University of COLORADO : Institute of behavioral science

- 11- OMS (sans date) C. Santé de l'adolescent. <http://www.who.int>  
(Consulter le 03/07/2015)
- 12- Silammy.N (2004). Dictionnaire de la psychologie . Edition Larousse.  
France