

الفروق في أنماط القيادة وفق المتغيرات الديموغرافية لدى عينة من السائقين

سارة فورار<sup>1\*</sup> سمير بولطمين<sup>2</sup>

2,1 جامعة الجزائر-2- أبو القاسم سعد الله

## Differences in driving styles according to demographic variables among a sample of drivers

Sarah fourar<sup>1\*</sup> Samir Boulamine<sup>2</sup>  
sarahfourar13@gmail.com

<sup>1,2</sup> Algeria University -2 –Abou Lkacem Saadallah at (Algeria)

تاريخ الاستلام: 2020/02/29؛ تاريخ القبول: 2020/12/28؛ تاريخ النشر: 2023/08/31

**Abstract:** The Study aims to identify the driving styles differences within a sample of drivers based on demographic variables such as: sex, age, educational level and experience. A descriptive method was adopted in this research since it only considers the differences. The sample composed of 80 drivers selected using the purposive sampling method. For a research tool, the multidimensional scale of driving style was applied. The Study resulted in what follows: There are no statistically significant driving styles differences between drivers attributed to sex; there are differences statistically significant in driving styles between drivers attributed to age; there are no differences statistically significant in driving styles between drivers attributed to educational level; there are no differences statistically significant in driving styles between drivers attributed to experience. Only then, the results were interpreted in light of the available literature in psychology and what was noted in previous studies in the subject.

**.Keywords:** driving , driving styles , traffic accidents .

ملخص: تهدف الدراسة إلى التعرف على الفروق في أنماط القيادة لدى عينة من السائقين وفقا للمتغيرات الديموغرافية: "الجنس، السن، المستوى التعليمي، الخبرة"، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي، لكونها تبحث عن الفروق، وتكونت العينة من 80 سائق وسائقة اختيرت بأسلوب المعاينة القصدية، ولجمع البيانات تم استخدام أداة بحثية هي: مقياس متعدد الأبعاد لأنماط القيادة، ولمعالجتها تم استخدام الإحصاء الوصفي والاستدلالي من خلال برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية، وأسفرت الدراسة على هذه النتائج:  
-لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط القيادة تعزى للجنس  
-توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط القيادة تعزى للسن  
-لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط القيادة تعزى للمستوى التعليمي  
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط القيادة تعزى لسنوات الخبرة  
وقد فسرت النتائج في ضوء ما أسفر عنه التراث السيكولوجي والدراسات السابقة في الموضوع .  
الكلمات المفتاحية: القيادة ، أنماط القيادة ، حوادث المرور.

## مقدمة

اهتم الباحثون في مجال علم النفس الصحة بدراسة مختلف العوامل السلوكية المؤثرة على الصحة والمرض كالسلوك الصحي ، ويعد سلوك السياقة من بين السلوكيات الصحية الذي يندرج ضمن البعد الوقائي ويتطلب تفاعل مجموعة من السلوكيات التي يقوم بها السائق، وتمثل في حرص الفرد على القيام بشكل مستمر بالسلوكيات التي من شأنها أن تحافظ على سياقة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين لحوادث مرور. تشتمل هذه السلوكيات على عدة مظاهر منها ما يتعلق بصيانة السيارة و باحترام إشارات المرور واحترام السرعة المحددة و استعمال حزام الأمن و تفادي مشاكل القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة. و منها ما يتعلق بالحفاظ على الصحو العقلي وعلى وضع جسدي و نفسي مستقرين و التحلي بسلوك اجتماعي مقبول اتجاه السائقين الآخرين.(زعابطة، 2010، ص41) ، مع العلم أنه كلما اقتربت هذه السلوكيات من القطب الايجابي اعتبرت سلوكيات صحية، أما إذا اقتربت من القطب السلبي اعتبرت سلوكيات خطيرة يمكن أن تعرض السائق إلى حادث مروري. (بوغازي و عمامرة، 2014، ص222)

كما اشتهر علم النفس المرور باهتمامه أيضا بسلوك السياقة، حيث اتجه إلى دراسة العلاقة بين الاستراتيجيات المستخدمة في علم النفس و بين سلوك مستعملي الطريق بهدف دراسة العامل البشري المتسبب في حوادث المرور من خلال المنظومة سائق - سيارة -محيط، و ذلك بالاعتماد على عدة فروع و اختصاصات لفهم هذه المنظومة، كما يهدف إلى فهم سلوك مستعملي الطريق بشكل أفضل و بالتالي المساهمة في حل بعض الإشكاليات التي تواجه مبادئ السلامة المرورية في الوقت الراهن. (الملتقى الدولي حول دراسات وممارسات علم النفس المرور بباتنة، 2016)

ظهرت هذه التوجهات لدراسة سلوك السياقة نظرا لما تخلفه حوادث المرور من نتائج وخيمة حيث تسبب 1.35 مليون حالة وفاة سنوياً في العالم، ما يشبه تحطّم طائرة مليئة بالركاب كل يوم، أو موت شخص كل 30 ثانية (منظمة الصحة العالمية، 2018)، وتعتبر إصابات حوادث المرور مصدر قلق للصحة العامة ، لأنها ستصبح السبب الرئيسي الخامس للوفيات خلال العام 2020 إذا لم تتخذ إجراءات للحد منها حسب منظمة الصحة العالمية ، أما في الجزائر فإن الإحصائيات الصادرة عن المديرية العامة للحماية المدنية لسنة 2019 تظهر أن الخسائر البشرية تقدر ب73534 جريح و 1771 قتيل بمعدل 5 وفيات يوميا نتيجة 60790 حادث مرور وقع في كامل ولايات الوطن، علما أن السبب الرئيسي لحوادث المرور يرجع إلى العامل البشري بنسبة 87 %، و نسبة 12.45 % العامل المتعلق بحالة السيارات والطرق والمحيط .

من بين هذه العوامل البشرية نجد نمط السياقة الذي يدل على طريقة الشخص التي يختارها في السياقة، وتحكمها توليفة من الجانب الاجتماعي والسلوك العصبي والآليات البيولوجية (Sagberg, Piccinini & tröm, 2015, p05) ، بمعنى إن هذا نمط السياقة باعتباره سلوك هو نتاج الجوانب المعرفية والانفعالية والنفسية للسائق .

هذا العامل "نمط السياقة" هو من المنبئات القوية لحوادث المرور حسب دراسة (Winter & Dodou, 2010) ، حيث بينت الدراسة أن العلاقة الإرتباطية بين أنماط السياقة والأخطاء المرتكبة فيها و بين حوادث المرور قوية وتقرب من 1 مع نسبة الخطأ تقدر بـ 4 % . (Winter & Dodou, 2010, p463)

فيما حددت دراسة كل من (Poó et al, 2013; Taubman - Ben-Ariet al., 2004) الأنماط التي تؤدي إلى حوادث المرور ، فارتبطت الدرجة العالية لنمط السياقة بالإهمال والتهور ، السياقة بالغضب و الدرجة المنخفضة لنمط السياقة بالصبر والحذر بالتورط في الحوادث. كما تم العثور على نمط السياقة بالإهمال والتهور يكون مرتبط بشكل إيجابي مع تاريخ الفرد في المخالفات المرورية. (Taubman-Ben-Ari & Skvirsky, 2016, p181)

وعليه جاءت الدراسة الحالية للتعرف على الفروق في أنماط السياقة في ضوء المتغيرات الديموغرافية : السن والجنس وكذا المستوى التعليمي والخبرة في السياقة لدى عينة من السائقين من المجتمع الجزائري ، وذلك بالإجابة على التساؤلات التالية : هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط سياقتهم تعزى لمتغيري الجنس والسن وكذا للمستوى التعليمي والخبرة في السياقة ؟

#### 1-1-الفرضيات :

- 1- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للجنس.
- 2- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للسن.
- 3- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للمستوى التعليمي.
- 4- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للخبرة في السياقة .

#### 1-2-أهمية الدراسة وأهدافها :

تكمن أهمية الدراسة في متغير نمط السياقة من أهم منبئات حوادث المرور باعتباره أحد العوامل البشرية المساهمة في ظاهرة حوادث المرور، وكذا ندرة الدراسات والأبحاث حول متغير أنماط السياقة في المجتمع الجزائري ، إن لم نقل عدم وجود أي دراسة حسب علم الباحثة مع استفحال هذه ظاهرة حوادث المرور في مجتمعنا وما تخلفه من خسائر بشرية وصحية واقتصادية كبيرة ، وعليه تهدف هذه الدراسة إلى :

-إعطاء فكرة عن أنماط السياقة .

-دراسة الفروق في أنماط السياقة وفق متغيرات هي : الجنس ، السن ، المستوى التعليمي ، والخبرة على عينة من السائقين في المجتمع الجزائري .

#### 1-3- تحديد مصطلحات الدراسة إجرائيا :

نمط السياقة : هو الطريقة التي يختارها السائقون في تشغيل المركبة ، أو سياقتهم المألوفة وتتضمن السرعة واتجاهات نحو مستعملي الطريق الآخرين ونحو قوانين المرور والانتباه عموما، ويتأثر هذا بمعتقدات الفرد حول قدرته أن يكون سائقا جيدا، فضلا عن شخصيته وقيمه. ( Carol Holland, Jennifer Geraghty and Kruti Shah , 2010 , p: 04 ) . اما في دراستنا فنعرفه إجرائيا بالدرجة التي يتحصل عليها السائق في مقياس متعدد الأبعاد لأنماط السياقة (MDSI).

#### 2-السياقة :

يتكون العامل البشري في السياقة من عنصرين هما : مهارات وأنماط السياقة، وقد أشارت العديد من الأبحاث إلى أن حوادث المرور ترتبط بمهارات السياقة وأنماط السياقة على السواء.

فيما يخص المهارة فنقصد بها أداء السائقين في المهام الصعبة ( كالمناورة و القدرة على اكتشاف الخطر ) (Holman & Havârneanu, 2015, p45-46)، أي قدرات السائقين للحفاظ على السيطرة في السيارة، والاستجابة بشكل متكيف لظروف المرور المعقدة. بعبارة أخرى، فإنها تشير إلى الأداء المتميز للسائق، ويتوقع أن تتحسن مهارات السياقة مع الممارسة أو التدريب.

(Taubman-Ben-Ari, Mikulincer & Gillath, 2004, p324)

اعتبر بعض الباحثين (Poo & Ledesma, 2013) السياقة نشاطا معقدا يتطور في سياق ديناميكي، حيث لا ينطوي فقط على العمليات المعرفية (مثل: الانتباه والإدراك) وإنما على عمليات تحفيزية " دافعية "" وانفعالية و التفاعل الاجتماعي كذلك.

- (p346) ، فالسياقة نشاط معقد يتضمن التفاعل بين العوامل الشخصية والدافعية والعاطفية والاجتماعية في بيئة ديناميكية. (Karjanto & Yusof, 2017, p03)
- تشكل مهمة السياقة من ثلاث مبادئ رئيسية ألا وهي :
- السياقة عبارة عن مجموعة من السلوكيات المعقدة التي تندمج فيما بينها في تفاعل مع المعايير الثقافية السائدة داخل المجتمع .
- تتحدد معايير السياقة في ثلاث مجالات : المجال الانفعالي ، المجال المعرفي والمجال الحسي الحركي .
- تنتقل معايير السياقة عبر: الآباء، الراشدين، الكتب ، الأفلام والتلفزة . (Leo James , 1997) ( نایت ، 2013 ، ص88)

### 3-تعريف نمط السياقة

- تم تعريف نمط السياقة لأول مرة في عام 1993 من قبل كل من إيلاندر وزملائه ( Elander and coworkers ) على أنه الطريقة المعتادة التي يسوق بها الفرد ، بما في ذلك اختيار سرعة السياقة والامتثال لقوانين المرور، ومستوى الانتباه والتأكد والحزم، وبالمقارنة مع سلوك منفرد أو الإدراك أثناء السياقة فإن نمط السياقة يكون سمة أكثر شمولية ، لذا يتميز بقدرة كبيرة على التنبؤ بسلوكيات السياقة غير الآمنة ومعدلات الحوادث للسائقين (Wang , Qu, Ge, Sun & Zhang , 2018, p02) ، ليضيف إيلاندر وآخرون (Elander et al., 1993) إلى تعريفه لأنماط السياقة مميزات أخرى كالتقدم في السير، توكيد الذات، ويتوقع أن يتأثر هذا النمط بالاتجاهات والمعتقدات الخاصة بالسياقة ، وكذا الاتجاهات والقيم العامة. ( 2012, p416, Taubman - Ben-Ari & Yehiel
- كما يقصد به السياقة النموذجية التي تشمل التحكم العملي في سرعة السيارة، والمهارات التكتيكية مثل: تجاوز أو تخطي سيارة أخرى، والسلوك الاستراتيجي مثل: الزيادة في السرعة، وقد يؤدي ذلك إلى حدوث تجاوزات في الطريق. (Karjanto & Yusof, 2017, p 03)
- تعدد تصنيفات أنماط السياقة وفقا للمقاييس المستعملة في البحوث العلمية التي تناولت الموضوع ، واعتمدنا في بحثنا الحالي على مقياس متعدد الأبعاد لأنماط السياقة MDSI ، لذا سندرج هذا التصنيف، حيث تضمنت النسخة الأصلية منه أربعة مجالات عامة لثمانية أنماط مميزة هم :
- المجال الأول هو نمط السياقة بالإهمال والتهور ، بما في ذلك أنماط السياقة الخطرة والمناورة . هذا المجال يقيم المخالفات المتعمدة لمعايير السياقة الآمنة وسلوك المخاطرة والإثارة المعاشة أثناء السياقة .
- المجال الثاني هو نمط السياقة بالغضب والعدائية ، الذي يتضمن فقط نمط الغضب في السياقة ، ويعكس تعابير الغضب والتهيج والعداء في السياقة والسلوك العدواني على الطريق ، توجيه السب والشتيم للسائقين الآخرين وهذا نموذج من السلوك في هذا المجال .
- المجال الثالث هو نمط السياقة بالقلق ، ويتألف من أنماط السياقة القلقة ، ونمط السياقة منخفضة التوتر ونمط السياقة التفككية ، ويشير هذا المجال إلى اليقظة و مشاعر التوتر مع مشاركة الغير فعالة في نشاطات استرخائية أثناء السياقة.
- المجال الرابع هو نمط السياقة بالصبر والحذر ، الذي يتكون من نمطي الصبر والحذر في السياقة ، ويصف سلوكيات السياقة المتوافقة جيدا .
- والجدول التالي رقم (01) يظهر وصفا أكثر لدقة لخصائص كل نمط من الأبعاد الأربعة :

## جدول رقم ( 01 ): أنماط السياقة وخصائصها (Taubman – Ben-Ari et al. 2004)

الأبعاد	النمط	الخصائص
الإهمال والتهور	السياقة الخطرة	الإثارة الناتجة عن السياقة الخطرة .
	المناورة	السرعة ، عدم الصبر .
الغضب والعدائية	الغضب	تعبيرات الإثارة والهيجان .
	القلق	الإحساس باليقظة والتوتر .
القلق	التفككي	غير منته ، يستغرق في أحلام اليقظة .
	تخفيض التوتر	أنشطة استرخائية ، التأمل .
الصبر والحذر	الصبر	لطيف ، هادئ ، يقظ " منته "
	نمط الحذر	الحفاظ على قواعد المرور ، حذر " احتراس "

(Kleisen , 2012,p03 )

يظهر الجدول أعلاه رقم (01) أنماط السياقة الثمانية الموزعة في أربعة مجالات والخصائص التي تميزها . على غرار نمطي السياقة المنطويين تحت مجال الإهمال والتهور، فإن مجال السياقة بالغضب والعدائية، وكذا مجال السياقة بالقلق يرتبطون بسلوكيات السياقة غير الآمنة ، واعتبرتهم دراسات سابقة أنهم أنماط سياقة غير متوافقة/غير متكيفة، في حين أن نمطي مجال السياقة بالصبر والحذر يرتبطان دائما بسلوكيات سياقة ايجابية ، وسميت أنماط سياقة توافقية / تكيفية (Wang ,Qu, Ge,Sun& Zhang,2018,p2-3)

## 3-منهجية الدراسة وإجراءاتها :

3-1-المنهج المتبع في الدراسة: إن دراسة سلوك السياقة وأنماطه جعلنا نلجأ على المنهج الوصفي، الذي يمكننا حسب لامور (Lamoureux,1995) من التصوير الدقيق للظاهرة المدروسة وإقامة علاقات بين عناصرها المختلفة (بوطبال، 2012، ص115) ، و هذا ما قمنا به عن طريق جمع معلومات حول أنماط السياقة عند أفراد العينة، ثم صنفناها من أجل إخضاعها للمنهج التحليلي الذي اعتمدها ثانيا، و في هذا الإطار يؤكد ( المشوخي ، 2002) أن المنهج التحليلي يعنى بتمحيص الوقائع وإخضاعها لتفسيرات سببية و مقارنات، واختبار صحة الفروض.

3-2-مجتمع وعينة الدراسة : من الصعب على البحث أن يشمل كل السائقين في المجتمع ، لأنه مجتمع غير محدود وهو في تغير مستمر ، لذا اعتمدنا على الطريقة القصدية في جمع عينة الدراسة من خلال توجيهنا إلى شركات التأمين التابعة لولاية الجزائر ، فتكونت عينة الدراسة من 80 سائق وسائقة تراوح أعمارهم بين 19 و 68 سنة، وجاءت خصائص العينة كما يلي :

## جدول رقم (02) : توزيع العينة حسب المتغيرات الديموغرافية

المتغير	الفئة	التكرار	النسبة المئوية
الجنس	ذكور	48	60%
	إناث	32	40%
السن	29-19	20	25.5%
	32-30	22	27.5%
	38-33	18	22.5%
	أكثر من 39	20	25.0%
	متوسط	4	5%
المستوى التعليمي	ثانوي	20	25%
	جامعي	56	70%
الخبرة	1 إلى 4 سنوات	22	27.5%
	4 إلى 8 سنوات	19	23.8%
	من 8 إلى 14 سنة	20	25%
	من 14 سنة فما فوق	19	23.8%

يظهر من خلال الجدول أعلاه رقم ( 02) أن نسبة 60 % من مجموع العينة هم ذكور ، أما الإناث فيمثلون ب 40 % من مجموع العينة ، أما فيما يخص السن يتبين أن الفئة العمرية للعينة تراوحت بين 19 سنة إلى أكثر من 60 سنة موزعين على أربع مجموعات، كما أن المستوى التعليمي كان موزع بالنسب التالية : مستوى متوسط (05 %) ، مستوى ثانوي (25 %)، مستوى جامعي (70 %) ، أما أن خبرة السياقة لدى أفراد للعينة تراوحت بين سنة إلى أكثر من أربعة عشر (14) سنة موزعين على أربع مجموعات .

### 2-3-أداة الدراسة :

مقياس متعدد الأبعاد لأنماط السياقة **MDSI (Multidimensional Driving Style Inventory)** لـ (Taubman - Ben-) (Ari et al, 2004) ، يصف الأنماط الفردية المعتادة للسياقة الذي يمكن أن يفسر ضلوع السائق في حوادث المرور يتكون من "44" بند موزع على "4" أبعاد رئيسية هي : نمط السياقة بالإهمال والتهور (11 بند) ، نمط السياقة بالغضب والعدائية ( 05 بنود) ، نمط السياقة بالقلق (19 بند) ، نمط السياقة بالصبر والحذر (09 بنود) ، تكون الإجابات على سلم ليكارت من 1 التي تعني إطلاقاً إلى 6 التي تعني غالباً ، قامت الباحثة بترجمة المقياس من اللغة الانجليزية إلى اللغة العربية تم عرضه على مجموعة من الأساتذة المحكمين ، تم حساب تكييف هذا المقياس على البيئة الجزائرية على عينة 80 سائق تراوحت أعمارهم بين (19-60) سنة منهم (42) ذكر، (38) أنثى، وفيما يلي لخصائص السيكمومترية للمقياس:

### 2-3-1-صدق المقياس : تم حساب صدق المقياس بطريقتين هما :

• **الصدق التمييزي (المقارنة الطرفية):** تم ترتيب الدرجات من الأدنى إلى الأعلى بحيث تم أخذ 27% من أعلى التوزيع و27% من درجات أدنى التوزيع فكان عدد الأفراد (22) فرداً، وبعد ذلك تم حساب (ت) لمعرفة الفروق بين المجموعتين، والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (03) يمثل نتائج صدق المقياس أنماط السياقة بطريقة الصدق التمييزي.

مجموعات المقارنة	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	ت	درجة الحرية	مستوى الدلالة
المجموعة العليا	22	150.00	7.40	14.96	42	0.000 دال إحصائياً
المجموعة الدنيا	22	112.27	9.22			

نلاحظ من خلال الجدول رقم (03) أنّ قيمة (ت) بلغت القيمة 14.96 عند درجة الحرية 42 بمستوى الدلالة الإحصائية 0.000 أي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في المقياس بين المجموعتين، وذلك لصالح المجموعة العليا أي المقياس لديه قدرة تمييزية، حيث بلغ متوسط المجموعة العليا 150.00 بينما متوسط المجموعة الدنيا بلغ 112.27 وهذا ما يؤكد أنّ المقياس يتصف بمستوى عال من الصدق .

**صدق الاتساق الداخلي:** قامت الباحثة بحساب ارتباط البعد بالدرجة الكلية للمقياس، والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (04): يمثل نتائج صدق الاتساق الداخلي للأبعاد وللدرجة الكلية لمقياس لأنماط السياقة

الأبعاد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الارتباط	مستوى الدلالة
نمط السياقة بالإهمال والتهور	26.76	7.94	0.747	0.01
نمط السياقة بالغضب والعدائية	14.35	5.03	0.725	0.01
نمط السياقة بالقلق	48.90	8.55	0.740	0.01
نمط السياقة بالصبر والحذر	41.35	6.18	0.730	0.01
الدرجة الكلية	131.36	15.68	1	/

من خلال الجدول أعلاه رقم (04) يتضح أنّ هناك ارتباط بين الأبعاد والدرجة الكلية للمقياس حيث أنّ بعد نمط السياقة بالإهمال والتهور صادق عند مستوى الدلالة (0.01)، إذ بلغت قيمة المتوسط الحسابي 26.76 وبلغت قيمة الانحراف المعياري 7.94، وكانت قيمة معامل الارتباط 0.747، بينما بعد نمط السياقة بالقلق صادق عند مستوى الدلالة (0.01) إذ بلغت قيمة المتوسط الحسابي 48.90 وبلغت قيمة الانحراف المعياري 8.55، وكانت قيمة معامل الارتباط 0.740، بينما بعد نمط السياقة بالغضب والعدائية صادق عند مستوى الدلالة (0.01)، إذ بلغت قيمة المتوسط الحسابي 14.35 وبلغت قيمة الانحراف المعياري 5.03، وكانت قيمة معامل الارتباط 0.725، بينما بعد نمط السياقة بالصبر و الحذر صادق عند مستوى الدلالة (0.01)، إذ بلغت قيمة المتوسط الحسابي 41.35 وبلغت قيمة الانحراف المعياري 6.18، وكانت قيمة معامل الارتباط 0.730.

2-3-2- ثبات المقياس: تم حساب ثبات الاستبيان بطريقتين هما :

- ثبات المقياس بطريقة ألفا-كرونباخ: تمت معالجة البيانات بطريقة ألفا - كرونباخ للاستبيان والجدول الموالي يوضح نتائج اختبار ألفا - كرونباخ .

جدول رقم (05): يمثل نتائج معامل الثبات ألفا - كرونباخ لمقياس أنماط السياقة

المقياس	عدد البنود	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الثبات ألفا-كرونباخ
أنماط السياقة	44	80	132.00	15.942	0.694

نلاحظ من خلال نتائج الجدول أعلاه رقم (05) أنّ معامل الثبات بلغ القيمة 0.694 للمقياس وهذا يدل على الثبات، وبما أنّ هذه القيم تقترب من الواحد فهي قيمة عالية وتدلل على الثبات المرتفع للمقياس .

- حساب ثبات المقياس بطريقة التجزئة النصفية: تم حساب معامل الارتباط بيرسون بين نصفي الاختبار باستخدام معادلة سبيرمان براون (الافتراض عن استخدام هذه المعادلة تساوي تباين الدرجات على نصفي الاختبار، اعتمدنا في حساب الثبات على طريقة التجزئة النصفية والتأكد من الثبات بطريقة جوتمان، والجدول يلخص لنا نتائج معالجة البيانات بطريقة التجزئة النصفية كما يلي

جدول رقم (06): يمثل نتائج معامل ثبات المقياس بطريقة التجزئة النصفية

البنود	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	العينة	معامل الثبات	
الفردية	61.39	9.44	22	قبل التصحيح	بعد التصحيح
الزوجية	70.61	8.31	23	0.610	0.758
الكلية	132.00	15.94	45		

من خلال نتائج المحصل عليها الجدول رقم (06) نلاحظ أنّ:  
 - قيمة معامل ثبات المقياس بطريقة التجزئة النصفية وصلت إلى (0.610) قبل التصحيح وبعده التصحيح بطريقة جوتمان وصلت القيمة إلى (0.758) وهي قيمة عالية بالتالي المقياس ثابتة.

## 3- عرض ومناقشة النتائج :

1-3- عرض وتحليل ومناقشة وتفسير نتائج الفرضية الأولى : قصد الإجابة على الفرضية الأولى التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى لمتغير الجنس ، قمنا بتطبيق اختبار "ت" للفروق ، وهذا ما سيوضحه الجدول الموالي :

جدول رقم (07) : نتائج اختبار "ت" للفروق بين الجنسين في أنماط السياقة .

أبعاد أنماط السياقة	الجنس	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	ت	درجة الحرية	مستوى الدلالة
نمط السياقة بالإهمال والتهور	ذ	35	25.54	7.75	1.21	78	غير إحصائية 0.228
	إ	45	27.71	8.04			
نمط السياقة بالغضب والعدائية	ذ	35	14.37	4.54	0.03	78	غير إحصائية 0.973
	إ	45	14.33	5.43			
نمط السياقة بالقلق	ذ	35	46.71	12.98	0.99	78	غير إحصائية 0.325
	إ	45	49.13	8.83			
نمط السياقة بالصبر والحذر	ذ	35	41.77	6.80	0.53	78	غير إحصائية 0.594
	إ	45	41.02	5.70			
المجموع	ذ	35	128.40	19.99	0.96	78	غير إحصائية 0.340
	إ	45	132.20	15.39			

يتضح من خلال الجدول رقم (07) أن:

- في نمط السياقة بالإهمال والتهور: بلغ المتوسط الحسابي ( 25.54 ) والانحراف المعياري (7.75) عند الذكور ، بينما عند الإناث بلغ المتوسط الحسابي ( 27.71 ) والانحراف المعياري ( 8.04 )، كما بلغت قيمة "ت" المحسوبة ( 1.21 ) عند ( مستوى الدلالة الإحصائية 0.228 ) وهي غير دالة إحصائية ، بمعنى أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث في نمط السياقة بالإهمال والتهور .

- في نمط السياقة بالغضب والعدائية : بلغ المتوسط الحسابي (14.37) والانحراف المعياري قيمة (4.54) عند الذكور ، بينما عند الإناث بلغ المتوسط الحسابي ( 14.33 ) والانحراف المعياري ( 5.43 ) ، كما بلغت قيمة "ت" المحسوبة ( 0.03 ) عند ( مستوى الدلالة الإحصائية 0.973 ) وهي غير دالة إحصائية ، بمعنى لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث في نمط السياقة بالغضب والعدائية .

- في نمط السياقة بالقلق : بلغ المتوسط الحسابي (46.71) والانحراف المعياري ( 12.98 ) عند الذكور، بينما عند الإناث بلغ المتوسط الحسابي ( 49.13 ) والانحراف المعياري بلغ القيمة (8.83) ، كما بلغت قيمة "ت" المحسوبة ( 0.99 ) عند ( مستوى الدلالة الإحصائية 0.325 ) وهي غير دالة إحصائية ، أي لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير الجنس في نمط السياقة بالقلق .

- في نمط السياقة بالصبر والحذر: بلغ المتوسط الحسابي 41.77 والانحراف المعياري بلغ قيمة 6.80 عند الذكور، بينما عند الإناث بلغ المتوسط الحسابي ( 41.02 ) والانحراف المعياري بلغ القيمة (5.70) ، كما بلغت قيمة "ت" المحسوبة (0.53) عند ( مستوى الدلالة الإحصائية 0.594 ) ، وهي غير دالة إحصائية ، أي لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير الجنس في نمط السياقة بالصبر والحذر .

- في المجموع الكلي لأنماط السياقة بلغ المتوسط الحسابي (128.40) و الانحراف المعياري (19.99) عند الذكور ، بينما عند الإناث بلغ المتوسط الحسابي ( 132.20 ) والانحراف المعياري (15.39) ، كما بلغت قيمة "ت" المحسوبة في أنماط السياقة



ككل (0.96) عند مستوى الدلالة الإحصائية (0.340) ، وهي غير دالة إحصائياً وبالتالي لم تتحقق الفرضية الأولى للدراسة ، أي لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للجنس سواء في الأبعاد أو المجموع الكلي . يمكن تفسير نتائج دراستنا بالنتائج المتناقضة والمختلفة التي توصلت لها مجموعة من الدراسات التي تناولت دراسة الفروق في أنماط السياقة وفق متغير الجنس .

وجاءت نتائج الفرضية الأولى مماثلة لدراسة كل (Boyce and Geller (2002) التي توصلت إلى عدم وجود أي فرق دال بين الجنسين بخصوص نمط السياقة بالخطر. (Sagberg et al, 2015 , 17) . كما يرى الباحثان Ozkan and Lajunen أن دور الجنسين يكون بنفس الأهمية في التنبؤ بسلوك السياقة ونمطها وذلك حسب الدور الاجتماعي للجنسين وهذا ما يفسر جزئياً عدم الاتساق بين البحوث في ما يخص أثر الجنس على نمط السياقة بالغضب والعدائية (Sullman, Stephens & Hill, 2016 , p02)

كما أظهرت دراسة كل من (Reagan, McClafferty, Berlin, and Hankey (2013) على عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في استخدام حزام الأمان ، وذلك اعتماداً على بيانات لدراسة السياقة الطبيعية لـ 100 سيارة، واستناداً إلى أكثر من 86000 رحلة ، تم تجميع 134 سائناً (ابتدائياً وثانويًا) وفق استخدام حزام الأمان في حالات نادرة (بنسبة 30٪ أو أقل من جميع الرحلات) ، أحياناً (نسبة 40 ٪ إلى 85٪) ، وباستمرار (نسبة أكثر من 95٪). وقد تبين أن 13.1٪ من السائقات (أي 8 من 61 سائقة ) كن من ذوات الاستعمال النادر لحزام الأمان مقارنة بـ 20.5٪ من السائقين الذكور ( أي 15 من 73 سائق). (Sagberg, Piccinini & tröm, 2015, p17) ، وهذا السلوك " عدم استخدام حزام الأمان " هو شائع في أنماط السياقة غير المتكيفة .

في حين أظهرت بعض الدراسات عكس نتائج المتوصل إليها في دراستنا، حيث وجد زوكمان (Zuckerman, 2000) أن الرجال هم أكثر عرضة للخطر من النساء، وأظهرت الدراسات وفقاً لجيمس (James (1997) أن السائقين الذكور أكثر قدرة على المنافسة في حين أن الإناث يملن إلى توخي الحذر، وهن أكثر مراعاة للمشاة والركاب وغيرهم من سائقي السيارات، أما الذكور هم أكثر عنفاً ويفتقرون إلى السيطرة على النفس، ومن الأرجح أن تحترم الإناث السلطة وأنظمة المرور. (Standing, 2007 , p 05)

فيما أظهرت النتائج دراسة كليزن (Kleisen, 2011) حين قامت بمقارنة أنماط السياقة على فئة الشباب من كلا الجنسين ، أظهرت أن الإناث تحصلو على درجة عالية في أنماط السياقة الايجابية/ التكيفية (نمط السياقة بالصبر والحذر). في حين تميز الذكور بأنماط سياقة سلبية/ غير تكيفية" نمط السياقة بالخطرة ونمط السياقة بالغضب والعدائية، ونمط السياقة بالسرعة المفرطة (Sagberg, Piccinini & tröm, 2015, p17) وأكدت دراسة (Lajunen و Özkan, 2005) أيضاً ذلك من خلال توصل نتائجها إلى أن الإناث ذو استعمال مرتفع الإناث لأنماط السياقة المتكيفة (Kleisen, 2012, p 09)، فيما أظهرت دراسات أخرى نتائج أكثر دقة تمثلت في أن النساء أكثر عرضة للسياقة بنمط الصبر والحذر، بينما يحرز الرجال درجة أعلى في نمط السياقة الخطرة والعدوانية. (Wang, Qu, Ge, Sun & Zhang, 2018, p04) ، كما أظهرت دراسة قريشي فيصل (2014) وجود فروق دالة إحصائية في سلوك السياقة الخطرة تعزى لمتغير الجنس لصالح الذكور (قريشي ، 2014، ص488) ، وخلصت نتائج دراسة سليم القيسي (2015) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير الجنس لصالح الإناث. (القيسي، 2015 ، ص377)

## 2-3-عرض وتحليل ومناقشة وتفسير نتائج الفرضية الثانية:

قصد الإجابة على الفرضية الثانية التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للسن، قمنا باستخدام تحليل التباين الأحادي لدراسة الفروق، وهذا ما سيوضحه الجدول الموالي :

جدول رقم (08) : يمثل نتائج اختبار تحليل التباين الأحادي للفروق في أنماط السياقة وفق السن

أبعاد أنماط السياقة	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	ف	مستوى الدلالة
نمط السياقة بالإهمال والتهور	داخل المجموعات	1198.529	3	399.510	8.020	0.000 دال إحصائيا
	بين المجموعات	3785.958	76	49.815		
	المجموع	4984.488	79			
نمط السياقة بالغضب والعدائية	داخل المجموعات	226.542	3	75.514	3.232	0.027 دال إحصائيا
	بين المجموعات	1775.658	76	23.364		
	المجموع	2002.200	79			
نمط السياقة بالقلق	داخل المجموعات	958.915	3	319.638	2.918	0.039 دال إحصائيا
	بين المجموعات	8324.635	76	109.535		
	المجموع	9283.550	79			
نمط السياقة بالصبر والحذر	داخل المجموعات	284.571	3	94.857	2.637	0.056 غير دال إحصائيا
	بين المجموعات	2733.629	76	35.969		
	المجموع	3018.200	79			
المجموع ككل	داخل المجموعات	4246.304	3	1415.435	5.362	0.002 دال إحصائيا
	بين المجموعات	20061.584	76	263.968		
	المجموع	24307.887	79			

يتبين من خلال الجدول رقم (08) أعلاه أن:

- في نمط السياقة بالإهمال والتهور بلغت قيمة "ف" (8.020) بقيمة احتمالية (0.000) وهي دالة إحصائيا لأنها أصغر من (0.05) ، أي أن هناك فروقا بين الجنسين في نمط السياقة بالإهمال والتهور .
- في نمط السياقة بغضب والعدائية بلغت قيمة "ف" (3.232) بقيمة احتمالية (0.027) وهي دالة إحصائيا لأنها أصغر من (0.05) ، مما يدل أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير السن في نمط السياقة بالغضب والعدائية .
- في نمط السياقة بالقلق : بلغت قيمة "ف" (2.918) بقيمة احتمالية (0.039) وهي دالة إحصائيا لأنها أصغر من (0.05) ، مما يدل أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير السن في نمط السياقة بالقلق .
- في نمط السياقة بالصبر والحذر : بلغت قيمة "ف" (2.637) بقيمة احتمالية 0.056 وهي غير دالة لأنها أكبر من مستوى الدلالة (0.05) ، مما يدل أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير السن في نمط السياقة بالصبر والحذر.
- بلغت قيمة ف الكلية (5.362) بقيمة احتمالية (0.002) وهي دالة إحصائيا لأنها أصغر من (0.05) ، أي أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير السن في أنماط السياقة ، وبالتالي نقبل الفرضية الثانية .

تتفق نتائج دراستنا مع ما توصلت إليه الأبحاث في نفس الموضوع ، فنجد دراسة ( Brian 1990 ) التي هدفت إلى معرفة أثر كل من الاختلافات العمرية في السياقة الخطرة والعدوانية ، وتعاطي المخدرات على حوادث المرور، على عينة تقارب (10000 سائق) تراوحت أعمارهم بين (16 و69 سنة ) ، وخلصت الدراسة إلى أن الفئة العمرية من 16 إلى 24 سنة ليسوا أكثر ميلا للانخراط في السياقة الخطرة، أو في ارتفاع معدلات الحوادث والانتهاكات فقط بل كانوا أكثر عرضة لتقرير الانخراط في السلوكيات الخطرة الأخرى، كما وجد أن الفئة العمرية من (20 إلى 24) سنة (بصفة عامة) أكثر عرضة في تقرير السلوك الخطر (سواء تعلق الأمر بالسياقة أم لا) من الفئة العمرية بين (16-19) سنة، في حين هذه الفئة الأخيرة مالت إلى أن تكون ضمن أعلى معدلات الحوادث والانتهاكات. (قرشي ، 2014، ص491)، وتؤكد باستمرار معظم الدراسات أن مع التقدم في السن فإن درجة أنماط السياقة بالقلق ( التفككية ، القلق ، السرعة ) ونمط السياقة بالتهور والإهمال ونمط السياقة بالغضب والعدوانية تنخفض بالتدرج ، بينما درجة أنماط السياقة المكيفة مثل السياقة بالصبر والحذر ترتفع مع التقدم في السن (Wang, Qu, 2004, p04). Catchpole and Styles , 2004 . Taubman - Ben-Ari et al.) . كما أظهرت نتائج البحوث (Ge, Sun & Zhang , 2018, p04) . أن التقدم في السن يرتبط بانخفاض استخدام أنماط سياقة غير متكيفة . (Kleisen , 2012,p09) ويذهب كل من (Falk, 2010; Hatfield & Fernandes, 2009; Jonah, 1990; White, Cunningham, & Titchener, 2011) إلى تفسير الفروق بين الفئات العمرية كون أن الناس يميلون إلى بدء السياقة خلال فترة المراهقة، في مرحلة يكون فيها الانخراط في السلوكيات الخطرة مرتفعاً، هذا ما يفسر ارتفاع مستويات السياقة الخطرة بين السائقين المبتدئين ، والتي بدورها تتطلب حاجة إلى الكثير من الخبرة والمهارة لأداء مناورات الخطرة (Deery, 2000) . (Rachel N. Carey , 2014 , p : 08 -09) . كما توضح دراسة Francesco Bianchi Piccinini, tröm, 2015 إلى أن السائقين الشباب يعتمدون عادة أنماط سياقة أكثر عدوانية /خطورة ، وأن السائقين كبار السن يميلون إلى أن يكونوا أكثر حذراً ، لكن هذه الطريقة الأخيرة قد تؤدي إلى صعوبات لدى السائقين كبار السن في المواقف الخطرة بسبب عدم مواكبة وتيرة حركة المرور، ويفسر هذا البحث الاختلافات بين أنماط السياقة باختلاف الفئة العمرية إلى أن بالتدريج بين الدوافع المحفزة والمثبطة التي تتغير مع التقدم في السن، مع هيمنة الدوافع المحفزة عند السائقين الشباب ، والتي بسبب مجموعة من العوامل ، بما في ذلك الاستعدادات البيولوجية أو ضغط مجموعة الأقران بغية "للتباهي" كعدم ارتداء حزام الأمان وما إلى ذلك، أما الدوافع المثبطة المنخفضة لدى السائقين الشباب تعود لضعف إدراك المخاطر بسبب نقص الخبرة في السياقة أو مستوى منخفض من النضج المعرفي عند السائقين الأصغر سناً .

أما بخصوص نمط الصبر والحذر في السياقة التي أظهرت نتائج دراستنا عدم وجود فروق في هذا النمط وفقاً لمتغير السن ، وهي مماثلة لدراسات خلصت نتائجها إلى أنه يتم اعتماد هذا النمط أكثر من قبل النساء وكبار السن ، كما يتم اعتماده عند السائقين الشباب حيث كشفوا أن لديهم رغبة في السياقة بحذر بفعل المتعة التي يجدها من خلال اعتلاء مقعد السيارة (Taubman- Ben-Ari & Yehiel, 2012,p412) . كما أظهرت أيضاً دراسة زعابطة (2011) انعدام الفروق الدالة إحصائياً بين السائقين يعزى إلى السن في سلوك السياقة الصحي "يشبه في خصائصه نمط السياقة بالصبر والحذر" (قرشي 2014، ص292) ، وعكس نتائج دراستنا نجد دراسة القيسي (2015) التي خلصت إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في درجة الالتزام بالقواعد المرورية ( من خصائص نمط السياقة بالصبر والحذر) تبعاً لمتغير السن. (القيسي، 2015 ، ص377)

3-3- عرض وتحليل ومناقشة وتفسير نتائج الفرضية الثالثة: قصد الإجابة على الفرضية الثالثة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للمستوى التعليمي، قمنا باستخدام تحليل التباين الأحادي لدراسة الفروق، وهذا ما سيوضحه الجدول الموالي :

جدول رقم (09) يمثل نتائج اختبار تحليل التباين الأحادي للفروق في أنماط السياقة وفق المستوى التعليمي

أبعاد أنماط السياقة	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	ف	Sig
نمط السياقة بالإهمال والتهور	داخل المجموعات	26.580	3	8.860	0.136	0.938 غير دال إحصائيا
	بين المجموعات	4957.907	76	65.236		
	المجموع	4984.487	79			
نمط السياقة بالغبض والعدائية	داخل المجموعات	35.801	3	11.934	0.461	0.710 غير دال إحصائيا
	بين المجموعات	1966.399	76	25.874		
	المجموع	2002.200	79			
نمط السياقة بالقلق	داخل المجموعات	72.044	3	24.015	0.198	0.897 غير دال إحصائيا
	بين المجموعات	9211.506	76	121.204		
	المجموع	9283.550	79			
نمط السياقة بالصبر والحذر	داخل المجموعات	30.001	3	10.000	0.254	0.858 غير دال إحصائيا
	بين المجموعات	2988.199	76	39.318		
	المجموع	3018.200	79			
المجموع ككل	داخل المجموعات	221.632	3	73.877	0.233	0.873 غير دال إحصائيا
	بين المجموعات	24086.256	76	316.924		
	المجموع	24307.888	79			

من خلال الجدول رقم (09) يتضح ما يلي :

- في نمط السياقة بالإهمال والتهور بلغت قيمة "ف" ( 0.136 ) بقيمة احتمالية (0.938) وهي غير دالة إحصائيا لأنها أكبر من ( 0.05 ) ، مما يدل أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير المستوى التعليمي في نمط السياقة بالإهمال والتهور.

- في نمط السياقة بالغبض والعدائية : بلغت قيمة "ف" ( 0.461 ) بقيمة احتمالية 0.71 وهي غير دالة إحصائيا لأنها أكبر من 0.05 ، أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير المستوى التعليمي في نمط السياقة بالغبض والعدائية .

- في نمط السياقة بالقلق بلغت قيمة "ف" ( 0.198 ) بقيمة احتمالية ( 0.897 ) وهي غير دالة إحصائيا لأنها أكبر من (0.05) ، مما يدل أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير المستوى التعليمي في نمط السياقة بالقلق .

- في نمط السياقة بالصبر والحذر بلغت قيمة "ف" ( 0.254 ) بقيمة احتمالية (0.858) وهي غير دالة إحصائيا لأنها أكبر من 0.05 ، بمعنى أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير المستوى التعليمي في نمط السياقة بالصبر والحذر.

- بلغت قيمة ف " الكلية ( 0.233 ) بقيمة احتمالية ( 0.873 ) وهي غير دالة إحصائيا لأنها أكبر من ( 0.05 ) ، أي أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير المستوى التعليمي ( في أنماط السياقة وبالتالي الفرضية الثالثة مرفوضة ، ويمكن تفسير نتائج المتوصل إليها أن أنماط السياقة لا تختلف باختلاف المستوى التعليمي ( متوسط ، ثانوي ، جامعي ) كون

أنماط السياقة هي طريقة السياقة المعتادة ، والذي يعني أنه يمثل جانبًا مستقرًا نسبيًا من سلوك السياقة تحكمه توليفة من العوامل البيولوجية والنفسية والمعرفية مهما كان نوع النمط ، وتوافقت هذه النتائج مع ما أظهرته نتائج دراسة زعابطة (2011) حول انعدام الفروق الدالة إحصائياً بين السائقين في سلوك السياقة الصحي ( أي السياقة التكيفية) الذي يعزى إلى المستوى التعليمي.( قرشي ، 2014، ص292)، كما خلصت أيضا نتائج دراسة قريشي ( 2014) إلى عدم وجود فروق دالة إحصائية في سلوك السياقة الخطرة ( أي السياقة غير التكيفية ) يعزى للمستوى التعليمي . ( قريشي، 2014 ، ص488) لم تتفق نتائج دراستنا مع نتائج الدراسات السابقة التالية ، حيث وجد تويمان-بن أري وزملاؤه Taubman-Ben-Ari and his co-workers أن نمط السياقة مرتبط بالخلفية التعليمية، حيث عثر على ارتباطات ايجابية بين الخلفية التعليمية ونمط السياقة بالقلق ( التفككية وتخفيض التوتر) (Wang, Qu, Ge, Sun & Zhang , 2018, p04) . أي نمط السياقة بالقلق تتعزز لدى الأشخاص ذوي المستوى التعليمي المرتفع لتصورهم أنها خطر على حياتهم وعلى صورتهم الذاتية ، بينما يتضخم هذا النمط عند ذوي المستوى التعليمي المنخفض بفعل رغبتهم إعطاء انطباع جيد للآخرين وأنهم أقل مرونة ومراعاة للغير. (Taubman - Ben-Ari & Yehiel, 2012 ,p: 421) ، كما بينت نتائج دراسة القيسي (2015) وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في درجة الالتزام بالقواعد المرورية تبعاً لمتغير المستوى التعليمي .(القيسي ، 2015 ، ص377)

3-4- عرض وتحليل ومناقشة وتفسير نتائج الفرضية الرابعة: قصد الإجابة على الفرضية الرابعة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للخبرة في السياقة، قمنا باستخدام تحليل التباين الأحادي لدراسة الفروق ، وهذا ما سيوضحه الجدول الموالي :

جدول رقم (10) :يمثل نتائج اختبار تحليل التباين الأحادي للفروق في أنماط السياقة وفق الخبرة في السياقة .

أبعاد أنماط السياقة	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	ف	Sig
نمط السياقة بالإهمال والتهور	داخل المجموعات	457.516	3	152.505	2.560	0.061 غير دال إحصائياً
	بين المجموعات	4526.971	76	59.565		
	المجموع	4984.487	79			
نمط السياقة بالغضب والعدائية	داخل المجموعات	220.823	3	73.608	3.140	0.030 دال إحصائياً
	بين المجموعات	1781.377	76	23.439		
	المجموع	2002.200	79			
نمط السياقة بالقلق	داخل المجموعات	692.893	3	230.964	2.043	0.115 غير دال إحصائياً
	بين المجموعات	8590.657	76	113.035		
	المجموع	9283.550	79			
نمط السياقة بالصبر والحذر	داخل المجموعات	36.859	3	12.286	0.313	0.816 غير دال إحصائياً
	بين المجموعات	2981.341	76	39.228		
	المجموع	3018.200	79			
المجموع ككل	داخل المجموعات	3150.429	3	1050.143	3.772	0.014 دال إحصائياً
	بين المجموعات	21157.458	76	278.388		
	المجموع	24307.888	79			

توضح المعالجة الإحصائية للبيانات من خلال الجدول أعلاه رقم (10) أن:

- في نمط السياقة بالإهمال والتهور بلغت قيمة ف (2.560) بقيمة احتمالية (0.061) وهي غير دالة إحصائياً لأنها أكبر من (0.05)، مما يدل أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير سنوات الخبرة في نمط السياقة بالإهمال والتهور.

- في نمط السياقة بالغضب والعدائية: بلغت قيمة "ف" (3.140) بقيمة احتمالية (0.030) وهي دالة إحصائياً لأنها أصغر من (0.05)، مما يدل أنه توجد فروق إحصائية ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير سنوات الخبرة في نمط السياقة بالغضب والعدائية.

- في نمط السياقة بالقلق بلغت قيمة "ف" (2.043) بقيمة احتمالية (0.115) وهي غير دالة إحصائياً لأنها أكبر من (0.05)، مما يدل أنه لا توجد فروق إحصائية ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير سنوات الخبرة في نمط السياقة بالقلق.

- في نمط السياقة بالصبر والحذر بلغت قيمة "ف" (0.313) بقيمة احتمالية (0.816) وهي غير دالة إحصائياً لأنها أكبر من (0.05)، مما يدل أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير الخبرة في نمط السياقة بالصبر والحذر.

- بلغت قيمة "ف" الكلية (3.772) بقيمة احتمالية (0.014) وهي دالة إحصائياً لأنها أصغر من (0.05) مما يدل أنه توجد فروق إحصائية ذات دلالة في أنماط السياقة تعزى لمتغير الخبرة في السياقة، وبالتالي الفرضية الرابعة مقبولة.

ويمكن تفسير هذه النتائج المتوصل إليها إلى المعدلات المرتفعة باستمرار بين الشباب في الحوادث المرور بسبب قلة الخبرة لأن السياقة مهمة صعبة تتطلب المهارات المعرفية للتفاعل مع حالات المرور المعقدة التي يمكن أن تستغرق سنوات من الخبرة لتطويرها (Deery, 2000) لهذا نجد الأخطاء مرتفعة عند السائقين المبتدئين (McKnight & McKnight, 2003) أي أن منحى التعلم يجعل خطر حوادث المرور عالي، بغض النظر عن العمر، وقد أشارت الدراسات إلى أن السائقين عديمي الخبرة هم عرضة للانخراط في سلوكيات السياقة الخطرة، مثل السرعة تعقب السيارات أكثر من السائقين الأكثر خبرة (Williams, 2006) (Carey, 2014, p 08)، كما يعزى الانخفاض في المشاركة في حوادث المرور إلى حد كبير إلى ارتفاع المهارة والخبرة معاً، لكن المهارة التي ترتفع مع الخبرة تبدو أكثر تعقيداً لأنها تتفاعل مع الشخصية ونمط السياقة والجنس (Holland, Geraghty & Shah, 2010, p03-04)

جاءت نتائج هذه الدراسة متناسقة مع ما توصلت إليه دراسة أندروود (Underwood 2013) حول التغيرات في أنماط السياقة بين فئتين عمريتين من السائقين المبتدئين (17-19 سنة و 23-44 سنة) على مدى الأشهر الستة الأولى من حصولهم على رخصة السياقة، وتم اختبار السائقين في مركبة آلية في حركة المرور الحقيقية في ثلاث مناسبات: 0، 3 أشهر، و 6 أشهر، وقد أظهرت فئة السائقين المبتدئين الأكبر سناً مؤشرات أقوى على أن يصبحوا أكثر حذراً مع ارتفاع الخبرة من خلال النظر مراراً إلى المرايا في النقاط الحرجة، مقارنة بفئة السائقين المبتدئين الأصغر سناً (Sagberg, Piccinini & tröm, 2015, p18)

كما يمكن تفسير عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أنماط السياقة بالإهمال والتهور، بالقلق، بالصبر والحذر وفقاً للخبرة في السياقة إلى ما توصلت إليه دراسة حول تفاعل الجنس مع الخبرة من خلال معدلات الحوادث، وأظهرت نتائج الدراسة أن ارتفاع الخبرة لدى الذكور لا يجعلهم أقل تورطاً في الحوادث لكل ميل، أي أنهم لا يبدو أنهم يستفيدون من ارتفاع خبرة السياقة، ونفس الشيء بالنسبة للإناث (Holland, Geraghty & Shah, 2010, p 03-04)

كما أظهرت دراسات أخرى أن تفاعل سمات الشخصية مع نمط السياقة ومدة السياقة مرتبط إيجابياً بنمط السياقة بالسرعة المفرطة وترتبط سلبياً بأنماط السياقة التفككية، بالقلق والصبر، وهكذا كلما ارتفعت خبرة السائق انخفضت مستويات نمط السياقة التفككية وبالقلق والصبر، وارتفعت مستويات نمط السياقة عالية السرعة، وبخصوص مسافة السياقة تم العثور على ارتباطات سلبية بين المسافة الإجمالية والمسافة الأسبوعية ونمط السياقة القلقة (Wang, Qu, Ge,

Sun & Zhang, 2018, p 04-05. كما أظهرت نتائج دراسة قريشي (2014) عدم وجود فروق دالة إحصائية في سلوك السياقة يعزى لمتغير عدد سنوات الخبرة. (قريشي، 2014، ص 488)

#### خاتمة :

تهدف الدراسة الحالية إلى التعرف على الفروق في أنماط السياقة لدى عينة من السائقين وفقا لمتغيرات الجنس والسن والمستوى التعليمي والخبرة ، واتبعت الباحثة في دراستها المنهج الوصفي، لكون الدراسة تبحث عن الفروق. وكذا لاعتمادها على وصف الظواهر وتحليلها كما هي في الواقع. وتكونت عينة الدراسة من 80 سائق وسائقة اختيرت بأسلوب المعاينة القصدية، ولجمع البيانات عن متغيرات الدراسة تم استخدام أداة بحثية هي مقياس متعدد الأبعاد لأنماط السياقة ، وبعد جمع البيانات ومعالجتها إحصائيا ، توصلنا إلى عدم تحقق معظم الفرضيات الأربع المقترحة ، فالفرضية الأولى تنص وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للجنس لم تتحقق الفرضية ، أما الفرضية الثانية التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للسن فتحققت هذه الفرضية ، أما الفرضية الثالثة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى للمستوى التعليمي فلم تتحقق ، ونفس النتيجة المتوصل إليها في الفرضية الرابعة والتي لم تتحققا والتي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين في أنماط السياقة تعزى لسنوات الخبرة في السياقة.

#### الاقتراحات :

انطلاقا من النتائج المتوصل إليها في الدراسة الحالية نقترح إجراء المزيد من البحوث والدراسات حول متغير أنماط السياقة مع ربطه بالعديد من المتغيرات كسمات الشخصية ، الصحة النفسية ، العوامل المعرفية كالانتباه والإدراك والتركيز في موضوع السياقة و حوادث المرور .

#### قائمة المراجع :

- بوطبال ، سعد الدين. (2012). دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، مجلة دراسات نفسية و تربوية، العدد 9، ص 101-124.
- بوغازي، الطاهر ولعمامرة ، سميرة. (2014). الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات -دراسة ميدانية بوكالات السفر بولاية الوادي. مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية. العدد 17. ص 221-228.
- زعابطة، سيرين هاجر. (2010) . علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، رسالة ماجستير . جامعة الحاج لخضر باتنة . الجزائر.
- قرشي ، فيصل. (2014). أساليب المواجهة وعلاقتها بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين الجزائريين ،المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد 7. العدد 3. ص 488-512.
- القيسي ، سليم. (2014). مدى مساهمة الخصائص الشخصية وقافة القيادة بعدم الالتزام بالقواعد المرورية اثنا قيادة المركبات ،المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية ، المجلد 8. العدد 2. ص 377-390.
- نايت ، غنية. (2013). سلوكيات السائقين اللاواقعية وعلاقتها بحوادث المرور. رسالة ماجستير. جامعة الجزائر 2. الجزائر.

## -المراجع باللغة الأجنبية-

- Andrei C. Holman, Corneliu E. Havârneanu, 2015, The Romanian version of the multidimensional driving style inventory: Psychometric properties and cultural specificities. *Transportation Research Part* , N° 35 ,pp.45–59
- Carey ,N(2014 ). *THE IMPACT OF THREAT APPEALS ON RISKY DRIVING BEHAVIOURS* , Doctor of Philosophy (Psychology), the National University of Ireland, Galway in fulfillment.
- Holland, C ; Geraghty ,J & Kruti Shah (2010).Differential moderating effect of locus of control on effect of driving experience in young male and female drivers , *the journal Personality and Individual Differences*, Vol 48, pp.821-826.
- Karjanto, J ; Yusof, N; Terken, J; Hassan, M ; Delbressine, F; Huysduynen, H & Rauterberg, M ( 2017 ). The identification of Malaysian driving styles using the multidimensional driving style inventory , *MATEC Web of Conferences* **90** 01004 ,pp. 1-17.
- Kleisen, L (2012). *Thinking styles make a unique contribution to prediction of young drivers' use of safe driving styles* . Policing and Education Conference :Australasian Road Safety Research. Wellington. New Zealand . période 4 - 6 October 2012.
- POO ,F & LEDESMA , R (2013) . A Study on the Relationship Between Personality and Driving Styles. *Traffic Injury Prevention*. N° **14**, pp.346–352
- Sagberg , F;Piccinini, F & Engström,J (2015) . A Review of Research on Driving Styles and Road Safety . *Human Factors and Ergonomics Society*. 20(10), pp.1– 28.
- Standing ,G ( 2007). *the Psychology of Road Rage: A discussion of psychological explanations of road rage and policy implications*. Collège du Léman.
- Sullman, M; Stephens, A & Hill, T (2016) . Gender Roles and the Expression of Driving Anger Among Ukrainian Drivers. *Risk Analysis* .1-13.
- Taubman - Ben-Ari,O & Skvirsky,V.( 2016).The multidimensional driving style inventory a decade later: Reviewof the literature and re-evaluation of the scale , *Accident Analysis and Prevention* , N°93 , pp.179–188.
- Taubman- Ben-Ari, O & Yehiel ,D.( 2012). Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis and Prevention* , N°45 , pp.416– 422.
- Taubman-Ben-Ari , O ; Mikulincer, M.& Gillath ,O (2004) .The multidimensional driving style inventory—scale construct and validation. *Accident Analysis and Prevention* . N°36, pp.323–332.
- Wang, Y ; Qu, W ; Ge, Y ; Sun, X & Zhang , K.( 2018 ). Effect of personality traits on driving style: Psychometric adaption of the multidimensional driving style inventory in a Chinese sample , *PLOS ONE* ,pp. 1-17
- Winter J.C.F& Dodou, D (2010). The Driver Behavior Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis . *Journal of Safety Research* , N°41 ,pp. 463–470.