

أثر السلوك نمط أ والتفاوت غير الواقعي وسلوك المخاطرة

على ارتكاب الحوادث

دراسة وصفية مقارنة لدى السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور

بو عيشة فتحية، جامعة البليدة 2

ملخص :

تمحور الهدف الأساسي للدراسة حول محاولة معرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و الغير المرتكبين لحوادث المرور في كل من نمط السلوك "أ" والتفاوت غير الواقعي و سلوك المخاطرة، وللتأكد من صحة هذه الفرضيات أجريت هذه الدراسة على عينة قسدية تتكون من 400 سائقا منهم 196 مرتكبا لحوادث المرور أي بنسبة 49% و 204 سائقا غير مرتكبا لحوادث المرور بنسبة 51%، وبعد اختبار فرضيات البحث تم التوصل إلى : تأثير كل من نمط السلوك أ وسلوك المخاطرة على ارتكاب السائقين للحوادث المرورية، في حين عدم تأثير التفاؤل غير الواقعي على ارتكاب الحوادث، وفي الأخير أسفرت هذه الدراسة على جملة من الاقتراحات والتوصيات نوجزها فيما يلي :

إجراء مجموعة من البحوث النفسية المتعلقة بحوادث المرور مع ضرورة تكييف المقاييس النفسية بما يتناسب والسائق في البيئة الجزائرية، بالإضافة الى تنوع أساليب الحملات التوعوية واستخدامها بشكل يساهم في تعديل التفاؤل غير الواقعي للسائق الجزائري، وكذا إدراج التربية المرورية في البرامج التعليمية لان السبيل الأمثل في الحد من هذه الظاهرة هو تربية النشء - النظري والعملي - على الثقافة المرورية والعمل على ترسيخها في أذهانهم .

الكلمات المفتاحية : نمط السلوك أ التفاؤل غير الواقعي سلوك المخاطرة حوادث

المرور .

Résumé de l'étude

L'objectif principal de l'étude est d'essayer de comprendre la signification des différences entre les degrés moyens des conducteurs auteurs d'accidents et non-auteurs d'accidents de la circulation dans chacun des modèle de comportement « a » et d'optimisme irréaliste et de comportement de risque.

Ont été posé les hypothèses suivantes :

- Il existe des différences statistiquement significative entre les degrés moyens des conducteurs auteurs et ceux non-auteurs des accidents de la circulation au mode de comportement « a ».
- Il existe des différences statistiquement significative entre les degrés moyens des conducteurs auteurs et ceux non-auteurs des accidents de la circulation au mode d'optimisme irréaliste.
- Il existe des différences statistiquement significative entre les degrés moyens des conducteurs auteurs et ceux non-auteurs des accidents de la circulation au mode de risque de conduite.

Et pour confirmer ces hypothèses cette étude à été menée sur un échantillon se composant de 400 conducteurs, 196 d'entre eux auteurs d'accident de la circulation (49%) et 204 non auteurs de ces accidents (51%).

Après le teste des hypothèses a été atteint :

- L'effet du mode de comportement « a » de commettre les accidents.
- Le mode de l'optimisme irréaliste n'a pas d'effet sur les conducteurs.
- L'effet du risque de commettre les accidents.

Et finalement cette étude a donné lieu à certain nombre de suggestions et recommandations peuvent être résumées comme suit :

- La nécessité de faire un ensemble de recherches psychologiques concernant les accidents de la circulation en adoptant les échelles psychologiques à la culture de la société algérienne.
- La nécessité de diversifier les méthodes de compagne de sensibilisation et l'utiliser de façon à contribuer à la modification de l'optimisme irréaliste pour le conducteur algérien.
- L'inclusion de l'éducation routière au programme de l'enseignement vu que c'est la meilleure façon de prévenir les accidents de la circulation pour la prochaine génération de conducteurs.

مقدمة :

تعد ظاهرة الحوادث المرورية من أكثر الظواهر التي تعاني منها المجتمعات على اختلاف مستوياتها، لما تسببه من أضرار بشرية، اقتصادية واجتماعية، فقد أصبح عدد الوفيات جراء حودث المرور ينافس عدد الوفيات الناتجة عن أكثر أمراض العصر انتشارا كأمرض القلب والسرطان .

لقد ظهرت المشكلة المرورية في العالم عند نهاية القرن الثامن عشر بظهور وسائل النقل والاتصال وكذا تزايد عدد السكان و المركبات، فالسيارة هي وسيلة النقل الهامة والرئيسية التي لا غنى عنها في الوقت الحاضر، لما تقدمه من فوائد كثيرة لمستخدميها،

إلا أن سوء استخدامها أصبح يشكل خطرا على الحياة البشرية.

وفي هذا الإطار تشير الإحصائيات إلى أن حوادث المرور في العالم تتسبب في أكثر من 500 ألف قتيل ومن 10 إلى 15 مليون جريح، هذا بالإضافة إلى الخسائر المادية التي تتعدى مئات المليارات من الدولارات، حيث تقدر التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور ما بين (1-3%) من إجمالي الدخل القومي لدول العالم [يوسف محمد عبده، 1997]. وإذا كانت ظاهرة حوادث المرور مشكلة تعاني منها كل دول العلم، فإنها تبرز بشكل لافت للأظار في دول العالم الثالث، حيث تحصد أرواح صغار السن من الشباب الذين يعتبرون أساس التنمية في بلدانهم .

وفي هذا الصدد أشار جاكوب و سيدر **Jakobs and Sayder** أن معدلات الوفيات لكل من 100.000 مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل العشرين ضعفا بالنسبة للدول الأوروبية وأمريكا الشمالية [على سعيد الغامدي، 1997]، وتشير إحصائيات الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب بتاريخ (06.05.2009) أن الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي تؤدي إلى مقتل 26 ألف وربع مليون مصاب بالإضافة إلى التكاليف الوخيمة التي تقدر بـ 60 مليون دولار [عبد الرحمان يحي حاج عبد الله،].

لقد بذلت الجزائر جهودا كبيرة للحد من هذه الظاهرة من خلال تكاتف جهود مصالح الدرك والأمن الوطنيين، بالإضافة إلى الحملات التوعوية، لكن لا القوانين الردعية، ولا مشاريع تهيئة الطرق، ولا جهود كل من مصالح الدرك والأمن ساهمت في الحد من تفاقم هذه الظاهرة، والدليل على ذلك أن الجزائر تحتل المرتبة الرابعة عالميا بعد كل من الولايات المتحدة، إيطاليا، فرنسا، والمرتبة الثانية على الصعيد المغاربي حسب إحصائيات 2009. [سهام بوعموشة، 2009] وفي هذا السياق فقد أحصى المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق حوالي 40101 حادث خلال سنة 2014 و 65263 جريحا و 4812 قتيل في نفس السنة. [إحصائيات حوادث المرور، 2014]

واستنادا إلى تقارير مصالح الأمن يتبين أن أسباب حوادث المرور في الجزائر تتعلق بثلاث عوامل رئيسية، ألا وهي الطريق والمحيط والمركبة والعامل البشري، فقد سجلت مصالح الشرطة وقوع 166 حادثا مروريا عبر الوطن خلال الثلاثي الأول من 2011 بسبب حالة الطريق والمحيط أي ما يعادل 3.91%. كما تساهم الإختلالات الميكانيكية للمركبة من انفجار الأطر وعدم صلاحيتها، و المكابح المعطلة في زيادة الحوادث، حيث بلغت عدد الحوادث الناتجة عن المركبة 93 حادثا أي ما يعادل 2,30%. [سهام بوعموشة، 2009] ص 2، ولعل هذا ما جعل وزارة النقل تشدد على ضرورة المراقبة التقنية للمركبات و تفرض عقوبات على كل سائق معني بالمخالفة، وبما أن المركبة والطريق لا يشكلان سوى 6,11% من أسباب حوادث المرور في الجزائر، فإن النسبة الأكبر من الحوادث

ترجع للعنصر البشري نتيجة الأخطاء والتجاوزات المتعددة لكل من السائق أو الراكب أو الراجل، وهذا ما تؤكدته إحصائيات الثلاثي الأول من عام 2011 والتي تشير إلى أن 93,89% من أسباب الحوادث ترجع إلى العامل البشري [الموقع الرسمي للشرطة، 2011] ص 1، وتمثل فئة الشباب الفئة الأكثر عرضة للموت بسبب الحوادث بـ 95,37% يليها فئة الكهول بـ 54,35%، ثم فئة الأطفال بـ 36,27%، فإذا كان الشباب الجزائري يشكل ما يقارب 75% من السكان، فإن الجزائر تخسر منهم كل يوم 11 قتيلا و 168 جريحا من جراء هذه الحوادث حسب إحصائيات 2007 [سهام بوعموشة، 2009] ص 1، ولعل انتشار حوادث المرور لدى الشباب أكثر من الفئات العمرية الأخرى قد يرجع لعامل الاندفاعية، ونفاذ الصبر والتوتر والانفعال، هذه الصفات التي تعتبر من الخصائص المميزة لنمط السلوك أ، والذي يعرفه روزنمان 1990 Rosnman بأنه " انفعال سلوكي مركب يتضمن استعدادات سلوكية كالمعدل المتسارع للأنشطة، الاستجابات الانفعالية كالاستئارة العدائية، الغضب المتزايد، التفوق في الأعمال وإنجازها في أقل وقت [نشوة كرم عمار ابو بكر، 2007]، فالأفراد المنتمون إلى نمط السلوك "أ" يتميزون بالميل إلى العدائية والسرعة في اتخاذ القرار، و تبرز لديهم الحساسية للتحدي القادم من البيئة الفيزيقية الاجتماعية، وكذا الإحساس بضيق الوقت وعدم التحلي بالصبر [ناهدة سكر، 2003] وكل هذه الصفات قد تؤثر على الفرد في حياته العامة والأسرية، أثناء أدائه للأعمال المختلفة وكذا أثناء قيادته للسيارة.

وفي هذا السياق تشير دراسة بن الشيخ عياش إلى وجود علاقة ارتباطية سالبة بين الإفراط في السرعة والمسؤولية الاجتماعية، أي كلما نقص الإحساس بالمسؤولية الاجتماعية لدى السائقين كثرت لديهم سلوكيات الإفراط في السرعة، وبالتالي تكثر حوادث المرور والعكس صحيح [عياش بن شيخ، 2008].

لقد أصبح معلوما أن الأشخاص ذوي النمط السلوك " أ " عادة ما يركزون على جوانب معينة من المعلومات ويميلون إلى إهمال جوانب أخرى، و هذا ما يعرف بالمعتقدات التوهمية المتمثلة في التفاؤل غير الواقعي Unrealistic Optimism "والذي يعني اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصيا" [محمد أحمد النابلسي، 2002]، فهذا النوع من المعتقدات قد يعطي ثقة زائدة في نفس السائق مما يعرضه لارتكاب الحوادث، وهذا ما تؤكدته دراسة روتر، كوين وألبري Rutter Quine et Albery 1998، عن مدى تعرض قائدي الدرجات الهوائية للإصابة ببعض الحوادث أثناء القيادة، حيث كشفت أن هذه الحوادث الناتجة عن قيادة الدرجات الهوائية يقل احتمال حدوثها عند الأشخاص الذين يعتقدون أنهم معرضون للأخطار مثلهم مثل غيرهم، بالمقارنة بالقائدين الآخرين للدرجات الهوائية [بدر الانصاري، 2001].

فاعتقاد الشخص بأنه محصن ضد المخاطر ورؤيته المفرطة في الإيجابية وإهماله للإجراءات الوقائية الواجب اتخاذها قد يجعله عرضة لارتكاب الحوادث التي ينجر عنها أضرار بشرية، نفسية اجتماعية واقتصادية، فالمخاطرة هي " سمة تهيئية تدفع الفرد للاستجابة اللاعقلانية المغامرة في مختلف المواقف، فيختار من البدائل المتاحة أكثرها احتمالاً لتحقيق أعظم المكاسب في حال نجاحه إلى جانب تكبيد أرباح الخسائر في حال فشله " [عادل محمد هريدي، 2002]، وهذا ما أكدته دراسة بن الشيخ عياش التي توصلت إلى أن حوادث المرور ترتبط بسلوك المخاطرة التي يجسدها السائق أثناء القيادة [عياش بن شيخ، 2008] ص 99 .

وعلى الرغم من أهمية دراسة هذا الموضوع في الجزائر نظراً للمساهمات التي قد تنتجها لإيجاد حلول لمشكلة تزايد حوادث المرور وما ينجر عنها من الخسائر التي أصبحت تنهك كاهل الأفراد والأسر والاقتصاد الوطني، وعلى الرغم من الصيحات المتكررة سواء من السلطات (الدرك، الأمن، الصحة.....) أو من جمعيات المجتمع المدني، فإن الإطلاع على ما كتب حول موضوع حوادث المرور في الجزائر من دراسات وبحوث وخاصة البحوث الإمبريقية تبقى قليلة جداً.

وانطلاقاً من أن موضوع حوادث المرور متعدد الجوانب قد يساهم فيه المهندس والاقتصادي والإعلامي ورجل الدين وغيرهم، فإن علم النفس العيادي باعتباره يتعامل مع السلوك البشري، هذا السلوك الذي أثبتت الإحصائيات مساهمته بأكثر نسبة (أكثر من 90%) ينبغي أن يكون له دور من خلال إلقاء الضوء على بعض الجوانب المتعلقة به، وهذا ما دفعنا إلى القيام بهذه الدراسة بغرض معرفة تأثير كل من سلوك نمط "أ" و التفاوض غير الواقعي وسلوك المخاطرة لدى السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث المرورية .

الفرضيات :

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ" .
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاوض غير الواقعي.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بسلوك المخاطرة.

تحديد المصطلحات :

نمط السلوك أ

التعريف الاصطلاحي : هو أحد الأنماط السلوكية للشخصية حيث يتسم أفرادها بارتفاع

مستوى الطموح والكفاح من أجل الإنجاز والتنافس والإحساس الدائم بالتعجل والتسابق مع الوقت، ويميل هؤلاء الأفراد إلى العدوانية و السرعة في اتخاذ قراراتهم [ناهدة سكر، 2003] ص 100 .

التعريف الإجرائي : هو الدرجة التي يحصل عليها السائق في مقياس نمط السلوك أ لناهدة سكر .

التفاوت غير الواقعي

التعريف الاصطلاحي : اعتقاد السائق أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو، ومن ثم لا يتخذ الإجراءات الوقائية التي تمنع الخطر عنه [شغارسكروالف، 1994] .

التعريف الإجرائي : الدرجات التي يتحصل عليها السائق على مقياس التفاؤل غير الواقعي لمحمد بدر الأنصاري .

سلوك المخاطرة :

التعريف الاصطلاحي : يعرفها جاكسون 1994 Jackson بأنها الميل، الى المجازفة والاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة بالنسبة للفرد.

التعريف الإجرائي: الدرجة التي يتحصل عليها السائق على مقياس سلوك القيادة المخاطرة، بحيث إذا تحصل السائق على درجة تتراوح بين ((0 و 61)) (فإن لديه مستوى مخاطرة ضعيف، وإذا تحصل على درجة تتراوح بين ((62 و 103)) (فإن لديه مستوى مخاطرة متوسط، أما إذا تحصل على درجة تتراوح بين ((104 و 185)) (فإن لديه مستوى مخاطرة مرتفع).

حوادث المرور: هو كل واقعة مرورية تنجم عنها إصابة أو خسارة في الممتلكات بصورة عامة وبدون قصد مسبق تسببها المركبات أثناء حركتها أو في توقفها في مكان ما [أكرم عبد القادر أحمد أبو اسماعيل، 1997]، وقد شمل بحثنا هذا كل أنواع حوادث المرور التي وقعت للسائق سواء أثناء السير في الطرقات السريعة، داخل وخارج المدن، سواء وقع له حادث مع سيارة أخرى أو مع راجل .

مجالات الدراسة :

المجال المكاني : لقد تم إجراء هذه الدراسة في 12 ولاية من الوطن، وهذه الولايات هي: الجزائر، بومرداس، تيبازة . البلدية، المدينة، البويرة . برج بوعريريج، قسنطينة. عين الدفلى، تلمسان الجلفة، الوادي .

المجال الزماني : حاولنا تقسيم هذه الدراسة إلى مرحلتين : مرحلة الدراسة الاستطلاعية والتي امتدت من شهر أكتوبر 2010 إلى غاية فيفري 2011 حيث تم الاتصال بأفراد العينة في دراسة استطلاعية و شرحت لهم الغاية من البحث. وبعد جمع استمارات المقاييس، قمنا بدراسة الخصائص السيكومترية (الصدق و الثبات) لمعرفة مدى

مناسبتها لأفراد عينة البحث، كما تمت الاستفادة من آراء المحكمين وبعض السائقين في إعادة صياغة بنود هذه المقاييس وتعديلها، تلتها مرحلة الدراسة الأساسية التي انطلقت من شهر مارس 2011 إلى غاية أوت 2011 وقد تم خلال هذه الفترة الاتصال بأفراد العينة وشرحت لهم الغاية من هذه الدراسة وما أنتظره منهم، كما تم خلال هذه الفترة توزيع الاستمارات الخاصة بمقاييس نمط السلوك أ والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة، و بعد جمع الاستمارات في حدود شهر أوت 2011 تم تفرغ البيانات ثم تحليلها و أخيرا تفسير نتائجها.

أدوات جمع البيانات :

مقياس نمط السلوك : صمم هذا الاختبار من طرف ناهدة سكر، يقيس الأنماط السلوكية للشخصية ويتكون من 52 بندا، بحيث تعطى درجتين عند الاجابة بنعم ودرجة عند الاجابة بنوعا ما وصفر عند الاجابة بلا، وعلى هذا الأساس فإن ارتفاع الدرجة يكون في اتجاه خصائص سلوك نمط أ .

مقياس التفاؤل غير الواقعي : يعتبر التفاؤل غير الواقعي توقعاً إيجابياً لأحداث مستقبلية مما قد يجعل الفرد ينتظر الأحسن ويستبعد الأسوأ وهذا ما قد يتسبب في حدوث نتائج غير متوقعة قد تعرضه للمخاطر [10] ص ص 30-45، قام محمد بدر الأنصاري بإعداد هذا المقياس الذي يتكون من 33 بندا، 17 بندا خاصا بالأحداث المفجعة و 16 بندا خاصا بالأحداث السارة، لقد تم الاعتماد على سلم مكون من 5 درجات (على طريقة ليكرت) تتراوح من إطلاقاً إلى دوماً كما هو مبين في الجدول التالي:
جدول رقم (01) يبين طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي .

البنود	إطلاقاً	نادراً	أحياناً	غالباً	دوماً
بنود إيجابية	0	1	2	3	4
بنود سلبية	4	3	2	1	0

مقياس سلوك المخاطرة : لقد تم إعداد مقياس سلوك المخاطرة لدى السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث من خلال تنفيذ الإجراءات التالية :
لقد تم الاعتماد على طريقة ليكرت في عملية التصحيح، حيث يطلب من السائق اختيار درجة موافقته أو عدمها على سلم متكون من S مستويات تتراوح ما بين إطلاقاً إلى دوماً، و الجدول التالي يبين تصحيح سلوك المخاطرة :

جدول رقم (02) يبين طريقة تصحيح سلوك القيادة المخاطرة .

البدائل	إطلاقاً	نادراً	أحياناً	غالباً	دوماً
الدرجات	0	1	2	3	4

أدوات تحليل البيانات : لقد تمت الإستعانة بنظام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية برنامج Statistical Package for Social Sciences SPSS في التحليل الإحصائي لنتائج البحث، وقد تم استعمال الأساليب الإحصائية التالية: النسبة المئوية، المتوسط الحسابي، الانحراف المعياري، اختبار ت (T.Test) **عرض النتائج ومناقشتها :**

الإجابة على الفرضية العامة الأولى : هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ"، واختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test للمقارنة بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ"، ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي :

جدول رقم (03) يبين دلالة الفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين في نمط السلوك أ .

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		نمط السلوك «أ»
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	
0,05	-2,48	14,99	51,17	14,77	54,87	

يتبين من خلال الجدول رقم (03) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 54,87 بانحراف معياري 14,77، في حين بلغ متوسط درجات السائقين الغير مرتكبين للحوادث 51,17 بانحراف معياري 14,99 . وبلغت قيمة ت [-2,48] وهي قيمة دالة عند مستوى 0,05، وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ"، كما يؤكد فريدمان وروزنمان 1974 Friedman et Rosenman أن هناك علاقة بين النمط السلوكي ومدى قابليته للمخاطرة، فنوي النمط السلوكي أ أكثر استعدادا لممارسة الرياضة الخطرة مقارنة بنمط السلوك ب. [Nathalie N.2009] فالأشخاص الذين يتصفون بالسرعة و نفاذ الصبر بالإضافة إلى العدوانية و التوتر هم الأكثر عرضة لارتكاب حوادث المرور، وفي هذا السياق توصلت دراسة عبير فؤاد أحمد إلى أن ارتفاع معدلات حوادث

الطرق ومخالفات المرور ترجع إلى السرعة في الطرق السريعة بنسبة تصل إلى 34 %، وجاءه العدوانية و توكيد الذات و الاندفاعية كأبرز صفات قائدي السيارات من مرتكبي الحوادث المرورية [عبيد فؤاد احمد،2010] .

الإجابة على الفرضية العامة الثانية : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي، ولاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي، كما هو مبين في الجدول التالي :

جدول (04) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين في التفاؤل غير الواقعي.

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث المتوسط الانحراف		السائقين المرتكبين للحوادث المتوسط الانحراف		التفاؤل غير الواقعي
غير دالة	1,16	الحسابي المعياري 13,12	الحسابي المعياري 87,54	الحسابي المعياري 14,61	الحسابي المعياري 85,93	

يتضح من خلال الجدول رقم (04) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 85.93 بانحراف معياري 14.61، أما متوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور فقد بلغ 87.54 بانحراف معياري 13.12، وقد قدرت قيمة "ت" ب [1,16] وهي قيمة غير دالة إحصائية، وهذا ما يعني أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي، وهذه النتيجة هي عكس ما توصل إليه أحمد عبد الخالق 1998 الذي أشار إلى أن مصطلح التفاؤل الغير واقعي المقدم من طرف واينشتاين Weinstein والذي يعني التفاؤل الذي لا تصوغه المقدمات أو الوقائع، قد يعرضه للمخاطر [أحمد عبد الخالق، 1998] ص 58، وهي نفس النتيجة التي توصل إليها عادل هريدي الذي وجد أن هناك علاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة، ولعل توصلنا إلى عدم وجود فروق جوهرية بين التفاؤل غير الواقعي وارتكاب حوادث المرور قد يفسر بتمويه الإجابات من طرف أفراد العينة.

الإجابة على الفرضية العامة الثالثة : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في سلوك المخاطرة، ولاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم(05) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين في سلوك المخاطرة.

مستوى قيمة ت الدلالة	السائقين غير المرتكبين		السائقين المرتكبين		سلوك المخاطرة
	للحوادث الانحراف	المتوسط	الانحراف	المتوسط	
0,01	5,15-	المعياري 15,70	الحسابي 27,08	المعياري 19,74	36,34

يتضح من خلال الجدول رقم (05) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 36.34 بانحراف معياري 19.74، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 27.08 بانحراف معياري 15.70، أما قيمة "ت" فقد بلغت [-5.15] وهي قيمة دالة إحصائيا عند مستوى 0.01، وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة، فسلوك المخاطرة يساهم في زيادة حوادث المرور، وفي هذا الصدد فقد كشفت دراسة خالد السيف عن وجود نمط عام لسلوك قيادة السيارات يتسم بالميل إلى المخاطرة، و أن هناك ارتباط قوي بين النمط السلوكي و ارتفاع الحوادث و المخالفات التي تقع في الشوارع و الطرقات. و تبين أن 46% من السائقين يتعرضون لحادث أو أكثر خلال فترة قيادتهم [خالد السيف، 2009].

خاتمة :

تمحور الهدف الأساسي للدراسة حول محاولة معرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و الغير مرتكبين لحوادث المرور في كل من نمط السلوك "أ" و التفاوض غير الواقعي و سلوك المخاطرة. وبعد اختبار فرضيات البحث تم التوصل إلى :

تحقق الفرضية الاولى حيث تميز الشخصية الجزائرية بمجموعة من الخصائص التي ساهم الاستعمار وبعض الظروف المحيطة في صقلها ومن جملتها السرعة و نفاذ الصبر، التوتر والانفعال والعدوانية والانديفاع التي تعتبر حسب الدراسات من العوامل المؤدية إلى الحوادث المرورية، وبالتالي ينبغي البحث عن سبل تعديل هذه الخصائص المساهمة في ارتفاع حوادث المرور في البيئة الجزائرية بالطرق المناسبة، وفي هذا الصدد، فقد توصل لاييدوس 1975Lapidos ، كوننافو 1975 Cannavo ، نوردين 1982Nordone ، لوكمان وآخرون 1984Lockmanet al، روش 1984Roush إلى أن هناك فعالية للعلاج العقلاني الانفعالي في خفض درجة العدوانية لدى عينات متنوعة من الأطفال والمراهقين والشباب . وبلور وودز 1987 Woods وعصام عبد اللطيف العقاد 2001 ما أكده الباحثون السابقون من جدوى تأثير العلاج العقلاني الانفعالي في تقليل نمط

السلوك أ المتمثل في عدم الصبر والعدوان والغضب والقلق [بن عبد الله محمد،] ص ص 42-43 .

عدم تحقق الفرضية العامة الثانية مع أن الكثير من الباحثين يثبتون أن هناك علاقة بين التفاؤل غير الواقعي وارتكاب الحوادث، مثل دراسة عادل هريدي الذي توصل إلى وجود ارتباط موجب للتفاؤل غير الواقعي بسلوك المخاطرة باعتبار أن هذا التفاؤل يجعل السائق يغامر من حيث الزيادة في السرعة أو التجاوز الخطر أو عدم احترام إشارات المرور [عادل هريدي، 2002] ص 120، فعلى الرغم من أن بعض أفراد العينة كانوا يقولون بصريح العبارة أنهم لن يتعرضوا لحوادث المرور بحجة أن لديهم خبرة في القيادة أثناء المقابلة المفتوحة، غير أن نتيجة تطبيق مقياس التفاؤل غير الواقعي كانت عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في التفاؤل غير الواقعي وقد يرجع السبب في ذلك إلى أن أفراد العينة لم يصرحوا عن معتقداتهم الحقيقية أثناء الإجابة على بنود المقياس، كما قد ينسب ذلك إلى الأداة في حد ذاتها فمع أنها صممت في بيئة عربية غير أن خصوصيات البيئة الجزائرية قد تتطلب دراسات أدق وأكثر تخصصا في مجال تكييف مقياس التفاؤل غير الواقعي، وهذا ما يطرح ضرورة تكييف المقاييس بما يتناسب والبيئة الجزائرية لأن هناك مقاييس مقتنة في بيئات عربية لكنها تحتاج إلى تكييف للبيئة الجزائرية، ومهما يكن فإن الحملات التوعوية السليمة قد تلعب دورا كبيرا في تعديل الأفكار الغير واقعية للسائق الجزائري ولعل هذا ليس غريبا عن ثقافتنا الإسلامية المتجدرة في الشعب الجزائري فلو اتبعنا سنة الرسول عليه الصلاة والسلام لتلمسنا ذلك في العديد من المواقف التي كان فيها يحث على التفاؤل الإيجابي الواقعي المقترن بالعمل المتعدي حدود الأمانى ((عَنِ ابْنِ عَبَّاسٍ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا، أَنَّ النَّبِيَّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ دَخَلَ عَلَى أَعْرَابِيٍّ يَعْودُهُ قَالَ وَكَانَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ إِذَا دَخَلَ عَلَى مَرِيضٍ يَعْودُهُ فَقَالَ: لَهُ لَا بَأْسَ طَهُورٌ إِنْ شَاءَ اللَّهُ قَالَ فَلْتِ طَهُورٌ كَلَّا بَلْ هِيَ حُمَى تَفُورٌ أَوْ تَنْوَرٌ عَلَى شَيْخٍ كَبِيرٍ تُزِيرُهُ الْقُبُورَ فَقَالَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: فَتَعَمَّ إِذَا)) .

لقد توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى أن سلوك المخاطرة يساهم في ارتكاب السائقين لحوادث المرور وهذا ما تؤكدته العديد من الدراسات، منها تلك التي بينت أن 46 في المائة من السائقين في المملكة قد تعرضوا لحادث مرور بسبب سلوكيات المخاطرة أثناء قيادتهم [120] ص 1 . وفي هذا الإطار فقد حذر الشارع الكريم من أن يرمي المرء بنفسه في التهلكة فيضر نفسه أو نفس غيره، فقد كرمت الشريعة الإسلامية هذه النفس البشرية واعتبرت الاعتداء عليها من أكبر الكبائر قال تعالى: مِنْ أَجْلِ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَى بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا ۗ وَلَقَدْ جَاءَهُمْ رَسُولُنَا بِالْبَيِّنَاتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِنْهُمْ بَعَدَ ذَلِكَ فِي الْأَرْضِ

لْمُسْرِفُونَ (32) (المائدة)، وحفظاً على النفس البشرية من التعدي عليها شرع الإسلام أحكاماً للمرتكبين للحوادث حيث فرض القصاص على القتل العمد كعقوبة له وزجراً لغيره وحماية للأفراد من العدوان عليهم بغير حق، وأوجب الدية والكفارة على القتل الخطأ قال تعالى: (وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ أَنْ يَقْتُلَ مُؤْمِنًا إِلَّا خَطَأً وَمَنْ قَتَلَ مُؤْمِنًا خَطَأً فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَدِيَّةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ إِلَّا أَنْ يَصَدَّقُوا فَإِنْ كَانَ مِنْ قَوْمٍ عَدُوًّا لَكُمْ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَإِنْ كَانَ مِنْ قَوْمٍ بَيْنَكُمْ وَبَيْنَهُمْ مِيثَاقٌ فَدْيَةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ وَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ فَمَنْ لَمْ يَجِدْ فَصِيَامًا شَهْرَيْنِ مُتَتَابِعَيْنِ تَوْبَةً مِّنَ اللَّهِ وَكَانَ اللَّهُ عَلِيمًا حَكِيمًا) (سورة النساء 92 93) .

قائمة المراجع :

1. أحمد محمد عبد الخالق، التفاؤل و صحة الجسم،دراسة عاملة، مجلة العلوم الاجتماعية، المجلد 26، العدد 2، 1998 .
2. أكرم عبد القادر أحمد أبو إسماعيل، دور المؤسسات التربوية في حملات التوعية المرورية، الندوة العلمية الأربعين أساليب و رسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997 .
3. بدر الأنصاري، إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة و الطالبات في الكويت، مجلة دراسات نفسية، المجلد الحادي عشر، العدد 2، مصر 2001 .
4. بن عبد الله محمد، سيكوباتولوجيا الشخصية المغاربية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
5. خالد السيف، تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية المتعلقة بسلك قيادة السيارات بالمملكة، مركز المنشاوي للدراسات و البحوث، 2009 .
6. سهام بوعموشة حصيلة مرعبة لحوادث المرور في الجزائر أكثر من 13 ألف قتيل خلال الثلاث سنوات الأخيرة، جريدة الشعب العدد ، الصادرة في 17-08-2009.
7. شغار سكروالف، التفاؤلية الدفاعية، مجلة الثقافة التقنية المتخصصة، المجلد 5 العدد 18، 1994، لبنان.
8. عبد الرحمن يحي حاج عبد الله، تقرير عن ندوة التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، المجلة العربية للدراسات الأمنية و التدريب، المجلد 25.
9. عبيد فؤاد أحمد، أبرز صفات مرتكبي حوادث الطرق، الأهرام، السنة 135، العدد 45307، 23، ديسمبر 2010 .
10. عادل محمد هريدي، علاقة الإقدام على المخاطرة اللاموضوعية بالاعتقادات التوهامية ، مجلة دراسات عربية في علم النفس، المجلد 1 العدد 1، يناير 2002 .

11. علي سعيد الغامدي، تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور، الندوة العلمية الأربعة، أساليب و وسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 1997 .
12. عياش بن الشيخ، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين، دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة، مذكرة ماجستير غير منشور في علم النفس العمل و التنظيم، جامعة الجزائر، 2008 .
13. محمد أحمد النابلسي، علاقة حوادث السير بتسوية الدفاعات النفسية، ورقة مقدمة في مؤتمر السير في دول الخليج، الكويت، مارس 2002.
14. ناهدة سكر، الاختبارات و المقاييس النفسية و التربوية، ط1، دار المناهج للنشر و التوزيع، عمان، 2003 .
15. نشوة كرم عمار أبو بكر، الاحتراف النفسي للمعلمين ذوي النمط أ و ب و علاقته بأساليب مواجهة المشكلات، مذكرة لنيل درجة الماجستير، جامعة العلوم، 2007.
16. يوسف محمد عبده، حجم مشكلة المرور في الأردن أسبابها و دور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير، الندوة العلمية الأربعة، أساليب و وسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997.
17. الموقع الرسمي للشرطة الجزائرية قانون المرور <http://www.dgsn.dz/ar/infrations-au-code-de-la-route.php>. 07.10.2011 .
18. وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الامن عبر الطرق، احصائيات حوادث المرور، الجزائر، 2014 .
19. Nathalie Nallat ,Profils de Personnalité en lien avec les infractions et/ ou les accidents de la route, thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université Lyon 2 , paris , 2009.