

أثر حوادث المرور في تشويه الدفاعية النفسية لدى السائق

الشاب

من إعداد: وافية صحراوي وسليمة لعطوي.

المؤسسة: جامعة بوزريعة الجزائر. جامعة تيزي وزو

ملخص:

تعد فئة الشباب فئة الشباب (18-35 سنة) الأكثر عرضة لحوادث المرور والتي تشير الدراسات على أنها السبب الرئيسي في موتهم. إن مجرد تخيل التعرض الشخصي لخطر ما يهدد بالموت يحدث تشويها الآلية الدفاعية النفسية والتي يطلق عليها اسم "التفأولية الدفاعية" والتي تعني في مفهومها "اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار، تصيب الآخرين فقط ولا تصيبه هو شخصيا." مما يجعل الفرد يميل إلى ركوب المخاطر .

وعليه فاعتقاد الفرد " السائق " أنه أقل عرضة من غيره للأخطار يدفعه لإهمال الإجراءات الوقائية اللازمة. فتعرض الشباب وصغار السن للحوادث المرور والمتورطين فيها، فقد بينت إحصائيات المركز الوطني للوقاية عبر الطرقات لسنة 2008 على أن أكثر من 64.13 %، من السواق المتورطين في الحوادث المرور هم من فئة العمرية 18-39 سنة.

ومن خلال ما سبق نحاول في هذه الدراسة معرفة هل هناك فروق في عدد الحوادث المرتكبة من قبل السائقين الشباب والتفأولية الدفاعية لديهم؟

1. مقدمة:

أصبحت حوادث المرور تشكل هاجس لكل أفراد المجتمع، فبعض النظر عن الخسائر الاقتصادية والاجتماعية فقد باتت تحصد أرواح الأبرياء يفوق ما تحصده الحروب والكوارث الطبيعية ناهيك عن الإعاقات. تؤكد الدراسات على تشابه الأسباب المؤدية إلى مقتل أكثر من نصف مليون شخص في العالم سنويا. فنجد أن 20 % منها سببه السرعة الفائقة و 30 % أسباب مختلفة ما بين التجاوز الخطير، سوء حالة الطرقات، سوء الأحوال الجوية... الخ، في حين نجد 50% أسباب تعزى للعامل النفسي أي الوضع النفسي لسائق المركبة.

وفي نفس السياق أشارت إحصائية طبية على أن أكثر من 60 % من رواد العيادات

الطبية يعانون ضغطا نفسيا. تؤكد الدراسات الميدانية والسيكولوجية المختلفة المصادر والتوجهات على وجود عوامل مشتركة في شخصيات سائقي المركبات في جميع أنحاء العالم. كما تؤكد الدراسات أيضا على وجود علاقة بين التكوين النفسي لشخصية السائق ونظرتة للحياة وعدد الحوادث التي يمكن أن يسببها سواء لنفسه أو لغيره.

كما تفيد أيضا أن حوالي 85 % من حوادث المرور يرجع السبب فيها إلى الأشخاص الذين ثبت من دراسة حياتهم البيئية والمدرسية والعملية أنهم غير مستقرين نفسيا وعاطفيا. وتعد فئة الشباب (18-35 سنة) الأكثر عرضة لحوادث المرور والتي تشير الدراسات على أنها السبب الرئيسي في موتهم. إن مجرد تخيل التعرض الشخصي لخطر ما يهدد بالموت يحدث تشويها لآلية الدفاعية النفسية، والتي يطلق عليها اسم "التفاؤلية الدفاعية" والتي تعني في مفهومها "اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار، تصيب الآخرين فقط ولا تصيبه هو شخصيا." مما يجعل الفرد يميل إلى ركوب المخاطر.

وعليه فاعتقاد الفرد " السائق " أنه أقل عرضة من غيره للأخطار يدفعه لإهمال الإجراءات الوقائية اللازمة. فقد بينت إحصائيات المركز الوطني للوقاية عبر الطرقات لسنة 2008 على أن أكثر من 64.13 % من السواق المتورطين في حوادث المرور هم من فئة الشباب وصغار السن إذ يتراوح سنهم ما بين 18-39 سنة. ومن خلال ما سبق سنحاول في هذه الدراسة معرفة هل هناك فروق في عدد الحوادث المرتكبة من قبل السائقين الشباب والتفاؤلية الدفاعية لديهم؟

2. الفرضية:

هناك فروق في عدد الحوادث المرتكبة من قبل السائقين الشباب والتفاؤلية الدفاعية لديهم.

3. تحديد المصطلحات:

التفاؤلية الدفاعية: اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين فقط ولا تصيبه هو شخصيا.

الجانب الإجرائي:

4. المنهج المتبع في الدراسة:

اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي كونه يتلاءم وطبيعة موضوعنا.

1.4. عينة الدراسة :

تتكون عينة الدراسة من 161 فرد من الجمهور العام (لوكالات التأمين وإعادة التأمين بالجزائر العاصمة) ومن كلا الجنسين، وقد تم اختيارهم بطريقة عشوائية.

2.4. الخصائص الوصفية لأفراد العينة:

تتميز عينة بحثنا فيما يلي :

الجدول رقم (1): يبين توزيع أفراد العينة حسب الجنس.		
الجنس	التكرار	النسبة المئوية
الذكور	109	67.77%
الإناث	52	32.30%
المجموع	161	100%

يتضح من خلال الجدول المبين أعلاه أن نسبة السائقين الشباب ذكور تفوق نسبة لسائقات وذلك ما تؤكد 67.77 % ذكور في مقابل 32.30 % إناث.

الجدول رقم(2) : يبين توزيع أفراد العينة حسب السن.		
الفئات	التكرار	النسبة المئوية
18 – 30	94	58.39%
31 – 40	67	41.61%
المجموع	161	100%

يبين الجدول أعلاه أن أغلبية أفراد العينة دون الثلاثين هذا ما تؤكد نسبة 58.39% هم من فئة العمرية 18-30 سنة في مقابل 41.61% هم من فئة 31-40 سنة.

الجدول(3): يبين توزيع أفراد العينة حسب أقدمية رخصة السياقة		
أقدمية الرخصة	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 2 سنتين	46	28.57%
من 3 إلى 5 سنوات	69	42.86%
من 6 إلى 9 سنوات	44	27.33%
أكثر من 10 سنوات	2	1.24%
المجموع	161	100%

يظهر الجدول المبين أعلاه أن أغلبية أفراد العينة هم من ذوي أقدميه في السياقة تتراوح ما بين 3-5 سنوات وذلك بنسبة 42.86%، تليها فئة الذين لديهم رخصة سياقه أقل من سنتين وذلك بنسبة 28.57%، في حين نجد نسبة 27.33% من أفراد العينة هم من ذوي الأقدمية التي تتراوح ما بين 6-9 سنوات.

الجدول رقم(4): يبين توزيع أفراد العينة حسب عدد الحوادث المرتكبة.		
عدد الحوادث المرتكبة	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 2 سنتين	33	20.50%
من 3 إلى 5 سنوات	124	77.02%
من 6 إلى 9 سنوات	4	2.48%
أكثر من 10 سنوات	/	/
المجموع	161	100%

يتبين لنا من الجدول المبين أعلاه أن أغلبية أفراد العينة التي وقع لها حوادث هي من فئة ذوي الأقدمية من 3 إلى 5 سنوات، وهذا ما تؤكدته نسبة 77.02%، تليها فئة حديثي الحصول على رخصة السياقة وذلك بنسبة 20.50%، بينما نجد أن 2.48% فقط من أفراد العينة هم من ذوي أقدمية تفوق 6 سنوات.

5. أداة الدراسة:

اعتمدنا في دراستنا على الاستبيان المقسم إلى المحاور التالية:

المحور الأول: الخاص بالبيانات الشخصية

المحور الثاني: يتضمن بيانات السياقة.

المحور الثالث: التفاوضية الدفاعية.

وقد تمت الدراسة السيكومترية لأداة الدراسة حيث تم التأكد من ثبات وصدق الاستبيان حيث بلغ معامل ألفا كرونباخ (0.86)، وقدر معامل الصدق (0.92) ومنه فالأداة صالحة للاستخدام.

6. عرض وتحليل النتائج:

قصد التحقق من فرضية بحثنا والتي تنص " على أنه: هناك فروق في عدد الحوادث المرتكبة من قبل السائقين الشباب والتفاوضية الدفاعية لديهم. قمنا بحساب "ت" ستودنت لدلالة الفروق بين المتوسطات والجدول الموالي يوضح النتائج:

الجدول رقم (5): نتائج اختبار "ت" ستودنت لدلالة الفروق بين المتوسطات.					
	المتوسط	الانحراف	"ت"	درجة الحرية	مستوى الدلالة
التفاوضية الدفاعية	2.73	1.10	31.3	160	دال عند 0.01

يبين الجدول أعلاه أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية في التشوهات الدفاعية النفسية للسائقين الشباب والفرق لصالح التفاوضية الدفاعية، وعليه تتحقق فرضية بحثنا التي تنص على أن هناك فروق في عدد الحوادث المرتكبة من قبل السائقين الشباب والتفاوضية الدفاعية لديهم.

وقد يشير ذلك إلى أن السائق الشاب مقتنع بأنه أقل عرضة للأخطار من الآخرين مما يدفعه إلى إهمال الاجراءات الوقائية اللازمة ويفسر عدم إدراكه للخطر، ويظهر ذلك من خلال المناورات الخطيرة والإفراط في السرعة بغرض معرفة أقصى حد لسيارته. ضف إلى ذلك عدم احترامه لقوانين المرور بصفة عامة.

فرغم قدرة السائق الشاب على مواجهة أخطار المرور إلا أنه يمكن أن يصادف حالات لا يمكنه تجاهلها كالكبار في السن أو ضعيف البصر وغيرهم، وهنا يجب التنبيه على أن العجز أو المخمور أو الكبار أو ناقص القدرة على التركيز هو السائق الأخر الذي قد ينقص من توقعاته لكفاءاته الذاتية في مجال القيادة.

وعليه فإنه يصبح من الضروري أن تهدف الحملات التوعوية والتحسيسية إلى تغيير هذه التفاؤلية الدفاعية المشوهة والمخوفة بالمخاطرة بتفاؤلية وظيفية (الموضوعية)، تقوم على أساس الشعور بانخفاض تعرض السائق الشاب للأخطار بسبب اتخاذه لكافة الإجراءات الوقائية اللازمة من خلال اعتماده السلوك الوقائي السليم.

7. اقتراحات:

- ❖ تكثيف الحملات التوعوية من خلال الاشهار (الاعلانات الخاصة بالجمهور العام وبالفئات المقصودة الشباب) مثلاً:
- ❖ وضع الاعلان المحذر من أخطار السرعة في البرامج الشبابية مع اعتماد الشخصيات البارزة فيها.
- ❖ وضع ومضات اشهارية بين شوطي المقابلة الرياضية.
- ❖ الابتعاد عن التضخيم سبب من أسباب حوادث المرور عن اخر مما يؤدي إلى شيوعه، الأمر الذي يؤدي إلى استسهاله خاصة من قبل التواقين للتجربة وركوب المخاطرة.

8. قائمة المراجع:

1. الأنصاري، بدر محمد. (2001) إعداد مقياس للتفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة والطالبات في الكويت. مجلة دراسات نفسية، المجلد 11، ص ص 194-243.
2. عبد الفتاح سيد درويش، (2005)، بعض محددات الميل إلى الحوادث المرورية، سلوك المخاطرة والمسؤولية الاجتماعية والتوجه القيمي التقليدي، دراسات نفسية، مجلد 15، العدد 3، يوليو.
3. عبد الحميد صفوت ابراهيم، (1992)، العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وسلوك التدخين، مجلة علم النفس، العدد 22، السنة 06.