

## أثر التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية دراسة وصفية مقارنة

بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور

Samir NAMOUNI

نعموني سمير<sup>(1)</sup>

Fathia BOUACHA

بوعيشة فتحية<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> أستاذ محاضر " أ " بالمركز الجامعي مرسلي عبد الله بتيبازة - الجزائر

البريد الإلكتروني: namounisamir@hotmail.fr

<sup>(2)</sup> أستاذ محاضر " ب " بجامعة يحي فارس بالمدينة - الجزائر

البريد الإلكتروني: fathia.bouaicha@yahoo.fr

تاريخ النشر	تاريخ القبول	تاريخ الإيداع
2019/12/01	2019/09/23	2019/08/05

### المخلص:

تتناول هذه الدراسة أحد العوامل النفسية التي قد تساهم في ارتكاب السائقين لحوادث المرور، وهي التفاؤل غير الواقعي، الذي يعني التوقع الإيجابي لأحداث مستقبلية، مما يجعل الفرد ينتظر الأحسن ويستبعد الأسوأ، وهذا ما قد يتسبب في حدوث نتائج غير متوقعة قد تعرضه للمخاطر، وهذا ما دفعنا إلى القيام بهذه الدراسة بهدف معرفة مساهمة التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين المرتكبين وغير المرتكبين في ارتكاب الحوادث المرورية.

ومن أجل تحقيق هذا الهدف تم اعتماد الدراسة السببية المقارنة وهي أحد أنواع دراسات المنهج الوصفي، على عينة تتكون من 400 سائقا (196 سائقا مرتكبا لحوادث المرور و204 سائقا غير مرتكب لحوادث المرور)، تم اختيارهم بطريقة قصدية، وذلك بتطبيق مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعدّه محمد بدر الأنصاري، واستخدام اختبار T.Test للفروق، وبعد المعالجة الإحصائية توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي.
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاؤل غير الواقعي.
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المالي للتفاؤل غير الواقعي.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي.

الكلمات المفتاحية: التفاؤل غير الواقعي ؛ حوادث المرور ؛ السائقين المرتكبين لحوادث المرور؛ السائقين غير المرتكبين لحوادث المرور.

## The contribution of the unrealistic optimism on traffic accidents Comparative descriptive study between drivers who have committed traffic accidents and drivers who have not committed it

### Abstract:

This study focused on some psychological factors that can contribute to drivers committing traffic accidents, unrealistic optimism means the positive anticipation of future events, so that the individual waits for the best and excludes the worst, which can lead to unanticipated results that may expose him to risks, So, this study aimed to identify the contribution of unrealistic optimism among drivers who have committed and who have not committed traffic accidents.

The purposive sample of causal comparative study consisted of 400 drivers, (196 of them have committed a traffic accident and 204 of them have not committed it). The study tool is unrealistic optimism questionnaire by Mohamed Badr EL- ANsari.

The study found the following results:

- There are no statistical significant differences on unrealistic optimism between the average degree of drivers who have committed and who have not committed traffic accidents
- There are no statistical significant differences on the professional and social aspect of unrealistic optimism between the average degree of drivers who have committed and who have not committed traffic accidents.
- There are no statistical significant differences on the financial aspect of unrealistic optimism between the average degree of drivers who have committed and who have not committed traffic accidents.
- There are statistical significant differences on health aspect of unrealistic optimism between the average degree of drivers who have committed and who have not committed traffic accidents.

**Keywords:** *Unrealistic optimism; traffic accidents; drivers who have committed traffic accidents; drivers who have not committed traffic accidents.*

### المقدمة:

لقد ظهرت المشكلة المرورية في العالم عند نهاية القرن الثامن عشر بظهور وسائل النقل والاتصال وكذا تزايد عدد السكان والمركبات، 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 خطراً 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 العالمي (عبدو محمد، 1997)، وإذا كانت ظاهرة حوادث المرور مشكلة تعاني منها كل دول العالم، فإنها تبرز بشكل لافت للأنظار في دول العالم الثالث، حيث تحصد أرواح صغار السن من الشباب الذين يعتبرون أساس التنمية في بلدانهم.

وفي هذا الصدد أشار جاكوب وسيدر Jakobs and Sayder أن معدلات الوفيات لكل من 100.000 مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل العشرين ضعفا بالنسبة للدول الأوروبية وأمريكا الشمالية (الغامدي، 1997)، وتشير إحصائيات الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب بتاريخ السادس ماي 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.

والجزائر كغيرها من الدول العربية بذلت جهودا كبيرة للحد من هذه الظاهرة، وذلك من خلال تكاتف جهود مصالح الدرك والأمن الوطني، بالإضافة إلى الحملات التوعوية، لكن لا القوانين الردعية، ولا مشاريع تهيئة الطرق، ولا جهود كل من مصالح الدرك والأمن ساهمت في الحد من تقاوم هذه الظاهرة، دليل ذلك أن الجزائر تحتل المرتبة الرابعة عالميا بعد كل من الولايات المتحدة، إيطاليا، فرنسا، والمرتبة الثانية على الصعيد المغربي حسب إحصائيات 2009 (بوعموشة، 2009)، وفي هذا السياق فقد أحصت مصالح الشرطة الجزائرية حوالي 424 حادث خلال الثلاثي الأول من سنة 2011، وحوالي 4786 جريحا و149 قتيل في نفس السنة. 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% (الموقع الرسمي للشرطة، 2011). كما تساهم الاختلالات الميكانيكية للمركبة من انفجار الأطر وعدم صلاحيتها، والمكابح المعطلة في زيادة

الحوادث، حيث بلغت عدد الحوادث الناتجة عن المركبة 93 حادثا أي ما يعادل 2,30 % (بوعموشة، 2009: 02).

ولعل هذا ما جعل وزارة النقل تشدد على ضرورة المراقبة التقنية للمركبات وتفرض 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 تؤكد إحصائيات الثلاثي الأول من عام 2011 والتي تشير إلى أن 93,89 % من أسباب الحوادث ترجع إلى العامل البشري (الموقع الرسمي للشرطة، 2011: 01). 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 و168 جريحا من جراء هذه الحوادث حسب إحصائيات 2007 (بوعموشة، 2009: 01).

لقد أصبح معلوما أن الأشخاص الذين عادة ما يركزون على جوانب معينة من المعلومات ويميلون إلى إهمال جوانب أخرى، وهذا ما يعرف بالمعتقدات التوهمية المتمثلة في التفاؤل غير الواقعي Unrealistic Optimism الذي يعني اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصيا" (النايلسي، 2002). قد يتعرضون إلى الأخطار أكثر من غيرهم، ولقد توصلت العديد من الدراسات أن التفاؤل غير الواقعي يرتبط ارتباطا وثيقا بالحوادث المرورية، حيث أن هذا النوع من المعتقدات الإيجابية المبالغ فيها تعطي ثقة زائدة في نفس السائق مما يعرضه لارتكاب الحوادث المرورية، وهذا ما تؤكد دراسة روتر، كوين وألبري Rutter, Quine et Albery 1998 والتي بينت أن الحوادث الناتجة عن قيادة الدرجات الهوائية يقل احتمال حدوثها عند الأشخاص الذين يعتقدون أنهم معرضون للأخطار مثلهم مثل غيرهم، بالمقارنة بالقائدين الآخرين للدرجات الهوائية (الأنصاري، 2001).

وعلى الرغم من جدية المشكلة وخطورتها على حياة الفرد، إلا أن الوعي المروري مازال ضعيفا ويكاد ينعدم في سلوكيات بعض السائقين لاسيما لدى السائق الجزائري، والذي بالرغم من القوانين الردعية، والمبادرات النوعية التي تقوم بها الجهات الجزائرية المختصة من أجل الحد من هذه المشكلة، وذلك من خلال توعية السائق وترسيخ التربية والثقافة المرورية في ذهنه وسلوكه، إلا أننا لا نزال نلاحظ يوميا من خلال وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمكتوبة، أعدادا متزايدة من الحوادث المرورية التي أصبحت تنتشر بصورة مرعبة في طرقاتنا، لما ينجر عنها من خسائر أصبحت تنهك كاهل الأفراد والأسر والاقتصاد الوطني، بالرغم من الصيحات المتكررة سواء من السلطات بما فيها الدرك والأمن، والصحة... أو من جمعيات المجتمع المدني.

وانطلاقا من أن موضوع حوادث المرور هو موضوع متعدد الجوانب، يساهم فيه المهندس والاقتصادي والإعلامي ورجل الدين...، فإن علم النفس له دوره هو الآخر، باعتباره يتعامل مع السلوك البشري، حيث أثبتت الإحصائيات مساهمته بأكثر نسبة أكثر من 90 % في ذلك، وهذا ما دفعنا إلى الخوض بهذه الدراسة التي سنلقي الضوء على أحد العوامل النفسية، التي قد يكون لها دورا مباشرا وأثرا سلبيا على السلامة المرورية التي لا زالت تُقدر بنسبة منخفضة أمام حصيلة ضحايا هذه الظاهرة الخطيرة التي أصبحت تُتعت بـ "إرهاب الطرقات"، وخاصة وأن البحوث الإمبريقية التي تناولت هذا الموضوع قليلة في حدود اطلاعنا-. وبناء على ما تقدم تهدف هذه الدراسة إلى معرفة مساهمة التفاؤل غير الواقعي للسائقين المرتكبين وغير المرتكبين في ارتكاب الحوادث المرورية، ومن هنا يمكن أن نطرح التساؤلات التالية:

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي ؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاؤل غير الواقعي؟

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المالي للتفاؤل غير الواقعي؟

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي؟

**فرضيات الدراسة:**

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاؤل غير الواقعي.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المالي للتفاؤل غير الواقعي .

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي.

#### تحديد مفاهيم الدراسة:

#### التفاؤل غير الواقعي:

"هو توقع إيجابي لأحداث مستقبلية، مما قد يجعل الفرد ينتظر الأحسن ويستبعد الأسوأ وهذا ما قد يتسبب في حدوث نتائج غير متوقعة قد تعرضه للمخاطر" (الأنصاري، 2001 : 30-45).

وعليه فإن التفاؤل غير الواقعي هو مجموعة المعتقدات التوهمية من خلال التوقع الخاطئ والمبالغ فيه في انتظار الأحسن واستبعاد الأسوأ، ويتم هذا التوقع دون مبررات منطقية تؤدي إلى هذا الشعور، مما يتسبب في التعرض للمخاطر أيا كان نوعها، ويُستدل على التفاؤل غير الواقعي في هذه الدراسة من خلال الدرجات المتحصل عليها في مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعده محمد بدر الأنصاري لدى عينة الدراسة.

**حوادث المرور:**

"هي كل واقعة مرورية تتجم عنها إصابة أو خسارة في الممتلكات بصورة عامة وبدون قصد مسبق تسببها المركبات أثناء حركتها أو في توقفها في مكان ما" (أبو إسماعيل عبد القادر، 1997: 04).

وتشمل هذه الدراسة كل أنواع حوادث المرور التي وقعت للسائق سواء أثناء السير في الطرقات السريعة، سواء مع سيارة أخرى أو مع راجل داخل أو خارج المدينة.

**السائقين المرتكبين لحوادث المرور:**

يعرف السائق المرتكب لحوادث المرور إجرائيا في هذه الدراسة بأنه كل شخص يسوق مركبة تعرض لحادث مرور واحد على الأقل سواء مع مركبة أخرى أو مع راجل.

**السائقين غير المرتكبين لحوادث المرور:**

يعرف السائق غير المرتكب لحوادث المرور إجرائيا في هذه الدراسة بأنه كل شخص يسوق مركبة لم يتعرض لأي حادث مرور سواء مع مركبة أخرى أو مع راجل.

**منهج الدراسة وطريقة اجرائها:**

يقوم المنهج الوصفي على جمع البيانات وتصنيفها وتبويبها ومحاولة تفسيرها وتحليلها بهدف استخلاص النتائج ومعرفة كيفية الضبط والتحكم في هذه العوامل وأيضا التنبؤ بسلوك الظاهرة في المستقبل (سحو عبد الغني 1996: 48). وتماشيا مع أهداف البحث وطبيعة الفرضيات فقد استخدمنا الدراسة السببية المقارنة التي تركز على إجراء المقارنات بين الظواهر المختلفة لاكتشاف العوامل التي تصاحب حدثا معيناً (ملحم سامي، 2000: 329)، من خلال تبني الدراسة السببية المقارنة وهي أحد أنواع دراسات المنهج الوصفي، وقد تم إتباع الخطوات التالية :

- الاطلاع على ما كتب من دراسات وبحوث ذات علاقة بموضوع البحث .
- الاطلاع على القوانين المتعلقة بحوادث المرور.
- توزيع أسئلة الاستبيان الأولى على مجموعة من المحكمين (13 أستاذا) من جامعة البليدة 2 قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطفونيا.

- توزيع الاستبيان على مجموعة مكونة من 55 سائقا في دراسة استطلاعية قصد تعديل المقاييس.
- توزيع الاستبيان على أفراد العينة في الدراسة الأساسية.
- تقسيم أفراد العينة إلى مجموعتين، المجموعة الأولى مرتكبي حوادث المرور والمجموعة الثانية غير المرتكبين لحوادث المرور.
- تفرغ البيانات واستعمال الأساليب الإحصائية الملائمة للمقارنة بين المجموعتين في التفاؤل غير الواقعي.
- اعطاء تفسيرات كيفية، وذلك بالرجوع إلى الدراسات السابقة وإلى الواقع من ملاحظات الباحثين.

#### عينة الدراسة ومواصفاتها:

تم اختيار عينة الدراسة بطريقة قصدية، أي باستخدام العينة القصدية، وهي: "عينة التي يستخدم فيها الباحث الحكم الشخصي على أساس أنها الأنسب لتحقيق أهداف دراسته، دون أن يكون هناك قيود أو شروط غير التي يراها مناسبة وفق مواصفات محددة لأفراد العينة، مبنية على المعلومات المعروفة مسبقا". (برقوق؛ وعيشور، 2017: 240) وعلى هذا الأساس تم الاعتماد على هذا النوع من العينة لأنها تحقق أهداف هذه الدراسة بشكل أفضل، باعتبار أن السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور هم الأقدر على تقديم معلومات عن مشكلة الدراسة، ومن ثم تحقيق الغرض المطلوب. وخلال اختيارنا لعينة البحث قمنا بما يلي:

- تحديد المجتمع الأصلي للدراسة والمتمثل في شريحة السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور.
- تحديد حجم العينة، فإذا قدر أفراد مجتمع البحث بعشرات الآلاف أو عشرات المئات، فيستحسن سحب عينة تقدر نسبتها بـ 1% (أنجرس، 2006: 319).
- عند تحديد حجم عينة الدراسة، وبما أن حجم المجتمع الأصلي كبير، ولا نملك إحصائيات دقيقة حول نسبة السائقين، فقد قمنا باختيار عينة تتكون من 400 سائقا، تتوزع في كل القطر الجزائري، وقد فضلنا أخذ عينات من ولايات ساحلية (الجزائر،

بومرداس، تيبازة)، وداخلية (البليدة، المدينة، البويرة)، وشرقية (برج بوعريريج، قسنطينة)، وغربية (عين الدفلى، تلمسان)، وجنوبية (الجلفة، الوادي). وتتكون عينة هذه الدراسة من 400 سائقاً منهم 196 سائقاً مرتكباً لحوادث المرور بنسبة 49%، و204 سائقاً غير مرتكب لحوادث المرور أي بنسبة 50%.

أدوات الدراسة:

مقياس التفاؤل غير الواقعي :

في حدود اطلاعنا على المقاييس المتوافرة لقياس التفاؤل غير الواقعي، تم اختيار مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعدّه محمد بدر الأنصاري، وذلك لمجموعة من الاعتبارات أهمها أن هذا المقياس يسمح بالكشف عن مختلف الجوانب النفسية والصحية والمهنية والاجتماعية للفرد، كما أنه يتضمن ثلاثة أبعاد هي محل الدراسة (البعد المهني الاجتماعي، البعد الصحي، البعد المالي)، هذا بالإضافة إلى أنه من المقاييس التي يتم تطبيقها ذاتياً.

أ. وصف المقياس:

يتكون هذا المقياس من 33 بنداً، منها 17 بنداً خاصاً بالأحداث المفجعة، و16 بنداً خاصاً بالأحداث السارة، ويضم ثلاثة أبعاد هي كالتالي:

1. البعد المهني والاجتماعي: اعتقاد الفرد الغير الواقعي للمستقبل المهني والاجتماعي (الانجازات والاهتمامات)، ويشمل البنود (1.4.6.22.30.7.11.18.19.21.23).
2. البعد الصحي: اعتقاد الفرد الغير الواقعي اتجاه الصحة والمرض، ويشمل البنود (2.10.12.13.14.16.20.25.26.27.28.31.32.33)
3. البعد المالي: اعتقاد الفرد الغير واقعي تجاه مستقبله المادي، ويشمل البنود (3.5.8.9.15.17.24.29).

ب.تعليمة المقياس:

فيما يلي مجموعة من الأحداث المهمة التي يحتمل أن يتعرض الفرد لبعض منها في حياته اليومية، بعض هذه الأحداث سار، وبعضها مفجع. اقرأ من فضلك كل عبارة

جيدا، ثم حدد من وجهة نظرك حول مدى احتمال تعرضك لكل حدث من هذه الأحداث في الواقع ، وذلك بوضع علامة (×) أمام الاختيار المناسب لك .

### ج. طريقة تطبيق وتصحيح المقياس:

يُطلب من السائق اختيار إجابة واحدة من الاختيارات الخمسة التي يحتوي عليها المقياس (اطلاقاً، نادراً، غالباً، دوماً)، حيث يتم الاعتماد على طريقة ليكرت في عملية التصحيح، والجدول التالي يبين طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي:

جدول رقم (01): طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي

البدايل	اطلاقاً	نادراً	أحياناً	غالباً	دوماً
درجات البنود الإيجابية	0	1	2	3	4
درجات البنود السلبية	4	3	2	1	0

وتُحدّد مستويات التفاؤل غير الواقعي في ثلاثة مستويات وفق الدرجة المتحصل عليها، كما هو موضح في الجدول الآتي:

جدول رقم (02): مستويات التفاؤل غير الواقعي لمقياس التفاؤل غير الواقعي

عدد الدرجات	مستوى التفاؤل غير الواقعي
من 00 - 50	تفاؤل غير واقعي ضعيف
من 51 - 11	تفاؤل غير واقعي متوسط
من 112 - 165	تفاؤل غير واقعي مرتفع

د. الخصائص السيكومترية لمقياس التفاؤل غير الواقعي :

#### أ. الصدق:

تم حساب الصدق بطريقة صدق الاتساق الداخلي، وهو مدى ارتباط مفردات الاختبار بالدرجة الكلية للاختبار أو الأجزاء ذات العلاقة، تم حساب معاملات ارتباط درجات كل بند بالدرجة الكلية للمقياس، وتم التوصل إلى معاملات ارتباط دالة عند مستوى 0.01 و 0.05

## ب. الثبات:

يقصد به دقة الاختبار في القياس وعدم احتوائه على تناقض، أي هو الاختبار الذي يعطي نفس النتائج تقريبا إذا ما أعيد تطبيقه على نفس الأفراد. وقد تم حساب الثبات بطريقتين:

**طريقة ألفا كرونباخ:** وكانت قيمته تساوي (0.76) وهذا يدل أن المقياس يتمتع بدرجة مقبولة من الثبات.

**طريقة التجزئة النصفية:** بعد حساب معامل الارتباط بين درجات البنود الفردية ودرجات البنود الزوجية، تم تطبيق معادلة سبيرمان وبراون Spearman et Brown على أبعاد مقياس التفاضل غير الواقعي، ودلت النتائج على أن المقياس ثابت ومن ثم يمكن الاعتماد على نتائجه.

معامل التناسق التجزئة النصفية	البعد
0.51	الجانب الصحي
0.61	الجانب المعنوي والاجتماعي
0.58	الجانب المهني
0.55	الجانب المالي

## أدوات تحليل البيانات:

تمت الاستعانة بنظام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية برنامج SPSS في التحليل الإحصائي لنتائج البحث، وقد تم استعمال الأساليب الإحصائية التالية: النسبة المئوية، المتوسط الحسابي، الانحراف المعياري، اختبار T.Test.

## عرض ومناقشة نتائج الدراسة الميدانية:

## مناقشة الفرضية العامة :

ينص الفرض العام على ما يلي: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاضل غير الواقعي، لاختبار هذه الفرضية تم استخدام اختبار 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 (03): دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين في التفاؤل غير الواقعي

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

يتضح من خلال الجدول رقم (03) 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 إحصائياً، وهذا يعني أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفاؤل غير الواقعي، وهذه النتيجة هي عكس ما توصل إليه عبد الخالق أحمد 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 (عبد الخالق محمد، 1998)، وفي هذا السياق نجد دراسة عادل هريدي، والتي توصلت إلى وجود علاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة. ولعل توصلنا إلى عدم وجود فروق جوهرية بين التفاؤل غير الواقعي وارتكاب حوادث المرور قد يُفسر بتمويه الإجابات من طرف أفراد العينة (هريدي، 2002).

#### مناقشة الفرضية الجزئية الأولى:

ينص الفرض الجزئي الأول على ما يلي: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاؤل غير الواقعي. ولاختبار هذه الفرضية تم استخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين

لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاوت غير الواقعي، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول (04): دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين في الجانب المهني والاجتماعي

للتفاوت غير الواقعي

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		الجانب المهني والاجتماعي
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
غير دالة	1,24	6,63	27,83	6,39	27,02	

يتضح من خلال الجدول رقم (04) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 27.02 بانحراف معياري 6.39، ومتوسط درجات السائقين غير المرتكبين لحوادث المرور بلغ 27.83 بانحراف معياري 6.63، أما قيمة "ت" فقد بلغت 1,24 وهي قيمة غير دالة إحصائية، وهذا يعني أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاوت غير الواقعي. فبعض أفراد هذه الدراسة يرون أن هذه الاعتقادات غير متحكم فيها ولا تعنيهم، فكما يقولون "الخير فيما اختاره الله". وقد تم حذف العديد من أفراد العينة بسبب عدم إجابتهم على هذا المقياس عموماً. إلا أن دراسة ماكينا Makenna 1993 على عينة تتكون من 99 سائقاً من أعضاء هيئة التدريس والموظفين، وطلاب تتراوح أعمارهم من 18 إلى 68 سنة بجامعة ريدنج بإنجلترا، طبق عليهم استبيان مكون من سؤالين عن مدى توقعهم للحوادث المرورية عند قيادتهم للسيارة أو عندما يكونوا هم مرافقين، أثبتت عدم توقع السائقين للحوادث المرورية عندما يقومون بقيادة السيارة، على حين كان توقعهم بالتعرض للحوادث المرورية عندما يكونون هم مرافقين (الأنصاري، 2001:25).

ربما يفسر بأن الفرد الجزائري ليس قلقاً بشؤون العمل والجانب الاجتماعي نظراً للاستقرار المهني لعدد من الأسلاك خاصة الوظيف العمومي كما أن المؤسسات

الجزائرية لا تتعامل بمبدأ الكفاءة الذي يفرضه اقتصاد السوق بحكم أن العديد من هذه المؤسسات لا زالت تابعة للدولة، فالأجور محددة شهريا والمسار المهني محدد مسبقا في غالب الأحيان، لذا قد لا يُسرَع ولا يتعجل الفرد في الوصول إلى عمله.

#### مناقشة الفرضية الجزئية الثانية:

ينص الفرض الجزئي الثاني على ما يلي: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المالي للتفاوت غير الواقعي. لاختبار هذه الفرضية، تم استخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المالي للتفاوت غير الواقعي، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (05): دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث في التفاؤل غير

#### الواقعي الجانب المالي

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		الجانب المالي
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	
غير دالة	-1,41	15,92	5,03	16,66	5,40	

يتضح من خلال الجدول رقم (05) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 16.66 بانحراف معياري 5.40، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 15.92 بانحراف معياري 5.03، أما قيمة "ت" فقد بلغت (-1.41) وهي قيمة غير دالة إحصائية، وهذا يعني أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المالي للتفاوت غير الواقعي. فحسب ما لاحظنا من خلال إجابات أفراد هذه العينة أنهم يتميزون بعدم التخطيط للمستقبل فلا يتطلعون إلى أن يتضاعف دخلهم... حتى في الأمور السلبية فلا يتوقعون أن تحصل لهم تلك المصائب، وقد تفسر هذه النتيجة بطبيعة أفراد العينة الذين لا ينتمون في غالبيتهم لرجال الأعمال.

## مناقشة الفرضية الجزئية الثالثة:

ينص الفرض الجزئي الثالث على ما يلي: توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي.

لاختبار هذه الفرضية تم استخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (06): دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين في التفاؤل غير الواقعي الجانب الصحي

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		الجانب الصحي
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
0,05	2,48	6,98	42,24	5,29	43,79	

يتضح من خلال الجدول رقم (06) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 43.79 بانحراف معياري 5.29، ومتوسط درجات السائقين غير المرتكبين لحوادث المرور بلغ 42.24 بانحراف معياري 6.98، أما قيمة "ت" فقد بلغت (2.48) وهي قيمة دالة إحصائية عند مستوى 0.05، وهذا يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي. وهذه النتيجة تتفق مع دراسة كل من روتر وكوين وألبري Rutler Quine et Alberly 1998 التي هدفت إلى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى قائدي الدرجات الهوائية الأكثر تعرضاً للحوادث. وقد كشفت نتائج هذه الدراسة عن ميل هؤلاء الأفراد إلى الاعتقاد بأن الإصابات الجسدية الناتجة عن قيادة الدراجة الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة بالآخرين، كما كشفت نتائج هذه الدراسة عن وجود فروق بين قائدي الدرجات الهوائية ممن لديهم خبرة طويلة، وممن لديهم خبرة قصيرة في قيادة

الدرجات الهوائية، حيث يميل ذوي الخبرة القصيرة في القيادة إلى أن يكونوا أكثر تفاؤلا غير واقعي فهم يعتقدون أن الإصابات الجسدية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة بالقيادة الآخرين (الأنصاري، 2001: 25).

#### الخاتمة:

لقد تم إجراء هذه الدراسة على عينة متكونة من 400 سائق في كل من الولايات التالية (الجزائر، بومرداس، تيبازة، البليدة، المدية، البويرة، برج بوعريريج، قسنطينة، عين الدفلى، تلمسان، الجلفة، الوادي)، وتم الاعتماد على مقياس التفاؤل غير الواقعي ليدر الأنصاري.

وفي الأخير خلصت هذه الدراسة إلى عدم تحقق الفرضية العامة بفرضيتها الجزئية الأولى والثانية مع أن الكثير من الباحثين توصلوا إلى وجود علاقة بين التفاؤل غير الواقعي وارتكاب حوادث المرور، مثل دراسة عادل هريدي التي توصلت 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 (هريدي، 2002).

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 ببعديه المهني الاجتماعي والمالي، 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 مقننة في بيئات عربية، لكنها تتطلب تكييف في البيئة الجزائرية، وهذا بحكم أن السائق الجزائري قد

يتميز بالصمت وتمويه الإجابات. وفي هذا السياق، نجد الباحثة كلايبي فلادون 1972 Clapier Valladon قد أكدت من خلال دراستها على مدى صلاحية الاستبيانات الخاصة بالشخصية في المجتمع غير المجتمع الذي قُننت فيه، وتوصلت إلى أن النتائج تبدو محرفة بسبب عمليات التعبير المرتبطة بالمدلولات اللغوية، وبالتالي فإنها تعتبر اللجوء إلى استخدام مثل هذه الاختبارات في دراسة الشخصية في أوساط ثقافية مختلفة مبادرة تستدعي كثير من الحذر والحيطه.

عموما إن الحملات التوعوية قد تلعب دورا كبيرا في تعديل الأفكار غير الواقعية للسائق الجزائري، ولعل هذا ليس غريبا عن ثقافتنا الإسلامية المترسخة في ذهن الشعب الجزائري، فلو اتبعنا سنة الرسول عليه الصلاة والسلام، لالتمسنا ذلك في العديد من المواقف التي كان فيها يحث على التفاؤل الإيجابي الواقعي المقترن بالعمل المتعدي حدود الأمان. عَنْ ابْنِ عَبَّاسٍ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا، أَنَّ النَّبِيَّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ دَخَلَ عَلَى أَعْرَابِيٍّ يَعُودُهُ قَالَ وَكَانَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ إِذَا دَخَلَ عَلَى مَرِيضٍ يَعُودُهُ فَقَالَ لَهُ: « لَا بَأْسَ طَهُورٌ إِنْ شَاءَ اللَّهُ قَالَ قُلْتَ طَهُورٌ كَلَّا بَلْ هِيَ حُمَّى تَفُورُ أَوْ تَنْوَرُ عَلَى شَيْخٍ كَبِيرٍ تُرِيرُهُ الْقُبُورَ فَقَالَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: فَنَعَمْ إِذَا ».

كما أسفرت هذه الدراسة على تقديم جملة من الاقتراحات و التوصيات .

- إجراء مجموعة من البحوث النفسية المتعلقة بحوادث المرور لأن السبب الرئيس الأول في حوادث المرور هو العنصر البشري الذي يمثل أكثر من 90 في المائة ، مع الاهتمام أكثر بشخصية السائق الجزائري قصد إيجاد السبل الكفيلة بالوقاية من حوادث المرور، ومن المواضيع التي يمكن توجيه البحوث إليها نذكر ما يلي:

\* وضع ملمح للشخصية الجزائرية المرتكبة لحوادث المرور.

\* برنامج علاجي للتخفيف من التفاؤل غير الواقعي.

\* دور حملات التوعية المرورية في التخفيف من التفاؤل غير الواقعي.

- ضرورة تنويع أساليب الحملات التوعوية المرورية بما يتناسب والظروف الحالية وسن المتلقين، وينبغي أن يساهم فيها الجميع من أخصائيين في علم النفس وعلم الاجتماع

والإتصال... فهذه الحملات إن أحسن استخدامها يمكنها أن توجه لتعديل المعتقدات التوهمية المتمثلة في التفاؤل غير الواقعي عند السائق الجزائري.

- إدراج الثقافة المرورية في البرامج التعليمية لمختلف أطوار التعليم الابتدائي والمتوسط والثانوي، فيجب الاهتمام بتربية النشء على القيم الإيجابية التي تطبع سلوكهم، فالتربية المرورية من الحتميات التي ينبغي على الدولة الاهتمام بها، حيث تتضمن برامج التربية المرورية التعليم في عدد من المواد الدراسية من خلال مادة التربية المدنية ويمكن التنسيق مع بعض القطاعات (وزارة النقل - الأمن الوطني - شركات التأمين)، حتى لا تقتصر هذه التربية على التناول النظري بل تتعداه إلى اكتساب المهارات، وفي هذا الصدد ينبغي أن تركز إستراتيجية التربية المرورية على تطوير وتنويع الأنشطة والسندات داخل المدرسة وخارجها عن طريق وضع مخطط دراسي - بأهداف قابلة للقياس - متعدد المواد والمستويات طوال المسار الدراسي في مرحلة التعليم الإلزامي بالإضافة إلى تقييم هذه المجهودات عن طريق المراقبة والمستمرة من قبل المعلمين، فمعرفة النقائص والصعوبات تساهم في تسهيل عملية التعلم، ولما لا تدرج شهادة مدرسية للسياسة بمستويات مختلفة (مرحلة التعليم الابتدائي، مرحلة التعليم المتوسط) يتحصل عليها التلميذ بعد امتحان خاص ينظم بالموازاة مع الامتحانات والاختبارات المدرسية ويخضع لشروط خاصة وبرنامج خاص.

### قائمة المراجع:

1. أبو إسماعيل أكرم عبد القادر، (2007)، « دور المؤسسات التربوية في حملات التوعية المرورية». ورقة عمل مقدمة إلى الندوة العالمية لواقع الحملات التوعوية المرورية، الجامعة العربية للعلوم الأمنية، 2007، الرياض.
2. الأنصاري، بدر، (2001)، « إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة والطالبات في الكويت ». مجلة دراسات نفسية، دار مصر للنشر، 11: 2.
3. برفوق، عبد الرحمان؛ وعيشور، نادية، (2017). منهجية البحث العلمي في العلوم الاجتماعية. الجزائر: مؤسسة حسين راس الجبل للنشر والتوزيع.
4. بوعموشة، سهام، (2009). « حصيلة مرعبة لحوادث المرور في الجزائر أكثر من 13 ألف قتيل خلال الثلاث سنوات الأخيرة ». جريدة الشعب، 17 أوت 2009، الجزائر.

5. الغامدي، علي سعيد، (1997). « تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور ». ورقة عمل مقدمة إلى الندوة العلمية الأربعة لأساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1997، الرياض.
6. النابلسي، محمد أحمد، (2002). « علاقة حوادث السير بتسوية الدفاعات النفسية ». ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر السير في دول الخليج، مارس 2002، الكويت.
7. سحو، محمد عبد الغني؛ ومحسن أحمد الخضري، (1996). الأسس العلمية لكتابة رسائل الماجستير والدكتوراه، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية.
8. عبد الخالق، أحمد محمد، (1998). « التفاؤل وصحة الجسم، دراسة عامة ». مجلة العلوم الاجتماعية، 26: 2.
9. عبود، يوسف محمد، (1997). « حجم مشكلة المرور في الأردن أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير ». ورقة عمل مقدمة إلى الندوة العلمية الأربعة لأساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1997، الرياض.
10. ملحم، سامي. (2000). مناهج البحث في التربية وعلم النفس، الأردن: دار المسيرة للنشر والتوزيع.
11. موريس، أنجس. (2006). منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية تدريبات عملية، ترجمة بوزيد صحراوي وآخرون، ط2. الجزائر: دار القصب للنشر.
12. هريدي، عادل محمد. (2002). «علاقة الإقدام على المخاطرة اللاموضوعية بالاعتقادات التوهيمية»، مجلة دراسات عربية في علم النفس، 01: 01.