

جامعة سعد دحلب بالبليدة
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا

مذكرة ماجستير

التخصص: علم النفس العيادي

أثر السلوك نمط أ والتفائل غير الواقعي وسلوك المخاطرة
على ارتكاب الحوادث المرورية

من طرف

بوعيشة فتحية

أمام اللجنة المشكلة من :

رئيسا
مشرفا ومقررا
عضوا مناقشا
عضوا مناقشا

أستاذ محاضر (أ) جامعة البليدة
أستاذ محاضر (أ) جامعة البليدة
أستاذ محاضر (أ) جامعة البليدة
أستاذ محاضر (أ) جامعة البليدة

لورسي عبد القادر
نعموني مراد
حدار عبد العزيز
شرادي نادية

البليدة جوان 2012

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" والتفائل غير الواقعي و سلوك المخاطرة ، وتم طرح الفرضيات التالية :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ" وأبعاده الخمسة (السرعة و نفاذ الصبر، الطموح و المثابرة ، التوتر و الانفعال ، المنافسة و الاستغراق في العمل ، العدوانية و الاندفاع).

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتفائل غير الواقعي (بالجانب المهني و الاجتماعي، الجانب المالي ، الجانب الصحي).

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بسلوك المخاطرة (السياقة الغير أخلاقية ، السياقة الغير قانونية ، السياقة الغير صحية).

وللتأكد من صحة هذه الفرضيات أجريت هذه الدراسة على عينة قصدية 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 بفرضياتها الجزئية - السرعة و نفاذ الصبر. التوتر و الانفعال العدوانية و الاندفاع على ارتكاب الحوادث . في حين عدم تأثير الطموح و المثابرة ، المنافسة و الاستغراق في العمل على ارتكاب السائقين للحوادث .

عدم تأثير التفائل غير الواقعي ببعديه الاجتماعي و المالي على ارتكاب الحوادث في حين نجد تأثير للجانب الصحي للتفائل غير الواقعي على ارتكاب الحوادث .

تأثير سلوك القيادة المخاطرة بأبعاده الثلاث - السياقة الغير أخلاقية ، السياقة الغير قانونية ،
السياقة الغير صحية 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 .

ضرورة تنوع أساليب الحملات التوعوية واستخدامها بشكل يساهم في تعديل التفاوض غير الواقعي
للسائق الجزائري .

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 .

شكر

قال تعالى : {وَمَا تَوْفِيقِي إِلَّا بِاللَّهِ عَلَيْهِ تَوَكَّلْتُ وَإِلَيْهِ أُنِيبُ} [هود: 88].

فلك الحمد كما ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانك على كل نعمك التي أنعمت بها عليا في قديم أو حديث أو سر أو علانية.... ، وأصلي واسلم على الحبيب المصطفى الذي غرس فينا حب العلم النافع والعمل الصالح.

أتقدم بالشكر والتقدير للعقل المنير والوجود المؤثر في حياتي أستاذي الكريم الدكتور نعموني مراد لتفضله بالإشراف على هذا العمل والذي بث فينا من خلاله الأمل وحب العلم والصبر عليه ، فكان القدوة في العلم والأخلاق ، وكان الأب المعطاء بتوجيهه ، والأخ المتواضع بنصائحه ، والأستاذ المشجع لكل من يبذل جهدا كبيرا كان أو صغيرا، فجزاه الله عني خير الجزاء وبارك الله له في علمه ورفع درجاته وجعله من المحسنين .

كما أتقدم بالشكر والعرفان إلى أعضاء اللجنة المناقشة الذين قبلوا برحب وسرور مناقشة هذا العمل المتواضع :

أستاذتي الفاضلة الدكتورة شرادي نادية على علمها النير و تواضعها ومساعدتها للطلبة في كل وقت وحين .

أستاذي الكريم الدكتور حدار عبد العزيز على غزارة علمه وصبره على طلبته والذي سعدت بالتلمذ على يديه و بثه فينا الفهم الصحيح لهذا العلم .

أستاذي الكريم الدكتور لورسي عبد القادر على تواضعه وسعة علمه ورجاحة عقله . فجزاكم الله جميعا عني كل خير و نفع بكم وبعلمكم في الدنيا والآخرة .

شكري موصول إلى كل الأساتذة الذين ساعدوني من قريب أو بعيد ، سواء أسدو إلي توجيهها ،
أو شجعوني على أمر ، أو نبهونا إلى خطأ فجزأهم الله عني خير الجزاء وزادهم علما ورفعة وتأثيرا .
شكري لمن كان لهم الفضل في تغيير حياتي ومصدر طاقتي ومنتهى أمني لعائلتي الذين ساعدوني
وصبروا علي حتى الوصول إلى تحقيق أهدافي..لهم مني كل الحب والتقدير.
وفي الأخير لا يفوتني أن اشكر كل زميلاتي وزملائي في الدراسة و العمل على ما قدموه لي من
ود واحترام وصدق واهتمام ، وكل الطلبة والطالبات الذين عرفتهم ، لكم مني جميعا كل الشكر والتقدير
وأتمنى لكم التوفيق والسداد.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
	ملخص
	شكر
	الفهرس
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	قائمة الملاحق
20	مقدمة
24	الفصل الأول: الخلفية النظرية لإشكالية البحث
24	1 1 تحديد الإشكالية
28.....	2 1 صياغة الفرضيات
29.....	3 1 تحديد المفاهيم
31.....	4 1 أهداف الموضوع
31.....	5 1 أسباب اختيار الموضوع
32.....	6 1 أهمية الموضوع

33	الفصل الثاني : نمط السلوك.أ.....
33	تمهيد.....
33	1-2 الجذور التاريخية لنمط السلوك أ.....
35	2-2 تعريف نمط السلوك.أ.....
36	3-2 خصائص ذوي النمط السلوكي أ.....
37	4-2 نظريات نمط السلوك أ.....
39	5-2 مقاييس نمط السلوك أ.....
40	6-2 طرق علاج نمط السلوك.أ.....
43	7-2 بعض خصائص نمط السلوك أ- السرعة- وحوادث المرور
46	خلاصة.....
47	الفصل الثالث : التفاؤل غير الواقعي.....
47	تمهيد.....
47	1-3 تعريف التفاؤل والتشاؤم.....
49	2-3 أنواع التفاؤل والتشاؤم.....
50	3-3 النظريات المفسرة لمفهوم التفاؤل والتشاؤم.....
54	4-3 قياس التفاؤل والتشاؤم.....
57	5-3 التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بالحوادث المرورية.....
58	6-3 التفاؤل والتشاؤم من منظور إسلامي.....
59	7-3 التفاؤل غير الواقعي والتوعية المرورية.....
62	خلاصة.....

63	الفصل الرابع : سلوك القيادة المخاطرة.....
63	تمهيد.....
63	1-4 تعريف سلوك القيادة المخاطرة.....
65	2-4 المخاطرة وبعض العوامل الشخصية.....
67	3-4 العوامل المؤثرة في سلوك القيادة.....
69	4-4 تصنيف السائقين.....
71	5-4 بعض مظاهر القيادة المخاطرة.....
73	6-4 تأمين السيارات في الجزائر.....
74	7-4 التدابير الواجب توفرها في السائق.....
76	خلاصة.....
77	الفصل الخامس : حوادث المرور.....
77	تمهيد.....
77	1-5 تعريف حوادث المرور وأنواعها.....
79	2 5 أسباب حوادث المرور.....
83	3-5 المؤشرات الإحصائية المترتبة على حوادث المرور.....
83	1-3-5 في العالم.....
87	2-3-5 في الوطن العربي.....
95	3 3 5 في الجزائر.....
102	4 5 الأطر القانونية المنظمة لحركة المرور.....
106	5 5 فقه المرور وآدابه.....
107	6 5 النتائج المترتبة على حوادث المرور.....
113	7 5 الإستراتيجية المقترحة للسلامة المرورية.....
118	خلاصة.....

119.....	الفصل السادس: الإطار المنهجي للبحث.....	119.....
119.....	1 6 منهج الدراسة.....	119.....
121.....	2 6 الدراسة الاستطلاعية.....	121.....
122.....	1-2-6 خصائص الدراسة الاستطلاعية.....	122.....
129.....	2-2-6 الخصائص السيكومترية للمقاييس.....	129.....
129.....	1-2-2-6 الصدق.....	129.....
136.....	2 2 2 6 الثبات.....	136.....
138.....	3-6 مجالات الدراسة.....	138.....
138.....	1-3-6 المجال المكاني.....	138.....
139.....	2 3 6 المجال الزمني.....	139.....
139.....	4 6 عينة الدراسة.....	139.....
143	5-6 خصائص عينة الدراسة الأساسية.....	143
149	6-6 أدوات جمع البيانات.....	149
150	1 6 6 استمارة معلومات.....	150
150	2-6-6 مقياس نمط السلوك أ.....	150
.....	3-6-6 مقياس التفاؤل غير الواقعي.....
	152	
160.....	4-6-6 مقياس سلوك القيادة المخاطرة.....	160.....
164	7-6 أدوات تحليل البيانات.....	164
166	الفصل السابع : تحليل البيانات و مناقشتها.....	166
166	1 7 الإجابة على الفرضية العامة الأولى.....	166
167	1-1-7 الإجابة على الفرضية الجزئية الأولى.....	167
168	2-1-7 الإجابة على الفرضية الجزئية الثانية.....	168
169.....	3-1-7 الإجابة على الفرضية الجزئية الثالثة.....	169.....

171.....	الإجابة على الفرضية الجزئية الرابعة.
172	الإجابة على الفرضية الجزئية الخامسة.
173	الإجابة على الفرضية العامة الثانية.
174	الإجابة على الفرضية الجزئية الأولى.
175.....	الإجابة على الفرضية الجزئية الثانية.
176	الإجابة على الفرضية الجزئية الثالثة.
178.....	الإجابة على الفرضية العامة الثالثة.
179	الإجابة على الفرضية الجزئية الأولى.
180.....	الإجابة على الفرضية الجزئية الثانية.
182.....	الإجابة على الفرضية الجزئية الثالثة.
185.....	الاستنتاج العام.
196	خاتمة.
199	المراجع.
210.....	الملاحق.

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
36	الخصائص المميزة لذوي السلوك نمط أ و ب .	01
44	تحديد السرعة حسب حالة الطقس ونوع الطريق .	02
45	تحديد السرعة حسب أصناف المركبة.	03
82	أسباب حوادث المرور في الجزائر.	04
84	السكان و الوفيات الناجمة عن حوادث المرور و المركبات المسجلة ذات المحركات حسب فئة الدخل .	05
85	الوفيات المبلغة حسب نوع مستخدم الطريق و حسب الأقاليم و مستوى الدخل .	06
88	إحصائيات حول عدد حوادث المرور في الوطن العربي.	07
89	إحصائيات حول عدد وفيات حوادث المرور في الوطن العربي.	08
91	إحصائيات حول عدد إصابات حوادث المرور في الوطن العربي.	09
92	مقارنة خطورة الحوادث المرورية بين الدول العربية.	10
94	مقارنة مؤشرات (عدد الوفيات / عدد المصابين و عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة بين الدول العربية و بعض الدول المتقدمة في السلامة المرورية.	11
95	إحصائيات حوادث المرور في الجزائر (مقارنة بين السبع الأشهر الأولى من سنتي 2010-2011).	12
96	إحصائيات قتلى حوادث المرور في الجزائر مقارنة بين السبع الأشهر الأولى من سنتي 2010-2011.	13
97	إحصائيات جرحى حوادث المرور في الجزائر و ضحاياها من سنة 1980 إلى 2007.	14
98	إحصائيات حوادث المرور في الجزائر و ضحاياها من سنة 1980 إلى 2007.	15

100	ترتيب الولايات (15 الأولى) على المستوى الوطني في عدد الحوادث و ضحاياها في الجزائر.	16
101	تغير عدد الحوادث و الضحايا حسب الأشهر لسنتي 2010-2011 .	17
109	عدد الوفيات في قارات العالم خلال سنة.	18
122	توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الجنس .	19
123	توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب العمر.	20
125	توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الحالة العائلية .	21
126	توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي.	22
127	توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الأقدمية في السياقة .	23
130	صدق المقارنة الطرفية لمقياس نمط السلوك أ.	24
131	صدق المقارنة الطرفية لمقياس التفاؤل غير الواقعي.	25
131	صدق المقارنة الطرفية لمقياس سلوك المخاطرة.	26
133	صدق الاتساق الداخلي لمقياس نمط السلوك أ.	27
134	صدق الاتساق الداخلي لمقياس التفاؤل غير الواقعي.	28
135	صدق الاتساق الداخلي لمقياس سلوك المخاطرة.	29
137	التجزئة النصفية لأبعاد مقياس نمط أ.	30
137	التجزئة النصفية لأبعاد مقياس التفاؤل غير الواقعي.	31
138	التجزئة النصفية لأبعاد مقياس سلوك المخاطرة .	32
141	توزيع أفراد العينة حسب المناطق.	33
143	توزيع أفراد العينة الأساسية حسب الجنس.	34
144	توزيع أفراد العينة الأساسية حسب العمر.	35
146	توزيع أفراد العينة الأساسية حسب الحالة العائلية .	36
147	توزيع أفراد العينة الأساسية حسب المستوى التعليمي .	37
148	توزيع أفراد العينة الأساسية حسب الأقدمية في السياقة .	38
151	محاور و بنود مقياس نمط السلوك أ.	39
152	طريقة تصحيح نمط السلوك أ.	40
152	تصنيف مستويات نمط السلوك أ.	41
153	محاور و بنود التفاؤل غير الواقعي.	42

154	طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي.	43
154	تصنيف مستويات التفاؤل غير الواقعي.	44
155	صدق الإتساق الداخلي لمقياس التفاؤل غير الواقعي.	45
157	صدق العاملي لمقياس التفاؤل غير الواقعي.	46
159	صدق التقاربي والتمييزي لمقياس التفاؤل غير الواقعي.	47
160	معاملات ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي.	48
161	محاور و بنود سلوك المخاطرة قبل التعديل.	49
162	محاور و بنود سلوك المخاطرة بعد التعديل.	50
163	طريقة تصحيح مقياس سلوك المخاطرة .	51
163	تصنيف مستويات مقياس سلوك المخاطرة.	52
166	الفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في نمط السلوك أ.	53
167	لفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في نمط السلوك أ السرعة و نفاذ الوقت .	54
169	الفروق بين السائقين المرتكبين للحوادث في نمط السلوك أ الطموح والمثابرة.	55
170	الفروق بين السائقين المرتكبين للحوادث في نمط السلوك أ في التوتر والانفعال .	56
171	الفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في نمط السلوك أ المنافسة و الاستغراق في العمل.	57
172	لفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في نمط السلوك أ العدوانية و الاندفاع.	58
173	الفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في التفاؤل غير الواقعي.	59
174	الفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في التفاؤل غير الواقعي الجانب المهني و الاجتماعي.	60
176	لفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في التفاؤل غير الواقعي الجانب المالي.	61

177	الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في التفاؤل غير الواقعي الجانب الصحي .	62
178	الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في سلوك المخاطرة.	63
179	الفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في سلوك المخاطرة السياقة الغير أخلاقية.	64
181	الفروق بين السائقين المرتكبين و غي المرتكبين للحوادث في سلوك المخاطرة السياقة الغير قانونية.	65
183	الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في سلوك المخاطرة السياقة الغير صحية .	66

قائمة الأشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	العوامل المؤثرة في سلوك القيادة .	69
02	خريطة تبين معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور.	83
03	السكان و الوفيات الناجمة عن حوادث المرور و المركبات المسجلة حسب فئة الدخل.	84
04	الوفيات المبلغة حسب نوع مستخدم الطريق و حسب الإقليم و فئة الدخل.	86
05	أعمدة بيانية تبين حوادث المرور في الوطن العربي.	88
06	أعمدة بيانية تبين عدد وفيات حوادث المرور في الوطن العربي.	90
07	أعمدة بيانية تبين عدد إصابات حوادث المرور في الوطن العربي.	91
08	أعمدة بيانية تبين مقارنة بعض المؤشرات بين الدول العربية و بعض الدول المتقدمة في السلامة المرورية).	93
09	أعمدة بيانية تبين إحصائيات حوادث المرور في الجزائر (مقارنة بين السبعة الأشهر الأولى من عامي 2010-2011).	94
10	أعمدة بيانية تبين إحصائيات قتلى حوادث المرور في الجزائر (مقارنة بين السبعة الأشهر الأولى من عامي 2010-2011).	95
11	أعمدة بيانية تبين إحصائيات جرحى حوادث المرور في الجزائر (مقارنة بين السبعة الأشهر الأولى من عامي 2010-2011).	96

98	منحنى بياني يبين تغير حوادث المرور و ضحاياها في الجزائر من 1980 إلى 2007 .	12
100	منحنى بياني يبين تغير عدد الحوادث و ضحاياها حسب الأشهر (مقارنة بين سنتي 2010-2011).	13
117	مخطط مقترح لمراحل إستراتيجية السلامة المرورية .	14
124	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الجنس.	15
126	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب العمر.	16
127	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الحالة العائلية.	17
129	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي.	18
131	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الأقدمية في السياقة.	19
147	توزيع أفراد العينة حسب المناطق .	20
150	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الأساسية حسب الجنس .	21
152	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الأساسية حسب العمر.	22
154	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الأساسية حسب الحالة العائلية .	23
155	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الأساسية حسب المستوى التعليمي .	24
157	أعمدة بيانية تبين توزيع أفراد العينة الأساسية حسب الأقدمية في السياقة.	25

قائمة الملاحق

الصفحة	عنوان الملحق	الرقم	الملحق
210	مقياس نمط السلوك أ قبل التحكيم.	01	م أ
212	مقياس التفاؤل غير الواقعي قبل التحكيم.	02	
213	مقياس سلوك المخاطرة قبل التحكيم.	03	
215	الرسالة الموجهة الى المحكمين.	04	م ب
216	أسماء المحكمين.	05	
217	صدق المحكمين على عبارات نمط السلوك.	06	م ت
219	صدق المحكمين على التفاؤل غير الواقعي.	07	
221	التعديلات التي أجريت على مقياس نمط السلوك أ.	08	
222	التعديلات التي أجريت على مقياس التفاؤل غير الواقعي.	09	م ث
223	الدراسات و المقاييس المستخدمة في تحديد عبارات سلوك المخاطرة.	10	
226	مقياس نمط السلوك أ في صورته النهائية.	11	
228	مقياس التفاؤل غير الواقعي في صورته النهائية.	12	م ج
229	مقياس سلوك المخاطرة في صورته النهائية.	13	

231	جداول اختبار ت للفرضية العامة المتعلقة بنمط السلوك أ وفرضياتها الجزئية	14	
237	جداول اختبار ت للفرضية العامة المتعلقة بالتفاوت غير الواقعي وفرضياتها الجزئية	15	م ح
241	جداول اختبار ت للفرضية العامة المتعلقة بسلوك المخاطرة وفرضياتها الجزئية	16	
245		17	
	المعلقة الإشهارية التوعوية		
246		18	م خ
	الملصقة الإعلانية التوعوية		
280		19	
	المطوية الإعلانية التوعوية		
280	المفتاحيات	20	

مقدمة

إن حوادث المرور ليست مشكلة محلية تعاني منها دولة دون أخرى، بل هي مشكلة عالمية تعاني منها جميع الدول على حد سواء ، فقد ظهرت هذه الحوادث منذ اختراع السيارة في القرن 18 إلا أن التصدي لها وعلاجها لم يؤخذ بشكل جدي إلا في الستينات ، حيث سعت الدول المتقدمة إلى الحد من هذه المشكلة، في حين تدهور الوضع في الدول النامية وتضاعفت الخسائر البشرية والاجتماعية والاقتصادية. حيث يفقد العالم يومياً آلاف القتلى من جراء حوادث المرور، تشكل نسبة الوفيات الناتجة عن هذه الأخيرة أكبر النسب بالنسبة للبلدان المتخلفة، وتشير التوقعات أنه بحلول 2020 ستتنخفض نسبة الوفيات في للبلدان المرتفعة الدخل . وتؤكد منظمة الصحة العالمية أن الإصابات المرورية في الطرق سوف تتسبب في وفاة الكثير من مستعملي الطريق عبر العالم مع حدوث أكثر نسب هذه الوفيات في الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل . وقد يرجع هذا التدهور في الدول النامية إلى ضعف الموارد المخصصة للبحوث المرورية وعدم الأخذ بالمعايير الفعالة التي تتبناها الدول المتقدمة ، بالإضافة إلى ضعف الإسعافات الأولية المخصصة لذلك.

إن الجزائر ليست بمنى عن ظاهرة حوادث المرور، بل إنها تحتل الصدارة بين الدول العربية، حيث تفقد آلاف القتلى وعشرات الآلاف من الجرحى بسبب حوادث الطرقات، والأخطر في الأمر هو أن الفئة الأكبر من الذين حصدت أرواحهم حوادث المرور هم من فئة الشباب ، فالجزائر تخسر من أبناءها كل يوم عشرات القتلى و مئات الجرحى من جراء هذه الحوادث .

وليس خفيا أن ما تفقده بلادنا من جراء حوادث المرور لا ينحصر في الخسائر البشرية المتمثلة خاصة في الفئة الشابة التي كان يفترض أن تساهم في البناء بدل أن تتحول إلى ضحايا أو معاقين يتكفل بهم المجتمع، ولا في الخسائر التي تلحق بالممتلكات والمنشآت العامة فحسب، بل تتجاوز ذلك إلى التكاليف الباهظة الغير معلنة في إعادة بناء المنشآت وتأهيل الضحايا وساعات العمل المفقودة وغيرها. إذا كانت وضعية الطرقات والمركبات تتسبب في حوادث المرور، فقد أثبتت الإحصائيات أن العامل البشري يشكل أكبر النسب في أسباب هذه الحوادث في الجزائر بنسب تتجاوز 90 % وهذا ما يدفعنا لتكثيف البحث في المؤشرات النفسية والاجتماعية التي تزيد حاليا من تفاقم هذه المشكلة، وتؤدي إلى سلوكات متهورة مخالفة للقوانين.

لقد تبين من خلال الإحصائيات والدراسات السابقة أن السرعة هي العامل الأول المؤدي إلى الحوادث، مع العلم أن السرعة تعتبر خاصية من خصائص نمط السلوك "أ" الذي يعرف بأنه شخص ينهمك بعدوانية في كفاح مرير ومستمر لإنجاز المزيد من الأعمال في أقل وقت ممكن ولو كان ذلك على حساب أشياء أو أشخاص آخرين.

ونظرا لهذا التفكير الغير عقلاي فقد ينمو لدى الشخص ما يعرف بالتفاؤل الغير الواقعي الذي يعبر عن نزعة غالبية داخل الفرد لتوقع الأشياء الإيجابية أكثر مما يحدث فعلا وتوقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما يحدث فعلا.

وهذه الخصائص والمعتقدات التوهمية قد تجعل الفرد يقدم على المخاطرة ويكون أكثر ميلا إلى المجازفة و الاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة في مختلف مجالات حياته وأعماله بما فيها سياقته للسيارة ولعل هذا ما ساهم في ارتفاع عدد حوادث المرور في بلادنا.

ومن هنا فقد هدف هذا البحث إلى دراسة الفروق بين متوسط درجات السائقين المركبين وغير المركبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك أ، وبالتفاؤل غير الواقعي، وسلوك المخاطرة. و لدراسة هذه الفروق اعتمدنا على المنهج الوصفي (الدراسة السببية المقارنة) وقمنا باختيار عينة تتكون من 400 سائقا من 12 ولاية هي: الجزائر، البلدية، المدية، الجلفة، البويرة، بومرداس، الوادي، عين الدفلى، تيبازة قسنطينة، تلمسان.

لقد قسم هذا البحث إلى قسمين : قسم نظري و قسم تطبيقي، يتكون الجانب النظري : من خمس فصول و هي:

الفصل الأول : الإطار النظري للبحث من خلال عرض الإشكالية، الفرضيات، تحديد المصطلحات، أهداف الدراسة، أسباب اختيار الموضوع وأهميته.

الفصل الثاني : نمط السلوك أ فقد اشتمل على الجذور التاريخية لنمط السلوك أ، تعاريفه، خصائصه، النظريات المفسرة له، مقاييسه، طرق علاجه، علاقة بعض خصائصه بحوادث المرور.

الفصل الثالث : التفاؤل غير الواقعي حيث تم التطرق إلى تعاريف التفاؤل والتشاؤم وأنواعهما ، النظريات المفسرة لهما ، قياسهما ، علاقتهما بالحوادث ، التفاؤل والتشاؤم من منظور إسلامي ، وأخيرا دور حملات التوعية المرورية السليمة في تعديل التفاؤل غير الواقعي.

الفصل الرابع : سلوك القيادة المخاطرة فقد تناولنا تعاريف المخاطرة وعلاقتها ببعض العوامل الشخصية ، العوامل المؤثرة في سلوك القيادة ، تصنيف السائقين حسب تصرفاتهم ، بعض مظاهر القيادة المخاطرة ، التأمين في الجزائر ، وأخيرا التدابير الواجب توفرها في السائق .

أما **الفصل الخامس** فقد تناولنا فيه تعريف **حوادث المرور** أنواعها وأسبابها ، إحصائيات الحوادث على المستوى العالمي ، العربي والوطني ومن ثم الأطر القانونية لحركة المرور ، فقه المرور وآدابه و النتائج المترتبة على حوادث المرور وأخيرا الإستراتيجية المقترحة للسلامة المرورية .

أما **الجانب التطبيقي** فيتكون من فصلين هما : **الفصل السادس** حيث تم التطرق إلى **الإطار المنهجي** للبحث من منهج البحث ، الدراسة الاستطلاعية ، خصائص العينة ، أدوات جمع البيانات ، أدوات تحليل البيانات .

أما **الفصل السابع** فقد خصص لعرض و **تحليل النتائج و مناقشتها** ومحاولة إيجاد تفسير لها انطلاقا من واقع المجتمع الجزائري والدراسات المتوفرة في هذا المجال ليصل في النهاية إلى التوصيات والمقترحات التي توصلت إليها هذه الدراسة .

الفصل 1

الخلفية النظرية لإشكالية البحث

1-1-1 تحديد الإشكالية :

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 [1].

وإذا كانت ظاهرة حوادث المرور مشكلة تعاني منها كل دول العلم، 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 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 [2].

وتشير إحصائيات (الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب) بتاريخ (2009.05.06) 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 [3].

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 المغربي حسب إحصائيات 2009. [4] وفي هذا السياق فقد أحصت مصالح الشرطة ال جزائرية: [5] 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%. 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 % . [4] 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 تؤكد إحصائيات الثلاثي الأول من عام 2011 والتي تشير إلى أن 93,89 % من أسباب الحوادث ترجع إلى العامل البشري [5] 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 [4] ص 1.

ولعل انتشار حوادث المرور لدى الشباب أكثر من الفئات العمرية الأخرى قد يرجع

لعامل الاندفاعية، و نفاذ 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 كالاستثارة العدائية، الغضب المتزايد ، التفوق في الأعمال وإنجازها في أقل وقت [6].

فالأفراد المنتمون إلى نمط السلوك "أ" يتميزون بالميل إلى العدائية والسرعة في اتخاذ

القرار، و تبرز لديهم الحساسية للتحدي القادم من البيئة الفيزيائية الاجتماعية، وكذا الإحساس بضيق الوقت وعدم التحلي بالصبر [7] 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 ارتباطيه 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 [8] .

لقد أصبح معلوماً أن الأشخاص ذوي النمط السلوك " أ " عادة ما يركزون على جوانب معينة من المعلومات ويميلون إلى إهمال جوانب أخرى، و هذا ما يعرف بالمعتقدات التوهيمية المتمثلة في " التفاؤل غير الواقعي Unrealistic Optimism " والذي يعني اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصياً" [9] . 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 السياقة، 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 [10].

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 تكبير أمدح الخسائر في حال فشله " [11] ، وهذا ما أكدته دراسة (بن الشيخ عياش) التي توصلت إلى أن حوادث المرور ترتبط بسلوك المخاطرة التي يجسدها السائق أثناء القيادة [8] ص 99 .

وعلى الرغم من أهمية دراسة هذا الموضوع في الجزائر نظرا 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 جدا.

وانطلاقا 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، وبناء على ما سبق تم طرح التساؤلات التالية:

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

2-1 صياغة الفرضيات :

1-2-1 الفرضية العامة الأولى :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ" .

1-1-2-1 الفرضيات الجزئية:

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسرعة و نفاذ الصبر.

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالطموح والمثابرة.

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتوتر والانفعال.

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالمنافسة والاستغراق في العمل.

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق العدوانية والاندفاع.

2-2-1 الفرضيات العامة الثانية :

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

1-2-2-1 الفرضيات الجزئية :

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 بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي.

3-2-1 الفرضية العامة الثالثة :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بسلوك المخاطرة.

1-3-2-1 الفرضيات الجزئية :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير أخلاقية لسلوك المخاطرة.

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير قانونية لسلوك المخاطرة.

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير صحية لسلوك المخاطرة.

3-1 تحديد المفاهيم :

Types A Behavior Pattern 1-3-1 نمط السلوك أ

1-3-1-1 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 [7] ص 100 .

2- 1- 3-1 التعريف الإجرائي :

Types A

هو الدرجة التي يحصل عليها السائق في مقياس نمط السلوك أ

Behavior Pattern الذي يقيس :

- السرعة و نفاذ الصبر .
- الطموح و المثابرة.
- التوتر و الانفعال .
- المنافسة والاستغراق في العمل .
- العدوانية والاندفاع .

بحيث إذا تحصل السائق على درجة تتراوح بين ((52 0)) فإن لديه نمط سلوك أ ضعيف،
وإذا تحصل على درجة تتراوح بين ((53 و 105)) فإن لديه نمط سلوك أ متوسط، أما إذا
تحصل على درجة تتراوح بين ((106 و 156)) فإن لديه نمط سلوك أ مرتفع.

2- 3-1 التفاؤل غير الواقعي Unrealistic Optimism

1- 2- 3-1 التعريف الاصطلاحي :

اعتقاد السائق أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو، ومن ثم لا
يتخذ الإجراءات الوقائية التي تمنع الخطر عنه [12].

2- 2- 3-1 التعريف الإجرائي :

الدرجات التي يتحصل عليها السائق على مقياس التفاؤل غير الواقعي لمحمد بدر الأنصاري
،والذي يضم الأبعاد التالية : الجانب الصحي، الجانب المهني والاجتماعي، والجانب المالي.
فإذا تحصل السائق على درجة تتراوح بين ((0 و 55)) فإن له تفاؤل غير واقعي
ضعيف، وإذا تحصل على درجة تتراوح بين ((56 و 111)) فإن له تفاؤل غير واقعي

متوسط، أما إذا تحصل على درجة تتراوح بين ((112 و 165)) فإن له تفاؤل غير واقعي مرتفع.

3-3-1 سلوك المخاطرة : Risk-Taking

1-3-3-1 التعريف الاصطلاحي :

يعرفها (جاكسون 1994 Jakson) بأنها الميل، إلى المجازفة و الاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة بالنسبة للفرد.

2-3-3-1 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.

4-3-1 حوادث المرور أو حوادث الطرق : Les accidents de la route

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 [13].

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.

4-1 أهداف الدراسة :

دراسة مدى مساهمة الخصائص الشخصية وخاصة نمط السلوك "أ" و التفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة في ارتكاب السائق الجزائري لحوادث المرور.

التعرف على الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في نمط السلوك "أ" .

الاطلاع على الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في التفاؤل غير

الواقعي .

الكشف عن الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة.

5-1 أسباب اختيار الموضوع:

التزايد المستمر للحوادث و آثارها الوخيمة على الفرد والمجتمع الجزائري.
تزايد عدد القتلى والمعاقين من جميع الفئات ، وخاصة فئة الشباب الذين ينتظر أن يساهموا في نهضة البلد وازدهاره.
تزايد الخسائر المادية سواء في الممتلكات الخاصة أو العامة و تأثيرها على الجانب الاقتصادي للدولة.

عدم كفاية القوانين الردعية في التخفيف من حوادث المرور بدليل الإحصائيات التي تتزايد عاما بعد عام.

ندرة الدراسات و البحوث الأكاديمية التي تجري حول هذا الموضوع خاصة الدراسات النفسية والاجتماعية.

6-1 أهمية الموضوع:

مشكلة حوادث المرور من الموضوعات التي يجب أن تحضي باهتمام الباحثين لما لها من تأثير على كيان الدولة واقتصادها ، خاصة وأنها تستهدف العنصر البشري وهو العنصر الأهم في عملية التنمية الاجتماعية والاقتصادية .
قد يساهم بحثنا هذا في التمهيد لوضع مؤشر لتصور مقترح للتقليل من حدة هذه الحوادث من خلال فهم العوامل النفسية و المعرفية المؤثرة في سلوك السائق الجزائري ، رغم الحديث الكثير في الصحافة المكتوبة والمسموعة ووسائل الإعلام المختلفة، فإن الدراسات الأكاديمية التي أجريت حول هذا الموضوع قليلة جدا إن لم نقل نادرة خاصة الدراسات النفسية منها، مما يجعلنا ننتع حوادث المرور في الجزائر "بالحاضر الغائب" أي حاضر من خلال كلام الشارع وحيث الصحافة منذ فترة طويلة، لكنه غائب كموضوع لدراسات علمية امبريقية جادة توصلنا إلى إيجاد الحلول المناسبة لهذه المشكلة.

طبيعة الفئة المعنية بهذا الموضوع هي فئة الشباب الذي يفترض أن يكون ذخيرة نهضة الأمة و تقدمها، هي الفئة الأكثر تضررا من جراء حوادث المرور، مما يحول هذه السواعد إلى قتلى أو معاقين يضطر المجتمع للتكفل بهم.

إمكانية توظيف المؤشرات النفسية في تعديل خصائص نمط السلوك "أ" عن طريق تعديل المعتقدات اللاعقلانية، و تعديل التفاؤل غير الواقعي عن طريق حملات التوعية السليمة للوقاية من حوادث المرور.

التنبيه إلى أن حملات التوعية ينبغي أن تتم بطريقة مدروسة سليمة تساهم بشكل فعال في تعديل التفاؤل غير الواقعي لدى الفرد الجزائري حتى نقتل من حوادث المرور.

الفصل 2

نمط السلوك أ

تمهيد :

عمد الباحثون إلى دراسة السلوك الإنساني و تأثيره على الحالة الصحية ، و من هذه السلوكات " نمط أ" الذي يعد من المفاهيم الحديثة نسبيا ، و التي حظيت باهتمام الباحثين لكون هذه الخصائص المتمثلة في التنافس و العدوانية و عدم التحلي بالصبر و السرعة عامل خطر للإصابة بأمراض القلب ، و إذا كانت هذه الدراسات توصلت إلى إيجاد علاقة بين نمط السلوك " أ " و الأمراض الجسمية ، فهل هناك تأثير لتلك الخصائص على جوانب أخرى كارتكاب السائقين لحوادث المرور.

1-2 الجدور التاريخية لنمط السلوك أ :

تعود جذور السلوك نمط أ إلى سنة 1937 حيث وصف (دافيز ويلسون Davies Wilson) قرحة الإثني عشر (**Dudenal Ulcer (QU)**) بقوله أنه من الواضح أن قرحة المعدة شاعت في المدن لدى الصغار و الكبار ، و يتصف المريض بالنشاط و كثرة الحركة و العدوانية ، لديه استعداد لمواجهة أي مشكلة و العمل في أي وظيفة (في ظل قدر كبير من الإثارة) و ينهون مشاريعهم بسرعة [14] .

في حين يعود الفضل إلى تسميته بنمط السلوك أ إلى الطبيبان (ماير فريدمان وري روزنمان Meyer Friedman –Ray Rosenman) سنة 1959 ، من خلال تعاملهما الاعتيادي مع المراجعين لفت نظرهم عدة أمور :

الجلوس على حافة المقعد.

درجة عالية من القلق.

التطرق المستمر في حوارهم للعمل و الوقت و الإنجاز.

كل هذه الملاحظات ساهمت في تشكيل بناء فرضي يتعلق بالأفراد الأكثر عرضة للأزمات القلبية ، و قد

أطلق عليه نمط السلوك أ **Type A Behavior TAB [15]** .

مما تجدر الإشارة إليه أن هذا المصطلح في بداية ظهوره تم استخدامه و تعريفه من قبل الكثير من

الباحثين على أنه نمط الشخصية " أ " **TAP (Type A Personality)** ، إلا أنه مع زيادة دقة الملاحظات

الإكلينيكية و الدراسات و البحوث في هذا المجال تم استبداله بمصطلح نمط السلوك أ **(Type A**

Behavior) TAB [16] .

تعد نظرية الأنماط من أقدم النظريات التي تناولت الشخصية ، كما ظهرت عدة تصنيفات للأنماط

، إلا أن تصنيف الأفراد حسب أنماطهم السلوكية لم تظهر ملامحه إلا عند (فريدمان وروزنمان

Friedman, Rosenman) من خلال ملاحظاتهم الميدانية على مرضاهم ، وقد ساهمت ملاحظات

الباحثين في تغيير المصطلح من نمط الشخصية إلى نمط السلوك ، ذلك أن هذا الأخير لا يعتبر سمة شخصية

ثابتة بل هو مجموعة من الخصائص السلوكية والانفعالية القابلة للملاحظة و القياس ، و التي تظهر لدى

بعض الأفراد تحت ظروف و مواقف معينة .

تعريف النمط :

النمط ج أنماط و نماط و هو الطريقة و المذهب و النوع من الشيء [17] .

يعرف أحمد عبد الخالق 1994 " النمط بأنه زملة **Syndrome** من السمات ، أو مستوى أرقى تنتظم فيه

السمات ، وهناك عدة أنماط معرفية إدراكية شخصية [18] .

يعرف (فولدس **Foulds**) النمط بأنه تجمع سمات بحيث يمكن تمييزها عن غيرها من التجمعات ، و الفرق بين السمة و النمط في درجة العمومية فقط [19] .

من خلال هذه التعاريف نستنتج أن هناك اختلاف بين السمة و النمط ، فالسمة ثابتة نسبياً وتعبر عن تفرد الشخص ، أما النمط فهو اعم و اشمل من ذلك ، وبالتالي فالنمط هو اشترك أو تشابه أناس في مجموعة من الخصائص او السمات .

2-2 تعريف نمط السلوك أ:

عرفه (فريدمان و روزنمان **Friedman et Rosenman 1974**) : مركب من الفعل و الانفعال يمكن أن يلاحظ في أي شخص عدواني منهمك في كفاح مرير و مزمّن لإنجاز المزيد من الأعمال في أقل وقت ممكن ، حتى و إن كان ذلك على حساب أشياء أو أشخاص آخرين ، يبرز هذا النمط لدى الأشخاص ذوي الحساسية للتحدي القائم من البيئة الفيزيائية أو الاجتماعية ، و من عناصره (العدوانية ، القابلية للاستثارة ، الإحساس بضيق الوقت ، عدم التحلي بالصبر و التنافس) [20] .

أما عند (هارفي **Harvey**) فهو مجموعة من الخصائص السلوكية التي يظهرها الفرد في ظل ظروف و مواقف معينة [14] ص 36 .

و هناك من يعرفه على أنه سمة عامة تمثل استعداد عام أو مجموعة خصائص ، تظهر في الميل للاستجابة للمثير المحدد بزملة **Syndrome** من السلوكات و الخواص النفسية التي تظهر في السلوك التعبيري و المنافسة ، السرعة ، الاندفاع و النشاط العالي [21] .

يعرفه (ثورمان **Thurman**) بأنه : انفعال معقد يمكن إدراكه لدى أي شخص ينهمك بصورة عدوانية في العمل ، و يصارع لكي ينجزه في أقل وقت ممكن ، و من أبعاده الأولوية التنافس و الغضب [14] ص 36 .

يعرفه (جينكز و زملاؤه **Jenkins et al**) هو زملة **Syndrome** من السلوك السريع أو هو أسلوب حياة يتميز بالتطرف في المنافسة و الدافع للإنجاز [22] .

في حين يرى (سوين بلوم **Swain Bloom**) " بأنه نمط من أنماط الحياة ، و طريقة اعتاد عليها الفرد ليستجيب للبيئة [14] ص 37 .

أما (هوستان وسنيدير 1988 Houstian et Snyder) فيعرفه بأنه : نشاط انفعالي يتضمن استعداد سلوكيا ، و الاندفاع و العدوانية و التنافسية و الحرص ، كما يتضمن بعض السلوكيات من قبيل الحساسية و العداوة و الغضب ، أما جمعة يوسف 1994 فيعرفه بأنه ذلك النمط من السلوك الذي يتسم ببعض الخصال المميزة مثل العداوة و القابلية للاستثارة و الشعور بضغط الوقت ، و عدم التحلي بالصبر، النشاط المتعجل و التنافس العام [16] ص 22 .

معظم هذه التعاريف مستمدة من مبتكري هذا المصطلح ، فهي تشترك في كونها مجموعة من الخصائص أو السمات التي تشمل الفعل والانفعال وقد بينت هذه التعاريف على أن ذوو النمط السلوكي أ يشتركون في مجموعة من الخصائص المتمثلة في العدوانية ، الانهماك في العمل ، التنافس ، السرعة ، وهذه الخصائص تظهر في ظل ظروف ومواقف معينة وهذا ما يميزها عن السمة الثابتة في الشخصية .

2-2 خصائص ذوي النمط السلوكي أ :

يرى (علي عسكر) أن ذوي النمط السلوكي أ يتميزون بالقيام بأكثر من عمل في وقت واحد ، فهم يتسابقون مع الوقت ، بالإضافة إلى الاعتماد على النفس وروح التنافس والرغبة العالية للإنجاز مما يدفعهم إلى العدوانية ، كما يتميزون بتحريك الذراع بشكل ملحوظ أثناء الحديث ، ولعدم صبرهم يدفعون الآخرين للإسراع في حديثهم . [15] ص ص 161 162 .

في حين يرى (محمد قاسم عبد الله) أن ذوي النمط أ يتميزون بالسرعة والتهور في القيادة ، التنافس ، يكونون دائما تحت ضغط الوقت و كثرة الأعمال ، أكثر عدوانية عندما يكونون تحت ظروف ضاغطة ، ومن أمثلتهم المتوترون ، مدراء الأعمال، المتحدثون بسرعة و الذين يأكلون بسرعة [23] . فالنمط السلوكي عند (دانيال جانستير و آخرون 1991) هو نموذج عام للشخصية يرتبط مع غالبية متغيرات الشخصية و الاستجابات الجسدية و يعطي مدى واسع للفروق الفردية ، فهو عبارة عن شبكة من الخصائص السلوكية و المؤشرات التي تظهر في أسلوب تعبيرى و معرفى [21] ص 41 .

وركز (تايلور و آخرون 1984 Taylor et al) على الجوانب الإيجابية لذوي النمط أ فهم أكثر جودة في أداء أعمالهم لأنهم يضعون أهدافا ويسعون لتحقيقها [24] .

يرى (بروتنير **Brotner**) أن النمط السلوكي أ يقابله على الطرف الآخر النمط السلوكي ب ، و يشمل عدة عوامل عامة مثل المنافسة و السلوك التعبيري و ضغط الوقت و السرعة ، و يرى (جنكنس 1979 **Jenkins**) أن النمط السلوكي أ هو إطار عام يشمل الأبعاد أو السلوكيات التالية: (المنافسة ، ضغط الوقت ، شدة الدافع، النشاط العام والسرعة) و يقابله في الطرف المقابل السلوكي ب [21] ص 41 . و الجدول التالي يبين الخصائص التي يمكن أن نفرق بها بين النمطين :

جدول رقم (1) الخصائص المميزة للنمط أ و ب [6] :

ذوي النمط أ	ذوي النمط ب
يهتم بالمواعيد	لا يهتم بالمواعيد
يمشي بسرعة	يمشي ببطئ
يأكل بسرعة	يأكل ببطء شديد
يتحدث بسرعة	متروي
متضجر	هادئ المزاج
يعمل عدة أشياء في نفس الوقت	يركز فيعمل شيء واحد فقط
لا يتمتع بأوقات الفراغ	يستمتع بأوقات الفراغ
عدواني	غير عدواني
منافس	غير منافس
يشعر دائماً بالضغط	لا يشعر بالضغط

و من خلال عرضنا لهذا الجدول يتبين لنا أن هناك اختلاف بين النمطين ، و أن كل منهما صفاته ومميزاته الخاصة ، فتمط السلوك أ يتميز بمجموعة من الخصائص المتمثلة في السرعة والمنافسة والعدوانية على خلاف النمط ب الذين يميلون إلى الهدوء عموماً وعدم التنافس والعدوان، وهذا ما يجعل النمط الأول أكثر عرضة للمشاكل الصحية ، كما قد تدفعهم هذه الخصائص إلى القيادة المتهوره و ارتكاب الحوادث .

3-2 نظريات سلوك نمط أ أو تفسير سلوك نمط أ :

1-4-2 نظرية التحليل النفسي :

ينظر (روسكي و زملاؤه Roski et al 1978) إلى أن الفرد من ذوي سلوك نمط أ هو عبارة عن شخص نشأ في أسرة يتسم فيها الأب بالسلبية و الأم بالعدوانية ، و من ثم فهو يلجأ إلى الانجاز بوصفه نتيجة ايجابية لتحقيق الحاجات و الإشباع الانفعالي و تأكيد الذات ، فهو يبحث عن الوقت المفقود و من ثم فهو غالبا مهتد انفعاليا مما يجعله يشعر أنه سوف يتعرض دائما لفقد الإنجاز أو لفقد مكانته الاجتماعية ، التي وصل إليها بصورة قهرية ، و من ثم يتولد لديه احباطات أمام إشباع حاجاته الانفعالية فيتسم سلوكه بالعدوانية من أجل البقاء [25] .

إن علاج هذا النمط من وجهة نظر (روسكي Roski) يتلخص في ضرورة زيادة إدراك الفرد لتاريخه الشخصي ، وأن يتعلم أن لديه القدرة على الإنجاز بالمستوى ذاته دون الشعور بأنه تحت أي ضغط ، ودون التعبير عن رغباته بالعدوان . و بالطبع قد يرفض الشخص تقبل هذا فتظهر لديه المقاومة ، و يبدأ في إظهار استجابة العدوانية مع سرعة النشاط و الحركة و شراهة التدخين [14] ص ص 66 67 .

2-4-2 نظرية يونغ التحليلية :

تنظر نظرية (يونغ Yung) التحليلية إلى الطاقة باعتبار أن الشخص الذي يعطي الحقيقة قيمة سوف ينفق قدرا كبيرا من الطاقة في البحث عنها ، والشخص الذي يعطي القوة قيمة كبيرة سوف يكون مدفوعا بقوة للعمل على بلوغها ، وعلى العكس من ذلك فإذا كان لشيء ما قيمة تافهة فإنه لن يرتبط إلا بقدر ضئيل من الطاقة .

و كذلك ينظر (يونغ Yung) للذات بأنها هي الهدف الذي يحاول الناس بلوغه دائما لكنهم نادرا ما يبلغونه، وهي تحرك سلوك الإنسان و تدفعه نحو البحث عن الكلية [25] ص ص 30 31 .

من خلال استعارة فكرة الطاقة و الذات من نظرية (يونغ Yung) يمكن تفسير سلوك نمط أ على ضوءها ، حيث أن مكونات سلوك نمط أ بمثابة مجموعة من الخصائص العديدة و التي تتضافر معا مكونة هذا النمط من السلوك و من بينها التقدير المرتفع للذات الذي يعتبر سمة متأصلة لدى ذوي النمط أ مصحوبة بالطموح و التنافس لتحقيق مجموعة من الحاجات ، و التي تخلق نوعا من التوتر يلزم تخفيضه عن طريق إشباع هذه الحاجات ،

وبقدر قوة الحاجة و قيمتها بقدر الطاقة المبذولة حتى يستطيع الفرد استعادة توازنه في المجال البيئي المحيط به ، و هذا ما ترمي إليه نظرية (يونغ Yung) و يمكن بواسطتها تفسير سلوك أصحاب الدرجة المرتفعة على مقياس أ [14] ص 68 .

3-4-2 نظرية الذات لكارل روجرس :

يسلم (روجرس Rogers) لدافع رئيسي واحد يسميه النزعة إلى تحقيق الذات ، فيذكر (روجرس Rogers 1963) أن لدى الكائن الحي نزعة أساسية واحدة تكافح ليحقق الكائن الحي الذي يعيش خبرة ذاته و يحافظ على بقاءها و يزيد من قيمتها ، و هناك مصدر رئيسي واحد للطاقة في الكائن ككل و ليس لجزء منه ، و يحتمل أن أفضل تصور له أن نتصور نزعة نحو الكمال و التحقيق و نحو المحافظة على الكائن الحي و زيادة قيمته ، و يمكن تغير سلوك نمط أ اعتمادا على نزعة تحقيق الذات بأنهم في مواجهة مع الصعاب و العقبات للوصول إلى الكمال و تحقيق أهدافه و زيادة قيمته [25] ص ص 28 29 .

تعتبر المسلمة الأساسية لنظرية (روجرس Rogers) أن الفرد يتصرف بشكل يتسق مع مفهومه عن ذاته ، و يمكننا أن نحقق ذاتنا على ضوء مجموعة من الدوافع التي تواجه سلوكنا ، إذن فكل ما يهنا في تفسير سلوك أ اعتمادا على نظرية (روجرس Rogers) هو إحساس الفرد بقيمته وكفاءته و دوره المنوط به ، أما إذا شعر الفرد بأن احترامه لذاته يتوقف على الإنجاز ، فيمكننا أن نعد سلوك نمط أ بمثابة استجابة تعويضية لضعف تقدير الفرد لذاته ، هذا في الجانب السلبي للنظرية إلا أن نظرية (روجرس Rogers) يمكن أن تفسر نمط سلوك أ اعتمادا على جوانب إيجابية ، فقد اقترح كل من (هانسون ماثيوز Mathews1980, Hansson 1983) أن هناك جوانب تكيفية في سلوك نمط أ بحيث يكون الانحراف عن المعايير النفسية أكثر ميلا إلى الاتجاه الإيجابي منه إلى الاتجاه السلبي [14] ص 66 .

حاول العديد من الباحثين تفسير نمط السلوك أ بناء على اتجاهاتهم النظرية ، فهناك من ينظر إليهم على أنهم أكثر عرضة لأمراض القلب ، وهناك من اعتبر خصائصهم بمثابة استجابة تعويضية لضعف تقديرهم لذواتهم ، كما ان هناك بعض النظريات لا يمكن تعميمها فليس كل أب سلبي و أم عدوانية ينجبان طفلا يمكن تصنيفه على أنه نمط سلوك أ . فهذه النظريات ركزت على الجوانب السلبية الخاصة بهذا النمط بناء على أنهم غير أسوياء ، لكنهم قد يكونوا أصحاب شخصيات بناءة و طموحة .

5-2 مقاييس سلوك نمط أ :

نظرا لتزايد الإصابة بالأمراض القلبية ، وكرد فعل طبيعي لهذا الاهتمام ابتكر علماء النفس والأطباء العديد من المقاييس ذات الاستخدامات التنبؤية و التشخيصية و العلاجية . و قد حدث خلط بين المقاييس النفسية و الفيزيولوجية للاعتقاد الراسخ بالعلاقة القوية بين سلوك نمط أ و الإصابة بالأمراض القلبية ، ومن بين هذه المقاييس النفسية :

1-5-2 المقابلة المقننة : (SI) Structured Interview

قام كل من (فريدمان وروزنمان Friedman et Rosenman) بتصميمها عام 1959 ، فهي عبارة عن حديث متبادل بين القائم بالملاحظة و المفحوص ، حيث تظهر علامات عدم الصبر ، الحركة الزائدة ، الحديث، وهذه الاستجابات المرئية تساهم في وضع التقرير النهائي للمفحوص ، لها صورتان أحدهما طويلة و الأخرى قصيرة ، تتكون الطويلة من 22 سؤالا تتضمن مجموعة من المقاييس الفرعية :

الاستغراق في العمل .

نفاذ الصبر .

التنافس .

طريقة الحديث .

السرعة .

و قد وضع (فريدمان وروزنمان Friedman et Rosenman 1974) هذه الطريقة بهدف تصنيف الأفراد إلى :

نمط سلوك أشد

نمط سلوك معتدل

نمط سلوك مختلط

نمط سلوك ب [14] ص ص 47 48 .

يحدد نمط السلوك أ بصورة مسموعة ، تستغرق المقابلة (10-15) دقيقة ، يقوم بالمقابلة شخص متدرب يطلب من المفحوص أن يصف نفسه طبقا للسؤال الملقى عليه ، ثم يقوم الفاحص بتمييز سلوك المفحوص. فمثلا يسألونهم عن رد فعلهم تجاه من يصفهم بأنهم يقودون سيارتهم بعصبية ، و قد توجه هذه الأسئلة عن عمد و بالطريقة التي من شأنها أن تستثير أسلوب الحديث لديهم .

تتكون هذه المقابلة من خمسة أبعاد (الصوت العالي ، السرعة في الحديث ، الاستجابة السريعة ، العدوان ، التنافس) ، و تقدر هذه الخصائص على مقياس خماسي حيث تمثل الدرجة خمسة أعلى التقديرات والدرجة واحد أدنى التقديرات ، و تقدر درجات المقابلة من خلال طريقة الاستجابة أكثر من المحتوى الفعلي [19] ص 19 ، فهي تعد مقياسا أدائيا أكثر من كونها تقديرا ذاتيا ، لأنها تعتمد على بعض الجوانب الحركية مثل تلميحات الوجه ، الحركة الدائمة [14] ص ص 47 48 .

2-5-2 مسح جنكنز للنشاط (JAS) Jenkins Activity Survey

وضعه (جنكنز 1964 Jenkins) وقد مر بعدة مراحل إلى أن تم مراجعته من قبل (جنكنز و روزنمان سنة 1969 Jenkins et Rosnman) ، يتكون من 52 بندا يقيس المنافسة ، الدافع المرتفع ، السرعة ، ضغط الوقت ، الارتباط بالوظيفة [6] ص 57 .

توصل (زايزنسكي وجنكنز 1980 Zuzanski et Jenkins) إلى استخراج ثلاث عوامل في مقياس جنكنز للنشاط وهي السرعة وعدم التحلي بالصبر ، الانهماك في العمل ، المنافسة الشديدة ، في حين بينت دراسة (رايت 1988 Wright) عن وجود عاملين الأول سلبي يتكون من سمتي الغضب والقلق ، والثاني ايجابي وهو الانشغال بالعمل [26] .

كما قام (أحمد عبد الخالق) بترجمته وتقنيته بهدف استخدامه في البحوث ، وخضعت الترجمة لمراجعات مستفيضة مع ترجمة عكسية للبند ، قدر معامل ثباتها على العينات المصرية 0,77 للذكور و 0,67 للإناث وهو معامل ثبات مقبول . كما وصل الصدق التلازمي للصيغة المختصرة من مسح جنكنز للنشاط إلى 0,59 للذكور و 0,47 للإناث ، وكان المحك المستخدم هو مقياس سلوك نمط أمن وضع أحمد عبد الخالق [27] .

لقد تعددت مقاييس نمط السلوك أبتعد الدراسات التي تناولته ، إلا أن أبرز هذه المقاييس وأشهرها هو المقابلة المقننة ومسح جنكنز للنشاط ، و على الرغم من تمتع المقابلة المقننة بالصدق و الثبات ، إلا أنها تحتاج إلى جهد كبير ، وشخص مدرب ، كما قد تكون تفسيراتها ذاتية ، أما مسح جنكنز الذي يحتاج إلى وقت و جهد قليلين في تطبيقه و تصحيحه وسهولة تمييزه بين النمطين ، إلا أن صدقه منخفض. فهذه المقاييس تساهم في تشخيص هذه الخصائص والتنبؤ بها من أجل التخفيف من عوامل الخطر التي تسببها . وقد استعملنا في هذه الدراسة مقياس نمط السلوك أ (لناهدة سكر) و الذي يقيس هذه الخصائص المتمثلة في : (السرعة و نفاذ الصبر، الطموح و المثابرة ، التوتر و الانفعال ، الاستغراق في العمل ، العدوانية و الاندفاع) و مدى مساهمتها في ارتكاب الحوادث عند السائقين.

6-2 طرق علاج سلوك نمط أ :

1-6-2 العلاج السلوكي المعرفي Cognitive – Behavioral Therapy

يستند هذا العلاج إلى المبادئ العامة التي قدمها (دونالد مايكنيوم 1985 D.Meichenbaum) في مواجهة الضغوط ، حيث يهدف إلى التدريب على كيفية المواجهة الفعالة ، و الذي يؤكد على تفاعل الفرد مع البيئة ، يستند هذا العلاج على مرحلتين :

المرحلة الأولى : خصصت لتطوير الوعي بأحداث البيئة ، و التي من شأنها استثارة ردود فعل ذوي السلوك أ ، و كيفية الإحساس البدني باعتبارهما مؤشرات للمواجهة الفعالة.

المرحلة الثانية : تقديم ردود فعل معرفية بديلة تجاه الأحداث التي عادة ما تبعث السلوك المدمر لنمط أ [25] ص 31 ، و تشمل عملية العلاج وفقا لهذا الاتجاه الملاحظة الذاتية التي تعتمد على تسجيل المشاعر والأفكار كلما ظهر السلوك المشكل عدة مرات في اليوم ، مما يساعده على إيجاد الأجوبة الواقعية لاعتقاداته .

يقول (مايكنيوم Meichenbaum) : " يكون حوار الفرد الداخلي في فترة ما قبل العلاج سلبيا أما أثناء عملية العلاج تتكون لديه بناءات معرفية جديدة **new cognitive structure** ، الأمر الذي يجعل نظراته تختلف عما كانت عليه قبل العلاج " [28]، فتتولد لديه سلوكيات جديدة تتنافر مع السلوكيات القديمة ، ولا يكفي التركيز على المهارات السلوكية فحسب ، بل يتم التركيز كذلك على الأحاديث الداخلية والأبنية المعرفية ، ومن ثم يحدث تطوير للجوانب المعرفية التي تتعلق بالتغيير [29].

2-6-2 العلاج العقلاني الانفعالي : Rational Emotive Therapy

تشير نظرية (أليس Ellis) في العلاج العقلاني الانفعالي على أن هناك تشابكا بين العاطفة والعقل أو التفكير والمشاعر ، فالبشر يفكرون و يشعرون و يتصرفون في نفس الوقت [30] ، ومن هذا المنطلق يسعى هذا العلاج إلى تعديل الأفكار والمعتقدات الغير عقلانية ، التي تعبر عن سوء التوافق وتسبب التوتر الانفعالي .

يرى (إليس Ellis 1992) أن ذوي السلوك نمط لديهم أفكار ومعتقدات عن العالم المحيط بهم ، و يمكن إعادة البناء المعرفي لمثل هذه الأفكار عن طريق تدريبهم من خلال نموذج مكون من خمس خطوات :

أما **A** فتعني الخبرة المنشطة **Activating Experience** و هي حادث أو خبرة صادمة كطلاق أو رسوب أو وفاة (هنا والآن) ، يتم إدراكها في مناخ غير عقلائي و بذلك تكون الخبرة المنشطة خبرة لا عقلائية .
أما **B** فتعني **Belief System** و يقصد بها نظام معتقدات لا عقلائي مدمر للذات ، و كل خبرة يوجد حولها عبارات داخلية و معتقدات لا عقلائية .

أما **C** فتعني **Conséquence** أي النتيجة الانفعالية التي يشعر بها الفرد نتيجة للخبرة ، و تكون مناسبة لنظام المعتقدات ، فإذا كان نظام المعتقدات لا عقلائي كانت النتيجة اضطراب انفعالي و خلل سلوكي كما في حالات القلق و الاكتئاب و نمط السلوك أ [31].

الأحداث النشطة التي يظهر تحديدها له في بيئته ، و تثير لديه الرغبة في العمل.

نظام الأفكار و المعتقدات و التي تحدد كيفية إدراك الأحداث المحيطة به .

رد الفعل الانفعالي الناتج عن الخطوة الأولى و الثانية.

بإدراك هذه النماذج يتم التعرف إلى كيفية إعادة بناء الأفكار الغير عقلائية إلى أفكار عقلائية و يتضمن ذلك مستويين آخرين هما :

تثبيت الأفكار العقلانية بديلا عن الأفكار الغير عقلائية ، و يتفاعل مع الخطوة رقم 2 .

تجهيز رد فعل انفعالي جديد ، و الذي يتفاعل مع رقم 4 ، و يعد بديلا أيضا للخطوة رقم 3 .

لكن قد لا يعبر الأفراد عن معتقداتهم لكنهم يتصرفون في حياتهم وفقا لها ، و من ثم وضع (ثورمان 1984

Thurman) استخبارا للتقرير الذاتي عرف باسم قائمة المعتقدات غير العقلانية لذوي سلوك نمط أ **Type**

A Irrational Beliefs ، و قد استخدم بكفاءة في الحصول على بيانات من المجموعة المراد تطبيق هذا

النوع من العلاج عليها [14] ص ص 71-72 .

3-6-2 العلاج السلوكي عن طريق الاسترخاء Relaxation

يعد الاسترخاء من المهارات التي تساعد على التحكم في الضغوط و توجيه الاستثارة الانفعالية ،

كما يعمل على خفض الاستثارة الفيزيولوجية التي تؤدي إلى خفض التوتر و القلق لذوي النمط السلوكي أ .

فالاسترخاء هو انسحاب مؤقت و متعمد من النشاط يسمح بإعادة الشحن ، والاستفادة الكاملة من الطاقات البدنية و العقلية و الانفعالية [32] .

فأصحاب نمط السلوك أ يعانون من الاستشارة الفيزيولوجية ، وبالتالي لا يحصل الإنسان على كمية الأوكسجين الضرورية بسبب طريقة تنفسه التي قد تكون سريعة ، فلا يتمكن الجسم من الحصول على الكمية المطلوبة من الأوكسجين و إخراج ثاني أكسيد الكربون [33] .

فالتنفس العميق يوفر كمية الأوكسجين المناسبة التي يحتاجها الجسم ، و إخراج أكبر قدر من ثاني أكسيد الكربون ، وبالتالي ينتقل العقل و الجسم من مرحلة الاستثارة الفيزيولوجية إلى حالة الاسترخاء والهدوء. 2-6-4 العلاج بالتمارين الرياضية : يعدل نمط السلوك أ عن طريق البرامج الرياضية ، حيث أن ممارسة نوع من النشاط البدني بشكل منتظم هو أحد الطرق السهلة و الأكثر فائدة للحصول على تغيرات إيجابية في حياة الفرد ، و يمكن الجسم من التعامل الفعال مع المواقف الضاغطة .

بين الباحثون في المجال الفيزيولوجي أن المؤشر الصحي الرئيسي بالنسبة للإنسان هو قدرة الفرد و الأجهزة الحيوية على التحمل ، و هذا التحمل يتحقق و يتطور من خلال النشاط الرياضي المنتظم ، لكن ينبغي على الفرد اختيار الأنشطة الغير تنافسية ، لهذا نجد أن ممارسة أنشطة مثل الجري ، ركوب الدراجة ، التزلج لها مردود إيجابي أكثر مقارنة بالرياضة التنافسية التي يعد الفوز فيها أهم الأداء ، ولكي يكون النشاط البدني مؤثرا فعلا ينبغي أن يكون مصدر متعة و يتناسب مع شخصية الفرد المزاجية و الجسمية [25] ص 32 .

كما ينبغي لنمط السلوك أ أن يقوم بجملة من الصفات التي تساعده :

يتسم ذوو نمط السلوك أ بالجدية و الصرامة ، لذا فهم بحاجة إلى الضحك .

تخصيص وقت للاهتمام بأمور أخرى ، عدا الانشغال بالعمل ، وأن يدركوا حاجتهم للحياة

والاستمتاع أكثر من حاجتهم للعمل.

تفهم الآخرين من خلال إدراكهم للخصوصيات المزاجية لهم ، وعليهم أن يعترفوا بحق الآخرين في

أن يكونوا مختلفين عنهم ، وان يعطوا الآخرين فرصة للإدلاء بأرائهم بدون مقاطعة .

ينبغي أن يدركوا أنهم لا يستطيعون أن يفعلوا كل شيء بأنفسهم .

عليهم إيجاد وقت للاسترخاء ، وأن يتحركوا و يتكلموا بطريقة أكثر بظنا [34] .

أكدت العديد من الدراسات أن ذوي النمط السلوكي أ مهيوون للإصابة بالأمراض القلبية ، لذا فقد تعددت طرق العلاج المعدلة لهذه الخصائص ، وفعلا أثبتت الدراسات فعالية العلاج المعرفي السلوكي في التقليل من هذه الخصائص ، فهو يساعدهم على التغلب على اضطراباتهم المعرفية الانفعالية السلوكية ، ومن ثمة تحقيق ذواتهم .

7-2 خصائص نمط السلوك أ " السرعة " و حوادث المرور :

يتميز نمط السلوك أ بمجموعة من الخصائص من بينها السرعة ، حيث تساهم السرعة المتهورة لدى المراهقين و الشباب إلى التسبب في حوادث المرور في مختلف أنحاء العالم ، و بأرقام مخيفة متزايدة يوما بعد يوم ، و من أخطار السرعة الزائدة أنها تجهد القلب، و تزيد من ضرباته ، و تكمن خطورتها في تفاقم الآثار المترتبة على الحوادث ، فإذا كانت السيارة تسير بسرعة فائقة وحدث اصطدام مفاجئ فإن الموجودين بداخلها يرتطمون بحواجزها ، لكن أحشائهم تبقى متسارعة بنفس السرعة دون توقف في الأجواف التي تحتويها ، وبالتالي تحدث تمزقا على مستوى الحواجز الداخلية، و تؤدي إلى نزيف داخلي ، كما يمكن أن تخرج هذه الأحشاء فورا من أماكنها عند ارتطامها.

و تأتي دراسة المعهد الوطني للسلامة على الطرق السريعة في الولايات المتحدة كدليل على أخطار التهور في السياقة ، حيث شهد أحد الأعوام ارتفاعا ملحوظا في الحوادث المسببة للوفاة بمقدار 34% في 38 ولاية ، حيث كان حد السرعة قد رفع إلى 105 كلم/سا بدلا من 90 كلم/سا في المناطق الريفية ، بينما بلغت زيادة الحوادث القاتلة في المناطق غير الريفية 4% في الولايات نفسها [35] . وهذا ما يشير حسبما قال الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية (محمد كومان) إن المشكلة المرورية تعتبر في حد ذاتها مشكلة سلوكية ترتبط بقيم الأفراد و مدى حرصهم على آداب المرور [36] . وهذا ما تؤكدته العديد من الدراسات الأجنبية – جنكز وزملاؤه ، ليك فلاتي لند برج ، وولف ، هنتر ، ويبر ، هيفين – على أن هناك عاملان مستخرجان من نمط السلوك أ هما السرعة و القيادة العنيفة [14] ص ص 44- 46 .

إذن فالسرعة تؤثر في عدة عوامل فكلما ازدادت السرعة ازدادت المسافة اللازمة لتوقف المركبة على طريق جافة وتضاعفت على الطريق المبللة ، كما تزداد الطاقة الحركية للمركبة بحيث تكون الحوادث الناجمة عن السرعة العالية أشد عنفا من تلك الناجمة عن السرعة المنخفضة ، كما ينقص مقدار التركيز الذهني للسائق أثناء القيادة المنهورة ، حيث يكون لقائد المركبة بسرعة معتدلة المجال لاستيعاب ما يراه بشكل واضح ، بينما على سرعة 100 كلم/ساعة تنخفض قدرة الاستيعاب إلى النصف ، كذلك تتأثر مسافة الفرملة بالسرعة فكلما ازدادت سرعة السيارة ازدادت المسافة المطلوبة للتوقف فمثلا:

إذا كانت السرعة 30 كلم/سا تكون مسافة التوقف 12 مترا.

إذا كانت السرعة 100 كلم/سا تكون مسافة التوقف 85 مترا.

إذا كانت السرعة 120 كلم/سا تكون مسافة التوقف 17 مترا [35] ص 1 .

ولتفادي هذه المخاطر حددت القوانين واللوائح السرعة حسب نوع الطرق والمناطق

و أصناف المركبات و حالة الطقس ، و هذا ما يبينه الجدول التالي :

جدول رقم (2) يبين تحديد السرعة حسب الطرق و المناطق [72]:

الطريق	في الحالات العادية	في حالة رداءة الطقس و ابتلاله
الطريق السيار	120 كلم/سا	100 كلم/سا
الطرق السريعة خارج المناطق العمرانية	100 كلم/سا	80 كلم/سا
داخل المناطق العمرانية	50 كلم/سا	40 كلم/سا

أما بالنسبة لأصناف المركبات فقد تم تحديد السرعة بناء عليها ، وهذا ما يبينه الجدول التالي:
جدول رقم (3) يبين تحديد السرعة حسب أصناف حمولة المركبات [65] .

الوزن الإجمالي مع الحمولة	السرعة القصوى
بين 5.5 و 10 أطنان	90 كلم/سا
بين 10 و 15 طن	85 كلم/سا
بين 15 و 19 طن	75 كلم/سا
بين 19 و 26 طن	65 كلم/سا
أكثر من 26 طن	60 كلم / س

هذه الضوابط و غيرها ما هي إلا أدوات لتنبية السائق و مساعدته على توقع أخطار السرعة ، وإرشاده لتفاديها في الوقت المناسب ، فهي من عوامل الخطر الرئيسية المتعلقة بالإصابات والوفيات في العلم ، حيث لا يفي إلا القليل من البلدان بالمعايير الأساسية للحد منها، لذا صنف المشرع الجزائري مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من المخالفات من الدرجة الرابعة حسب قانون 2009 وشدد عقوباتها، و للوقاية منها ينبغي :

إبراز أخطار الإفراط في السرعة و الآثار الناجمة عنها.

تحسين الطريق و تهيئتها و هندستها بطريقة علمية .

تطبيق العقوبات بصرامة على المخالفين دون استثناء.

استعمال الرادار لضبط المخالفين و تسليط العقوبة الصارمة عليهم.

استعمال الممهلات بطرق علمية مدروسة و بشكل منظم للتقليل من السرعة .

توعية السائقين والعمل على تنمية إدراكهم الصحيح للوضعيات الخطرة قصد تجنبها.

خلاصة

لقد توصل العلماء من خلال ملاحظاتهم الميدانية إلى أن نمط السلوك أ من العوامل المهيأة للإصابة بالأمراض القلبية ، فهم يتميزون بطموحات غير محددة ، ورغبتهم في النجاح لا تشعرهم بالتعب ، لذا يتناقص اهتمامهم بصحتهم ، فتلك التراكمات هي التي تجعلهم عرضة للمخاطر عموما والأمراض القلبية خصوصا ،

ونظرا لاستفحال هذه الأخيرة فقد حاول الباحثون إيجاد وسائل للتشخيص والتنبؤ ، وحدث خلط بين المقاييس الفيزيولوجية والنفسية للعلاقة السببية بين هذه الخصائص الشخصية والإصابة بأمراض القلب ، إلا أن هذا النمط لا يقتصر على المشاكل الصحية ، بل يتعدى إلى جوانب أخرى كارتكاب الحوادث من خلال السرعة المتهورة والعوانية والاندفاع ، وعليه فنمط السلوك أ من المفاهيم التي تستوعب وتؤثر على العديد من المتغيرات ، لذا وجب تعديلها عن طريق البرامج العلاجية التي أثبتت الدراسات فعاليتها في ذلك .

الفصل 3

التفاؤل غير الواقعي

تمهيد

يعد مفهوم التفاؤل و التشاؤم من المفاهيم التي ظهرت قديما في التراث الإسلامي حيث استخدمهما النبي صلى الله عليه و سلم من خلال دعوته للتفاؤل و نهيه عن التشاؤم . إلا أن استخدام هذين المصطلحين من قبل المتخصصين لم يحض بالاهتمام إلا في أواخر السبعينات ، ولم يصل إلينا إلا في أواخر التسعينات . وقد نظر علماء نفس الشخصية إلى التفاؤل على أنه من السمات الثابتة نسبيا في الشخصية ، في حين يهتم علم نفس الصحة بهذا المصطلح من أجل تنمية الوقاية الصحية والقضاء على الآثار السلبية لإهمال الخطوات الوقائية .

3-1 تعريف التفاؤل و التشاؤم :

3-1-1 التعريف اللغوي :

الفأل : ضد الطيرة كأن يسمع مريضا يا سالم ، أو طالب يا واجد ، أو يستعمل في الخير والشر .

ج: فؤل و أفوال و قد تفاعل به و تفاعل . و لا فأل عليك : لا ضير [37] .

تشاءم : واستشأم به تطير، وهو ضد تيمن وتفاعل ، والشؤم ضد اليمين والفأل والبركة [17] ص

2-1-3 التعريف الاصطلاحي :

1-2-1-3 تعريف التفاؤل [38] :

يعرفه (غراندال **Grandall 1969**) : عبارة عن توقع قصير المدى بالنجاح في تحقيق بعض المطالب في المستقبل.

يعرفه (تايجر **Tiger 1979**) : عبارة عن قوة حيوية دافعة نشأت عن تطور الأجيال .

يعرفه (ستيبك **Stipek**) : بأنه التوقعات الذاتية الإيجابية عن المستقبل الشخصي للأفراد.

يعرفه (مارشال و آخرون **Marshal et all 1992**) : أن التفاؤل هو استعداد شخصي للتوقع الإيجابي للأحداث.

2-2-1-3 تعريف التشاؤم [38] ص 2 :

عرفه كل من (اندرسون سبيلمان و برف **Spielman and Bargh 1992**)

(**Inderson**) : ميل لتوقع الأحداث المستقبلية سلبا.

و يعرفه (شاورز **Shouers 1992**) حصر الفرد لاهتمامه وانتباهه بالاحتمالات السلبية للأحداث المستقبلية ، مما يدفع الأفراد للتحرك بهدف دفع تلك الأحداث من الوقوع .

للتفاؤل و التشاؤم عدة تعريفات لكنها تدور حول معنى موحد وهو توقع حدوث الخير

أو الشر في المستقبل، وهذا ما بينيه (أحمد عبد الخالق 1996) [39] ، حيث يعرف التفاؤل

Optimism بأنه نظرة استشار نحو المستقبل ، تجعل الفرد يتوقع الأفضل و ينتظر حدوث

الخير، ويرنو إلى النجاح و يستبعد ما خلا ذلك ، في حين يعرف التشاؤم **Pessimism**

بأنه: " توقع سلبي للأحداث القادمة ، يجعل الفرد ينتظر حدوث الأسوأ ويتوقع الشر والفشل وخيبة الأمل و يستبعد ما عدا ذلك إلى حد بعيد.

يرى (كوليغان و آخرون **Kolivan et al**) بأن التفاؤل و التشاؤم سمات ثنائية القطب تتسم

بالثبات النسبي ، وليست مجرد حالة تتغير حسب المواقف [40].

أما (عبد الخالق) 1999 فيشير إلى وجود اختلاف بين الباحثين في النظر إلى هذين المفهومين، حيث ينظر البعض إلى أنهما سمة ثنائية القطب، وهناك من يرى أنها سمة أحادية القطب [41].

فالشخصية عبارة عن سمات تجعل الفرد إما لديه توقعات إيجابية أو توقعات سلبية تجاه المستقبل ، فإما أن تندرج إحداها من عدم التشاؤم إلى التفاؤل المفرط ، وإما أن تكون سمتان مستقلتان أحاديتا القطب ، تندرج إحداها من عدم التشاؤم إلى التشاؤم المفرط ، والثانية من عدم التفاؤل إلى التفاؤل المفرط .

2-3 أنواع التشاؤم و التفاؤل [42]:

1-2-3 التشاؤم غير الواقعي Unrealistic Pessimism

هو تشاؤم لا يستند لخبرة سيئة سابقة بل يمكن أن يرفع من مستوى قلق صاحبه إلى مستويات معقولة كافية لبذل المزيد من الجهد لمواجهة الأحداث المحيطة .

2-2-3 التشاؤم الدفاعي Defenisme Pessimism

نزعة لدى الأفراد إلى التوقع السيئ للأحداث المستقبلية ، فهو يعتنق التشاؤم مذهباً و منهجاً في سلوكه ، و لا يبدوا أنهم يعانون من ضعف في قدراتهم أو في مستوى أدائهم نتيجة لاتجاههم السلبي ، تزداد حدة و مدة مشاعر القلق نتيجة لنظرتهم المتشائمة إلى الأمور، وهذه النظرة المتشائمة تحفزهم على إدارته ،(إدارة القلق).

3-2-3 التفاؤل الديناميكي Dynamic Optimism

يذكر (مور 1992 More) أن التفاؤل الديناميكي هو أحد المبادئ الأساسية للدفاعية ، فهو اتجاه عقلائي إيجابي نحو الإمكانيات الفردية و الجماعية ، حيث يهيئ الظروف للنجاح من خلال التركيز على القدرات و الفرص ، و يفسر المتفاعل الديناميكي الخبرات بشكل إيجابي كما يؤثر على النتائج بصورة إيجابية .

Unrealistic Optimism

3-2-4 التفاؤل غير الواقعي

يعرف (تايلور و براون **Tylor et Brown 1988**) على أنه " شعور الفرد بقدرته على التفاؤل إزاء الأحداث دون مبررات منطقية أو وقائع أو مظاهر تؤدي إلى هذا الشعور ، مما قد يتسبب في حدوث النتائج الغير متوقعة ، وبالتالي يصبح الفرد في قمة الإحباط ، مما يعرضه للمخاطر و الإصابة بالأمراض [10] ص 23 .

يميز (بترسون **Peterson 2000**) بين نوعين من التفاؤل هما [11] ص 118 :

التفاؤل المحدود **Little Optimism** و نعني به التفاؤل الواقعي و يعرفه (عادل محمد هريدي) بأنه: " إدراك الفرد على نحو انتقائي – لإيجابيات الحاضر، وتعميم أفضل التوقعات الممكنة للنتائج بالمستقبل.

التفاؤل الكبير **Big Optimism** و نعني به التفاؤل غير الواقعي و يعرف بأنه اتجاه تهيئي دائم لدى الفرد يتضمن توقعاته المحتملة للمستقبل على نحو يخالف نتائج الماضي ومعطيات الحاضر ، و ذلك في اتجاه المبالغة في العوائد الإيجابية ، واستبعاد النتائج السلبية، فالتفاؤل غير الواقعي هو نوع من التشويه المعرفي وهو إستراتيجية لحماية الذات يشمل هذا التحيز المشاكل الصحية كالسكري والضغط .. والإحداث غير السارة كالحوادث [43].

لقد نظر الباحثون إلى مصطلح التفاؤل والتشاؤم من زوايا مختلفة ، وتوصلوا إلى عدة أنواع منها التفاؤل الإيجابي الذي يدفع الفرد إلى النجاح والتفكير في عواقب الأمور، لذا يرتبط كل من التشاؤم غير الواقعي والتشاؤم الدفاعي والتفاؤل الديناميكي بسمة التفاؤل وبالتالي يتم قياسهم باختبار التوجه نحو الحياة ، في حين يستبعد التفاؤل غير الواقعي النتائج السلبية ويركز على الأمور الإيجابية فحسب ، وبالتالي فمفهوم التفاؤل غير الواقعي ذو علاقة وثيقة بسمتي التفاؤل والتشاؤم .

3-3 النظريات المفسرة لمفهوم التفاؤل و التشاؤم :

1-3-3 التحليل النفسي النظرية التحليلية :

يرى (فرويد **Freud**) أن التفاؤل هو القاعدة العامة للحياة ، وأن التشاؤم لا يقع في حياة الفرد إلا إذا تكونت لديه عقدة نفسيه ، وهي ارتباط وجداني شديد التعقيد والتماسك تجاه موضوع ما من الموضوعات الخارجية أو الداخلية ، و أعتبر المرحلة الفمية هي منشأ التفاؤل والتشاؤم ، و ذكر أن هناك سمات وأنماط شخصية فمية مرتبطة بتلك المرحلة ناتجة عن عملية التثبيت **Fiscation** عند هذه المرحلة ، والتي ترجع إلى التدليل أو الإفراط في الإشباع أو إلى الإحباط و الحرمان .

أطلق (فرويد **Freud**) مصطلح التفاؤل الفمي للدلالة على التفاؤل الظاهر كسمة طبع فمي ، فالكلمة الفمية بالغة الأهمية في تكوين الطبع ، وفي الوقت التي تظهر فيه الشبقية الفمية في نمو الطفل (يصبح الصغار على صلة بالأشياء و يتعلموا أن تحديد كامل العلاقة اللاحقة بالحقيقة ، وبهذا فكل اتجاه إيجابي أو سلبي نحو الأخذ والتلقي له أصل فمي. وبوجه خاص فكلما كان هناك إشباع فمي بارز عادة في الطفولة ، فالنتائج هي طمأنة الذات والتفاؤل اللذان يدومان طوال الحياة ، ومع هذا يلاحظ أنه إذا أعقب الإحباط هذا الإشباع فربما تكون قد خلفت حال انتقامية مقترنة بالإلحاح في الطلب [42] ص ص 67 - 68 .

يرى (اركسون مع فرويد **Erekson et Freud**) في أن المرحلة الفمية الحسية قد تشكل لدى الرضيع الإحساس بالمشقة الأساسية أو بالإحساس بعدم الثقة ، والذي بدوره يظل المصدر الذاتي لكل من الأمل والتفاؤل ، أو اليأس والتشاؤم خلال بقية الحياة ، فعندما تستجيب الأم لجوع الطفل بالتغذية المناسبة و العطف ، يتعلم بعض الارتباطات بين حاجاته و العالم الخارجي ، هذا الشعور الأولي بالثقة ، أما إذا أهملت الأم احتياجات وليدها فإنه يتولد لديه ما أسماه (أركسون **Erekson**) بالشك ، وإذا كان المعدل السيكولوجي بين هذين المتغيرين (الثقة و عدم الثقة) كبيرا لصالح الشك ، فمعنى هذا أن الأنا في خطر ، وقد يؤدي بالطفل إلى عدم التكيف فيما بعد و الاتصاف بالتشاؤم ، بينما يتحقق العكس إذا كانت درجة الثقة أقوى فإن الطفل

يتعلم رؤية العالم بتفاؤل وأمل ، وتمتع الأنا بهذه الإيجابية وتكيفها يساعد على النمو خلال بقية حياته [42] ص ص 69 .

2-3-3 النظرية السلوكية

ذكر (بدوي) أن التفاؤل و التشاؤم من بعض الأعمال أو الرموز يمكن أن ينتشر من مكان لآخر بالتقليد والمحاكاة ، و قد فسر هذا الانتقال و التشابه في بعض رموز التفاؤل و التشاؤم و علاقتهما التي نجدها في أماكن متباعدة وأزمان مختلفة.

و من ناحية أخرى يمكن أن يكون لرموز التفاؤل و التشاؤم أكثر من نشأة ، فقد أثبتت تجارب الفعل المنعكس الشرطي إمكانية تكوين استجابة معينة للرموز أو اكتساب التفاؤل و التشاؤم من الرموز بطريقة تجريبية هي توفر الدافع أو المنبه الطبيعي أو المثير الصناعي أو الرمز و الثواب و العقاب.

و يمكن تفسير كثير من علامات التفاؤل و التشاؤم على أساس الاقتران أو على أساس اكتساب الفعل المنعكس الشرطي ، و يمكن اعتبار عملية التفاؤل و التشاؤم من الرموز المنبهات الداخلية من قبيل الاستجابات المكتسبة الشرطية ، و يترتب على ذلك تكرار ظهور رمز معين مرتبط بحادث سيء لشخص ما أن يصير هذا الفعل المنعكس الشرطي رمزا للتشاؤم ، في حين يترتب على تكرار ارتباط الرمز أو المنبه بالنتيجة السارة أن يصبح بمجرد ظهور الرمز أي المنبه الشرطي داعيا أو مثيرا للتفاؤل عند شخص ما بينما قد يرتبط هذا الرمز نفسه عند شخص آخر بحوادث غير سارة فيصبح الرمز مثيرا للتشاؤم . و من بين الآراء التي قدمها أصحاب نظرية التعلم الاجتماعي أن بناء شخصية الفرد يتكون من التوقعات والأهداف والطموحات وفعاليات الذات ، حيث تعمل هذه الأبنية بشكل تفاعلي عن طريق التعلم بالملاحظة والذي يتم على ضوء مفاهيم المنبه و الاستجابة و التدعيم.

لذلك فإن سلوك الفرد يرتبط بتاريخ التدعيم لبعض المواقف ، وحين يفشل بعض الأفراد في النجاح في أداء بعض المهام تتكون لديهم توقعات سلبية تجاه هذه الأمور والمواقف ، وكثيرا ما يغلب عليهم التشاؤم، لهذا يختلف الأفراد في توقعاتهم للنجاح أو الفشل إزاء الأحداث المستقبلية.

اهتم (باندورا Bandura) بمفهوم الفاعلية الذاتية و الذي يعني توقع الفرد بأن لديه القدرة على أداء السلوك الذي يحقق نتائج مرغوب فيها، وميز بين الفعالية الذاتية وتوقعات النتيجة ، حيث يرى أن توقع نتائج التفاؤل والتشاؤم هو الاعتقاد بأن القيام بسلوك معين سيترتب عليه نتائج مرغوب فيها، فتوقع النتائج يعتبر أحد المحددات المؤثرة في السلوك ، وذلك من خلال تقويم الفرد لنتائج الأداء الناجح واحتمالات الوصول إلى الهدف المنشود عن طريق هذا السلوك ، فإذا لم يقتنع الشخص بأن السلوك سوف يؤدي إلى الهدف فإنه لن يقوم به حتى ولو كان يعتقد بأنه يقدر على القيام به.

بالرغم من الاختلاف بين مفهومي التفاؤل و الفعالية الذاتية فإن هناك علاقة موجبة بين الفعالية الذاتية المرتفعة و التفاؤل المرتفع ، كما أشارت لذلك دراسة **Stanley et all** [42] ص 70 .

4-3-3 النظرية المعرفية

أخذ التوجه نحو التفاؤل والتشاؤم يتغير في الستينات و السبعينات حيث أشار كل من (ستانغ وميلتين Stang et Multin) أن اللغة و الذاكرة و التفكير تكون إيجابية بشكل انتقائي لدى المتفائلين ، إذ يستخدم الأفراد المتفائلين نسبة أعلى من الكلمات الإيجابية مقارنة بالكلمات السلبية سواء كانت في الكتابة أو الكلام أو التذكر الحر ، فهم يتذكرون الأحداث الإيجابية قبل السلبية .

إضافة إلى ذلك فقد شكلت نظرة **Green wald 1980** للتفاؤل نقطة تحول لدى الباحثين فقد شبه الطبيعة الإنسانية بنظام كلي يتمثل بالنظر إلى الذات كتنظيم معرفي يتعلق بنتائج الفرد و هويته و يخضع لتوجيهه.

بينت مراجعة (تايلور و براون 1988 **Taylor et Brwon**) أن الناس عامة ينزعون باتجاه الإيجابية عدا بعض الاستثناءات المتمثلة في الأفراد الذين يعانون من القلق و الاكتئاب.

يذكر (جولمان **Goleman**) أنه عندما طلب من بعض المكتئبين ترتيب جمل تتكون من ست كلمات غير مرتبة لوحظ أنه قد نجح في ترتيب جمل مثيرة للتشاؤم أكثر جمل دالة على التفاؤل.

كما يرى (كيلي **Kelly**) أن أنشطة الفرد السلوكية و الفكرية يمكن توجيهها في اتجاه معين من خلال تركيبات الشخصية التي يستخدمها في توقع الأحداث ، ويرى أن الطريقة التي بواسطتها يتنبأ الفرد بالأحداث المستقبلية مهمة و حاسمة لتحديد سلوكه ، و يشير أن الناس يبحثون عن طرق وأساليب للتنبؤ بما سيحدث ، كما أنهم يوجهون سلوكياتهم و أفكارهم حول العالم ، وجهة تميل إلى التنبؤات الدقيقة والصحيحة والمقيدة من كل هذا و بناء على آرائه في المستقبل و ليس الحاضر و هو المحرك الرئيسي للسلوك .

يذكر (وينر وآخرون **Weiner et al**) أن الفرد إذا أعزى فشله لعامل مستقر (داخلي أو خارجي) فإن هذا يؤثر على توقعاته المستقبلية لفرض النجاح و الفشل . فالاعتقاد بأن سبب الفشل مستقر وداخلي سيؤدي إلى توقعات مستقبلية متشائمة لدى الفرد نفسه أو لدى الآخرين عن أدائه في المستقبل ، و يزداد هذا التشاؤم عندما يعتقد الفرد بأن السبب لا يمكن التحكم فيه و تغييره و العكس صحيح.

بينما يرى (سنيدر **Snyder**) أن التفاؤل يحتوي على عنصر يسمى التخطيط ويقوم على حقائق منطقية مجردة ، وهذه المفاهيم (التخطيط المنطقي) تتضمن نوعاً من النشاط المعرفي.

و ذكر أيضا (اوندرو **Andrew et al 2003**) حول نظرية التكافؤ و التحفيز والتي تشير إلى أنه بسبب طرق التكيف الفعالة فإن المتفائلين يميلون للتركيز على المعلومات المتكافئة ذات العلاقة القوية بالشخصية ، فيكونون أكثر إقناعا بالرسائل الإيجابية المتعلقة بالشخصية وأقل إقناعا بالمعلومات السلبية المتعلقة بالشخصية مقارنة بالمتشائمين [42] ص 70 - 71 .

لقد استقطبا هذين المفهومين اهتمام الكثير من الباحثين لما لهما من تأثير على الحياة الإنسانية ، فحاولوا إيجاد تفسير لهما بناء على مفاهيم الخاصة ، فظهرت العديد من التفسيرات ، فهناك من يرى انه شكل من أشكال السلوك الدفاعي **Ego defensive behavior** ، وآخرون اعتبروه سلوك مكتسب عن طريق التقليد والمحاكاة ، في حين يرى آخرون أنه يحدث نتيجة لانخفاض الذكاء والإفتقار لبعض المهارات ، في حين يرى آخرون أنها عبارة عن أخطاء معرفية **cognitive errors** تجعلهم متركزين حول ذواتهم ، وتكون لديهم صعوبة في تقبل وجهة نظر الآخرين .

3-4 قياس التفاؤل و التشاؤم

1-4-3 المقياس المعدل للتوقعات العامة للنجاح (GESS) Revised Generalized and Expectancy Success Scale

قام بوضع هذا المقياس كل من (هال فيدلر كوشران **Hale , Fiedler et Cochran 1992**) يتكون المقياس من 35 فقرة تقيس توقعات الفرد إزاء بعض المواقف والأمر الاجتماعي ، ويجب عن كل فقرة على أساس خمسة اختيارات أو بدائل للإجابة [44] .

2-4-3 اختبار التوجه نحو الحياة LOT Life Orientation Test

صمم كل من (شاير ، كارنر **Schier et Carner 1985**) هذا الاختبار الذي يتكون من 12 عبارة يجاب كل منها على أساس خمسة اختيارات ، وقد طور المؤلفان نظريتهما عن مفهومي التفاؤل والتشاؤم بوصفها جزء من نظريتهما في ضبط الأداء الوظيفي الهادف ، ويفترضان أن المشاعر الإيجابية مرتبطة بمدى الحركة (التوجه) نحو الأهداف [45] .

3-4-3 مقياس التفاؤل و التشاؤم المشتق من قائمة مينسوتا – MMPI Optimism

Pessimism Scale PSM

قام (كولجان و آخرون Colligan , Offord , Malinchot Schulman

1994 Seligman) بإشتقاق 298 بنود قائمة مينسوتا للشخصية بواقع 106

عبارة تصف أحداث الحياة الجيدة مثل " أنا شخص مهم" و 192 عبارة تصف أحداث سيئة

في الحياة " مثل أخاف عندما أنظر من مكان مرتفع" ، و يجاب عن كل عبارة على أساس

سبعة اختيارات، وما يعاب عليه هو عدد بنوده التي تعيق الباحثين في استخدامه، كما لم تبذل

أي محاولات لإختزال بنود هذا المقياس [44] ص 37.

4-4-3 استخبار التفاؤل الفمي و استخبار التشاؤم الفمي (OPQ) (OOQ) " Oral

"Pessimism Quaestionnaire " "Oral Optimism Questionnaire "

يعتمد هذين المقياسين على تقسيم (فرويد Freud) لمراحل النمو النفسية الجنسية في

الطفولة إلى مراحل ثلاث : الفمية و الشرجية و القضيبية ، ويفترض المحللون النفسيون أن

التثبيت **Fiscation** في المرحلة الفمية يرجع إلى الاكتئاب ، كما أن الشخص المحبط أو غير

المشبع فيما خلال هذه المرحلة ، عادة ما يكون متشائما في نظرتة إلى الحياة وله مزاج حزين

أو مكتئب ، انسحابي ، يشعر بعدم الأمان و بالحاجة الدائمة إلى تأكيد الذات.

وهذان الإستخباران من وضع (كلاين Kline 1978 لقياس التفاؤل الفمي)

بواسطة عشرين عبارة تقيس سمات : التفاؤل ، البهجة ، الاجتماعية ، الاعتماد على النفس ،

ويقاس التشاؤم الفمي بواسطة عشرين عبارة أخرى تقيس السمات التالية : الشك ، العداوة ،

التشاؤم ، السخرية .

ومن الواضح أن هذين المقياسين يعتمدان على أحد المراحل النفسية الجنسية التي

اقترحها (فرويد Freud) - المرحلة الفمية - و يلاحظ أن الفرض الذي يعتمد عليه المقياس

نفسه لا يوجد دليل علمي دقيق عليه ، وقد تعرض لنقد شديد و ينطبق كذلك على المقياسين .

5-4-3 مقياس ديمبار و زملاؤه للتفاؤل و التشاؤم Optimism-Pessimism Scale

هو من وضع (ديمبار و صحبه (**Dember et al 1989**) يتكون هذا المقياس من 56 عبارة تقيس 18 عبارة منها التفاؤل و مثلها لقياس التشاؤم ، فضلا عن 20 بند مكررا بصيغة أخرى في المقياس ، يجاب عن كل منها بأربعة اختيارات من موافق جدا إلى معارض جدا ، و من بين بنود التفاؤلية ((عادة ما انظر إلى الجانب المشرق للحياة)) ، أما بنود التشاؤمية ((أنني لا أتطلع بأمل إلى السنوات القادمة)) [44] ص ص 38-39 .

6-4-3 مقياس أحداث الحياة Lif Events Scale

هو من وضع (وانشتاين 1980 **Winstein**) يقيس التفاؤل و التشاؤم بقائمة تحتوي على 42 حدثا 18 إيجابيا و تقيس التفاؤل و من أمثلتها ((الزواج من فرد غني)) ((سوف أعيش أكثر من 80 عاما)) ، ومن ناحية أخرى هناك 24 حدثا سلبيا تقيس التشاؤم ((اختيار مهنة غير مرغوب فيها)) " و يجيب المفحوص عن كل منها باختيار النسبة المئوية التي تحدد احتمال وقوع هذه الأحداث من أقل درجة و هي 10 % إلى أعلى درجة احتمالية و هي 90% [44] ص 41.

7-4-3 القائمة العربية للتفاؤل و التشاؤم:

وهي من تأليف (أحمد عبد الخالق 1996) واستمد بنود هذه القائمة من دراسته الاستطلاعية على عينة من طلاب جامعة الكويت ، وتشمل القائمة في صياغتها النهائية 15 بندا لقياس التفاؤل و 15 بندا لقياس التشاؤم ، يتم الإجابة على كل فقرة على أساس خمسة اختيارات أو بدائل ، وتتسم هذه القائمة بخصائص سيكومترية جيدة ، فقد طبقت على عينة كبيرة من طلاب جامعة الكويت ، و اجري بواسطتها عدد لا بأس به من الدراسات المنشورة والغير منشورة [46].

لقد لفت انتباه العديد من الباحثين التأثير الإيجابي أو السلبي لكل من التفاؤل و التشاؤم على الأفراد لذا فقد توصلوا إلى إيجاد العديد من المقاييس الهادفة إلى تصنيف الأفراد بناء على هاتين السمتين ومن أهم هذه المقاييس : المقياس المعدل للتوقعات العامة للنجاح ، اختبار التوجه نحو الحياة ، مقياس التفاؤل و التشاؤم المشتق من قائمة مينسوتا (لكولجان

وآخرون ، اختبار التفاؤل الفمي ، واستخبار التشاؤم الفمي (لكلاين) ، مقياس ديمبار و زملاؤه للتفاؤل والتشاؤم ، مقياس أحداث الحياة (ونشتاين) ، القائمة العربية للتفاؤل و التشاؤم (لأحمد عبد الخالق) ، فرغم اختلافاتهم النظرية إلا أن هذه المقاييس اعتمدت على قياس السمتين معا بحكم أنهما سمتين متصلتين ، وقد تناولنا في هذا البحث مقياس التفاؤل غير الواقعي (ليدر الأنصاري) . 1999

3-5 التفاؤل غير الواقعي و علاقته بالحوادث المرورية:

إن التفاؤل غير الواقعي ليس مجرد تفاؤل إيجابي حافل بخبرات التغلب على العوائق بل هو غياب تام للتفكير السلبي ، و من ثم إهمال سلوك حماية الذات من خلال عدم الحذر وعدم الحيلة و الرزانة .

وقد أكدت دراسة (لتايلور و جلوتيرز 1995 Tylor et Gollwortzer) ذلك إذ بينت أن حالة الإستنفار الإنجازي **Implement al Mindset** تسمع بحشد و تضخم التوهّمات الإيجابية ، مما قد يعمي الأفراد عن إدراك خطورة بعض ما يقدمون عليه ، ولا يقتصر التفاؤل غير الواقعي على مجرد استبعاد التعرض للأحداث السيئة ، بل يمتد كما يشير (ونشتاين 1980 Weinstin وماك كينا هاريس ميدلتون Makenna , Harisis et Midal et all 1994) ليضمّل اعتقادا راسخا باحتمالية ذاتية مرجحة بالأحداث و العوائد الإيجابية [11] ص 119 .

هدفت دراسة (روتر ، كوين و ألبري Rotter , Quine et Albery 1998) إلى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى قائي الدرجات الهوائية على عينة تتكون من 723 فردا ، حيث طبق عليهم استبيان عن مدى تعرضهم للإصابة ببعض الحوادث أثناء قيادة الدرجات الهوائية ، و كشفت الدراسة أن الحوادث الناتجة عن قيادة الدرجات الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة إلى القائدين الآخرين للدراجة الهوائية [10] ص 6 .

أجرى (ماكينا 1993 Makenna) دراسة على عينة تتكون من 99 سائقا من أعضاء هيئة التدريس و الموظفين و الطلاب بجامعة ريدينج بإنجلترا ، تتراوح أعمارهم من 18 إلى 68 سنة ، و طبق عليهم استبيان متكون من سؤالين:

هل تتوقع أنك سوف تتعرض لحادثة مرورية أثناء قيادتك للسيارة؟
هل تتوقع أنك سوف تتعرض لحادثة مرورية عندما تكون مرافقا؟
وكشفت النتائج عدم توقع السائقين للحوادث المرورية عندما يقومون بقيادة السيارة ، على حين كان توقعهم بالتعرض للحوادث المرورية عندما يكونون هم مرافقين ، [10] ص 25 .
في حين تؤكد دراسة (عادل محمد هريدي) أن هناك ارتباطا موجب بين المخاطرة و التفاؤل غير الواقعي [11] ص 141 .

فمن خلال هذه الدراسات يتبين أن التفاؤل غير الواقعي له علاقة وثيقة بارتكاب الحوادث المرورية ، فهذا السائق من خلال أفكاره التوهمية يستبعد التعرض للمخاطر ، وبالتالي تتلاشى لديه السلوكيات الوقائية فلا يراقب مركبته ، يتجاوز الحدود المسموح بها في السرعة...ومن هنا تحدث الحوادث .

6-3 التفاؤل و التشاؤم من المنظور الإسلامي :

لقد جاء الإسلام لتحقيق المصالح ودرء المفسد ، ومن جملة ذلك الاعتناء بالأخلاق الحميدة و منها خلق التفاؤل ، فالرسول صلى الله عليه و سلم من صفاته التفاؤل وكان يحب الفأل و يكره التشاؤم.
عن أنس أن رسول الله صلى الله عليه و سلم قال : " لا عدوى ولا طيرة و يعجبني الفأل قالوا و ما الفأل ؟ قال الكلمة الطيبة " رواه البخاري و مسلم [47] .
عن عقبة بن عامر قال ذكرت الطيرة عند رسول الله صلى الله عليه و سلم فقال أحسنها الفأل و لا ترد مسلما ، فإن رأى أحدكم ما يكره فليقل " اللهم لا يأتي بالحسنات إلا أنت و لا يرفع السيئات إلا أنت و لا حول و لا قوة إلا بك .
ويتضح من هذه الأحاديث أن رسول الله صلى الله عليه و سلم نهى عن الطيرة و التشاؤم ، و كان يحب الفأل الحسن و الكلمة الطيبة ، و قد جسد هذا التفاؤل في كثير من المواقف و في أصعب الظروف.

فعن أنس عن أبي بكر رضي الله عنهما قال : كنت مع النبي صلى الله عليه و سلم في الغار فرفعت رأسي فإذا أنا بأقدام القوم فقلت يا نبي الله لو أن بعضهم طأطأ بصره رأنا : قال اسكت يا أبا بكر ما ظنك باثنين الله ثالثهما ، متفق عليه.

قال ابن القيم " ليس الإعجاب بالفأل و محبته بشيء من الشرك بل ذلك مقتضى الطبيعة ، وموجب الفطرة الإنسانية التي تميل إلى ما يرافقها ويلائمها ، والله تعالى جعل في غرائز الناس من الإعجاب بسماع الاسم الحسن ومحبه وميلهم إليه وجعل فيها الارتياح و الاستبشار والسرور[48].

وقد ورد ذكر الطيرة في القرآن الكريم في قوله تعالى : " فإذا جاءتهم الحسنة قالوا لنا هذه وإن تصبهم سيئة يطيروا بموسى و من معه إلا إنما طائرهم عند الله و لكن أكثرهم لا يعلمون " الأعراف 31.

ذكر العلامة الشيخ (ابن عثيمين) (1415) "أن التطير ينافي التوحيد و وجه منافاته له من وجهين الأول أن المتطير قطع توكله على الله واعتمد على غيره ، والثاني أنه تعلق بأمر لا حقيقة له ، و هذا لا شك أنه يخل بالتوحيد لأن التوحيد عبادة واستعانة قال تعالى : " إياك نعبد و إياك نستعين " الفاتحة 5 [49].

فالإنسان إذا فتح على نفسه باب التشاؤم ضاقت عليه الدنيا و صار يتخيل كل شيء أنه شؤم ، لذا فقد دعانا ديننا الحنيف إلى الإقتداء بالرسول الكريم الذي حثنا على التفاؤل وحذرنا من التشاؤم قال تعالى : { لقد كان لكم في رسول الله أسوة حسنة لمن كان يرجو الله واليوم الآخر وذكر الله كثيرا } الأحزاب: 21. فكل مواقفه تدل على تحليه صلى الله عليه وسلم بهذه الصفة الكريمة ، ودعوته إلى التفاؤل الإيجابي وهو التفاؤل الواقعي الذي يتخذ من الحاضر دليلا على المستقبل دون إفراط أو تفريط وهو التفاؤل المقرون بالعمل المتعدى حدود الأمانى .

7-3 التفاوض غير الواقعي و التوعية المرورية :

يسعى الباحثون في علم نفس الصحة إلى دراسة التفاوض غير الواقعي من أجل وضع إستراتيجية لحملات توعية مرورية من شأنها أن تقلل من حوادث السير، عن طريق تعديل هذه المعتقدات التوهمية و تحويلها إلى معتقدات أكثر واقعية .

تعني التوعية المرورية تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات و تدريبه على تطبيقها ميدانيا وإكسابه قيما وعادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق أيا كان سائقا ، راكبا أو راجلا ، و تتحقق التوعية المرورية من خلال ثلاثة أساليب رئيسية :
 الأسلوب المعرفي : تزويد الفرد بكل المعارف والمعلومات الخاصة بالمرور وقواعد تنظيمه .
 الأسلوب المهاري : التدريب على تطبيق ما تلقاه من معارف نظرية تطبيقا سليما أثناء استعمال الطريق.

الأسلوب السلوكي : تهذيب سلوك مستعمل الطريق من خلال التركيز على الجوانب النفسية و السعي إلى إقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية و جعله يؤمن بجدوى الامتثال لها و غرس قيم التسامح في نفسه ، والإحساس بمسؤوليته على سلامته و سلامة غيره من مستخدمي الطريق.

ومن هنا يعتبر دارسوا التفاوضية الدفاعية أن الخطوة الأولى نحو الوقاية الجدية تكمن في وعي الشخص لإمكانية تعرضه الذاتي للخطر ، على ألا يتحول هذا الوعي إلى سلوك وسواسي ، فالهدف من التوعية هو تشجيع اعتماد الخطوات الوقائية بما يعني تحويل التفاوضية من دفاعية تتجاهل الأخطار إلى تفاؤلية وظيفية تستند إلى اعتماد السلوك الوقائي السليم .
 ويمكن أن نستدل على هذه التفاوضية من خلال الارتباط بين ارتفاع نسبة المخاطرة لدى المراهقين ، الشباب المتهورين ، المضطربين و المدمنين ، فإدمان المواد لا يؤدي فقط إلى انخفاض ملكات التركيز و الانتباه و قدرات التموقع (الزمان و المكان) بل يؤدي أيضا إلى حالة من الزهو التي ترفع التفاوضية إلى أعلى مستوياتها ، في حين نجد انخفاض نسب المخاطرة لدى الناضجين والمرضى والمتعرضين لأحداث حياتية صدمية .

فالتجربة تبين طغيان بعض أشكال القيادة المتهورة المتسببة في الحوادث و مقاومتها لكل جهود التوعية والوقاية ومراجعة استراتيجيات حملات التوعية المرورية تبين لنا اعتمادها على محورين رئيسيين:

الأول : تقديم المعارف و المعلومات .

الثاني : إثارة الخوف .

وقد ثبت فشل هذه الإستراتيجيتين في حالات عديدة ، ومن هنا كانت الاقتراحات تتمثل في تبني إستراتيجية توعوية جديدة تركز على السيرورات المعرفية التي تلخصها التفاؤلية الدفاعية ، لكن هذا لا يعني انعدام فعالية المحورين بل يعني حاجتهما للمساندة .

فهذين المحورين يساهمان بفعالية في تحريك و إثارة سيرورات السلوك المروري الصحي خاصة عندما يتم الجمع بين المحورين معلومات / خوف ، إذ يقوم هذا الجمع بمهمة الإبلاغ عن الخطر وتعميم المعرفة بوجوده ، إلا أنه يبقى عاجزا عن اختراق جدار الانتباه للخطر الذاتي باحتمال تعرض الشخص نفسه للخطر[9] ص ص 1-8 .

ولكي يكتسب السلوك المروري السليم فبالإضافة إلى محوري التعريف والتخويف توجد محاور إضافية يمكنها تقديم الإجابة على السؤال حول أسباب عدم اعتماد الشخص لسلوك مروري آمن و هذه المحاور ممكنة الاختصار بتحويل كل من المعرفة والخوف من مستوى النية إلى مستوى القرار .

وقد صنف العوفي الحملات المرورية إلى أربعة أنواع لكل منها أهدافها الخاصة فالحملات الإخبارية تهدف إلى إخبار المتلقي وإعلامه بما حدث أو ما سيحدث في مواضيع مهمة ، في حين قد تكون حملات الصور الذهنية اقناعية يراد منها تغيير الاتجاهات والسلوك ، أما هدف الحملات التعليمية هي توعية المتلقي وتعريفه ببعض المعلومات الجديدة ، وتمتاز الحملات الإقناعية بصعوبتها وحاجتها للتخطيط والتصميم والتنفيذ الدقيق وبالتالي فهدفها تغيير الاتجاهات والسلوكات[50] .

وبناء على هذا التصنيف فالحملات التوعوية المرورية تركز على نوعين هما حملات الصور الذهنية والحملات الاقناعية ، لما لها من دور في تزويد السائق بمعلومات جديدة عن مخاطر المخالفات المرورية التي تؤثر في اتجاهاته لمحاولة تغيير سلوكه السلبي في القيادة . ومن بين الأساليب المستعملة في ذلك [51] :

الومضات الإشهارية التوعوية : هي عبارة عن لقطات سمعية بصرية قصيرة المدة ، تشمل سيناريو وجيز يبرز سلوكا خاطئا يؤدي إلى وقوع نتائج وخيمة ، أو سلوكا سليما يؤدي إلى نتائج إيجابية.

الفاصل الإشهاري التوعوي : رسالة سمعية تعتمد على الصوت فقط تتضمن سيناريو قصير فيه حوار وأحداث من قبل شخصيات يبرز معنى سلبي أو إيجابي ، و ترك استخلاص العبرة للمتلقي و يختم بقراءة شعار العملية التوعوية.

المعلقة الإشهارية التوعوية : هي عبارة عن لوحة تتضمن صورة أو رسما يمثل موضوع العملية التوعوية ، حيث تعلق في الأماكن العمومية على الجدران أو تلتصق على أطر الإشهار أو خلفيات الحافلات.

المطوية الإعلامية : هي نشرة ذات عدة طيات (3 أو 4 طيات) تتضمن معلومات معمقة حول موضوع الحملة بأسلوب مبسط ، و ذات مضامين موجزة و موضحة تحتوي على صور معبرة على الأفكار المراد تبليغها و ينبغي أن تصمم بكيفية جذابة و شيقة. ((انظر ملحق من 17 إلى 20)) .

وبالتالي فالبحث في مجال التفاؤل غير الواقعي يؤدي إلى تنمية الوقاية الصحية و القضاء على الآثار السلبية لإهمال الخطوات الوقائية بحجة الحصانة، الأمر الذي يدفع إلى توظيف المؤشرات النفسية في خدمة الحملات الوقائية و التوعوية المرورية للتقليل من أخطار الحوادث المرورية.

خلاصة

لقد تم التطرق في هذا الفصل إلى سمتين من سمات الشخصية ألا وهما التفاؤل والتشاؤم ، لما لهما من تأثير ايجابي أو سلبي على التوقعات المستقبلية للأفراد، فقد تناولنا تعاريفهما ومقاييسهما والنظريات المفسرة لهما ، ومن ضمن هذه الأنواع التفاؤل غير الواقعي الذي يرتبط بالقابلية للإصابة بالاضطرابات أو الحوادث ، حيث يميل هؤلاء الناس إلى عدم توقع الحوادث السيئة المتعلقة بالمرض أو الضرر مقارنة بغيرهم ، وهذا التوقع يتم دون مبررات منطقية تؤدي إلى هذا الشعور مما يتسبب في تعرضهم للمخاطر أيا كان نوعها ، كما أكدت العديد من الدراسات ارتباط التفاؤل غير الواقعي بالحوادث المرورية ، لذا كان لزاما على الجهات المعنية بالسلامة المرورية محاولة تغيير تلك المعتقدات عن طريق الحملات التوعوية السليمة الهادفة إلى تمكين مستعملي الطريق من تقادي الأخطار التي تحدث لهم ، مما يترتب عليه التقليل من الحوادث المرورية .

الفصل 4

سلوك المخاطرة

تمهيد :

يسعى الباحثون في علم نفس الشخصية إلى فهم السلوك البشري ، حيث انصب اهتمامهم على العوامل الشخصية المهيأة لما يصدر عن الفرد من سلوكيات ، فبعض هذه المهيئات قد تساهم في إقدام الفرد أو إحجامه عن سلوك ما ، ولعل سلوك الإقدام على المخاطرة من الموضوعات التي ما تزال مثار جدل بين الباحثين.

1-4 تعريف سلوك المخاطرة Risk –Taking :

1-1-4 التعريف اللغوي :

مخاطرة من خطر: ما يخطر في القلب من تدبير أو أمر. و الخاطر المتبختر يقال خطر يخطر إذا تبختر و الخطر : الإشراف على هلكه. وخطر بنفسه يخاطر: أشفى بها على خطر هلك أونيل ملك [52] .

2-1-4- التعريف الاصطلاحي :

عرف (العدل) سلوك المخاطرة بأنه " نظام ثابت نسبيا من التقييمات الإيجابية أو السلبية ومن المشاعر الوجدانية مع أو ضد موضوع اجتماعي معين"، وهي استعداد الفرد للقيام بالأعمال غير المألوفة أو اتخاذ القرارات الصعبة بدون التحقق التام من النتائج المترتبة ، وقد يرجع ذلك إلى صعوبة توقع الأحداث المستقبلية بسبب عدم توفر المعلومات التي يعتمد عليها الفرد عند إقدامه على المخاطرة [53].

في حين يرى (جابر و كفاي) بأنها : نمط من المخاطرة بدون ضرورة لذلك ، والذي قد يكون مدفوعا – عادة على المستوى اللاشعوري – بحاجات مازوشية **Masochism** و يتضمن أخذ المخاطرة أحيانا اتجاهات خرافية كما في حال المغامر الذي يغامر بكل نصيبه مغامرة قائمة على الحدس أو التخمين .

كما عرف (طه) الاتجاه نحو المخاطرة بأنه " ميل لدى الفرد نحو توريط نفسه في أحداث أو ظروف خطيرة قد تصيبه بالضرر و كأنه يغامر بحياته أو بمكانته أو بماله، وقد يكون سببه عاملا شعوريا كالظهور أو الفخر، أو عناصر ودوافع لا شعورية كالرغبة الملحة في تأكيد الذات وإثباتها أو إيذائها ، و غالبا ما يكون الحالتين معا.

يعرف (عبد الحميد) الاتجاه نحو المخاطرة بأنه : قرار يتخذه الفرد بناء على عوامل نفسية أو اجتماعية ، و يحقق به من المكاسب المادية و الاجتماعية ما لا يمكن لقرار آخر أن يحققه ، و إذا كانت المكاسب اجتماعية سميت مخاطرة اجتماعية ، أما إذا كانت مادية سميت مخاطرة اقتصادية. [53] ص 22 .

عرف (جاكسون 1994 **Jakson**) المخاطرة بأنها الميل إلى المجازفة والاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة بالنسبة للفرد. أما عبد الفتاح سيد درويش فاعتبرها سمة معرفية ذات وجهة اجتماعية محددة لسلوك الأفراد إزاء التعرض لبعض المواقف التي لا تتضح فيها المعلومات ، مما يؤدي إلى حالة من عدم القدرة على الضبط الانفعالي والمعرفي ، ومن ثم يقترف الفرد سلوكات خطيرة كارتكاب الحوادث نتيجة رعونة القيادة ومخالفة القواعد المرورية أو غيرها من السلوكات [54] .

وهناك من يعرفه على انه سلوك طائش غير مقبول اجتماعيا ينتج عنه نتائج سلبية على شكل أمراض أو وفيات ، ومن مظاهره الإسراف في تناول المخدرات ، السرعة الزائدة استعمال الكحول عند السياقة ، وقد يكون سلوك مقبول اجتماعيا لكنه خطر كرياضة التسابق والقفز بالمضلات [55] .

كما يتداخل مصطلح المخاطرة مع بعض المصطلحات كالمغامرة والتحدي ، فالمخاطرة اشمل منهما من حيث أن المغامرة تقتصر على الأمور المادية أو الصحية ، كما أنها لا تكون مدروسة وليست إيجابية وإنما عشوائية ، كما أن التحدي هو الدافع إلى المخاطرة فلا يوجد مخاطر إلا ولدية تحدى لهذا الخطر.

انطلاقا من التعاريف السابقة يتبين لنا أن معظمها ركزت على جانب من جوانب المخاطرة المتمثلة في الجانب الاجتماعي أو المالي أو الصحي .. إلا أننا في هذه الدراسة حاولنا التركيز على سلوك القيادة المخاطرة والتي تعني قيام قائد المركبة بعدم التقيد بالأنظمة واللوائح المرورية وعدم الامتثال لها ، ومن ثم ارتكابه للحوادث المرورية.

2-4 المخاطرة و بعض العوامل الشخصية :

1-2-4 المخاطرة كسمة شخصية :

يعد (كاتل Katel) من أبرز علماء الشخصية الذين توصلوا إلى أن أحد عوامل الشخصية هو المخاطرة والإقدام مقابل الخجل والحرص ، كما وجدوا دورا مهما للوراثة في هذه السمة ، وأن الدرجة المرتفعة على المقياس تعني المخاطرة والإقدام والاندفاع مقابل الدرجة المنخفضة التي تقيس الخجل و الحرص و الانعزال و الانسحاب.

كما أكد (هريدي) أن المخاطرة سمة تهيئة تدفع الفرد للاستجابة للاعقلانية المغامرة في مختلف المواقف ، فيختار من البدائل المتاحة أكثرها احتمالا لتحقيق أعظم المكاسب في حال نجاحه إلى جانب تكبيد أفدح الخسائر في حال فشله [11] ص 129 .

2-2-4 المخاطرة سمة معرفية :

يرى (جليفورد **Gliford**) من خلال دراسته الشخصية أنها سمة معرفية في الشخصية ذات الوجهة الاجتماعية المختلفة ، حيث يظهر في ضوء عدم توفر المعلومات دور المخاطرة من خلال ممارسة الفرد لبعض الأنشطة المختلفة [54] ص 65 .
فالمخاطرة عملية إدراكية لأنها تقوم على تقدير الاحتمالات ، فالشخص يتخذ قراراته حسبما يدرك ، كما أن هناك عوامل ذاتية تتدخل في الإدراك ، فالشخص لديه بناء من القيم والمعتقدات والاتجاهات بالإضافة إلى أنه تنشئة اجتماعية وخبرات سابقة وخصائص شخصية متميزة عن غيره و بناء نفسيا متفردا .

وحتى يتمكن الشخص من اتخاذ قرار المخاطرة لا بد من أن تبدأ معرفة بعض الخصائص النفسية والعوامل الاجتماعية التي تتعلق بالشخص صاحب القرار لاتخاذ المخاطرة ، وتنتهي في صورة معلومات تكون بمثابة علامات للقرار الذي سوف يتبناه الفرد ، ويقوم على تنفيذه ليتحول من مجرد اختيار إلى واقع ملموس ويجني من وراءه ثمرة القرار، وينتهي ببلوغ الهدف المنشود من جراء المخاطرة ، و يصنف (سترنر 1990 **Strener**) استراتيجيات الاختيار على بعدي التحليل والتنفيذ لمواقف المخاطرة على النحو التالي :
يتميز المحافظ بالتحليل المحدود و التنفيذ المحدود.
يتميز المتجنب بالتحليل الكثير و التنفيذ المحدود.

تتميز المخاطرة المدروسة بالتحليل الكثير والفعل الكثير[53] ص ص 25 – 26 .
ويقترح (تايلور ودونيت **Taylor and Dannette 1974**) أن هناك عوامل يتوقف عليها اتخاذ الفرد لسلوك المخاطرة ، وهذه العوامل هي [56]:

- . كمية المعلومات المتوفرة في موقف المخاطرة .
- . معدل المعلومات اللازمة لاتخاذ قرار المخاطرة .
- . مقدار الثقة المصاحبة لصحة قرار المخاطرة .

الزمن اللازم للوصول إلى قرار المخاطرة .
 الدقة في تناول و اختيار قرار المخاطرة .
 المرونة التي توجد لدى الفرد في اتخاذ قرار المخاطرة .
 وعلى هذا الأساس فان لهذه العوامل تأثير في اتخاذ قرار المخاطرة فالمخاطرون يتميزون
 بالقرارات السريعة المبنية على قلة المعلومات .
3-2-4 المخاطرة والألكستيميا والإكتئاب:

قام كل من (بريجاره وآخرون V. Bregard et al) بدراسة حول علاقة الألكستيميا
 والإكتئاب بسلوك المخاطرة ، وقد تم تطبيق سلم الألكستيميا وسلم الإكتئاب على عينة تكونت
 من 259 فرد تتراوح أعمارهم ما بين 18 و 25 سنة ، وتوصلت الدراسة إلى وجود علاقة
 قدرت ب 0.44 بين الألكستيميا وسلوك المخاطرة ، وهناك ارتباط بين مستوى الإكتئاب
 وسلوك المخاطرة قرت قيمتها ب 0.43 ، وهذا يعني أن الألكستيميا والإكتئاب عوامل مساعدة
 لارتكاب سلوك المخاطرة [57] .

4-2-4 المخاطرة وحل المشكلات:

أكد (العدل) على وجود تشابه كبير بين اتخاذ المخاطرة وحل المشكلة ، فالفرد الذي
 يريد أن يحل مشكلة ما ينبغي أن يكون لديه استعداد لاتخاذ المخاطرة [53] ص 27 .
 فالأشخاص الذين يثقون بقوة في قدراتهم على حل المشكلات يمتلكون كفاءة عالية في تفكيرهم
 العام و الخاص ، ويستطيعون التصرف في المواقف المعقدة التي تحتاج إلى اتخاذ قرارات
 صعبة ، ولديهم استعداد لاتخاذ سلوك المخاطرة ، بينما يكون النقيض من ذلك هؤلاء الذين
 يعانون من شكوك في فعالية ذواتهم .

من خلال ما سبق يتبين أن المخاطرة عبارة عن سمة في الشخصية تتميز بالثبات
 النسبي ، ويعتبرها آخرون سمة معرفية تحدث نتيجة عدم توفر المعلومات الكافية ، في حين
 أثبتت بعض الدراسات أن هناك عوامل تساعد على ارتكاب سلوك المخاطرة كالتكتم الانفعالي
 والإكتئاب ، كما أن للمخاطرة جوانب ايجابية تتمثل في الثقة بالنفس والقدرة على حل
 المشكلات.

3-4 العوامل المؤثرة في سلوك القيادة :

تعتبر القيادة مجموعة من الأفعال والتصرفات التي تصدر عن الفرد في المواقف المختلفة ، متأثرة بعاملين هـ ما [58]:

1-3-4 عامل فيسيولوجي يتعلق بالحواس مثل البصر والسمع والإحساس بالحركة والاتزان والنظام العصبي للإنسان .

2-3-4 عامل سيكولوجي : يشمل الخبرة والتعلم ، التحريض من الموافقين أو عبرهم ، العاطفة ، النضج ، العادات كالمغامرة والفصول ، تعاطي المسكرات والمخدرات .

فسلوك السائق يستمد من التفاعل بين هذين العاملين بالإضافة إلى عوامل أخرى مرتبطة بالمركبة أو الطريق ، فمثلا مخالفة السائق للسرعة المحددة يختلف من فرد لآخر فقد يكون مصدرها داخليا أو خارجيا ، فسيولوجيا أو سيكولوجيا أو نتيجة ظروف طبيعية أخرى ، فالسياقة هي عبارة عن سلسلة من المنبهات أو المثيرات البصرية والسمعية التي يجب على السائق متابعتها والاستجابة لها ، لذا فإنها تمر بأربعة مراحل تسمى عملية التفكير أو عملية الإدراك ورد الفعل وهي :

الإدراك **Perception** : إدراك وجود الجسم بالعين المجردة .

التعرف **Identification or Intellection** : تحديد ومعرفة هوية العائق.

القرار **Emotion or Decision** : صنع القرار لتفادي الجسم .

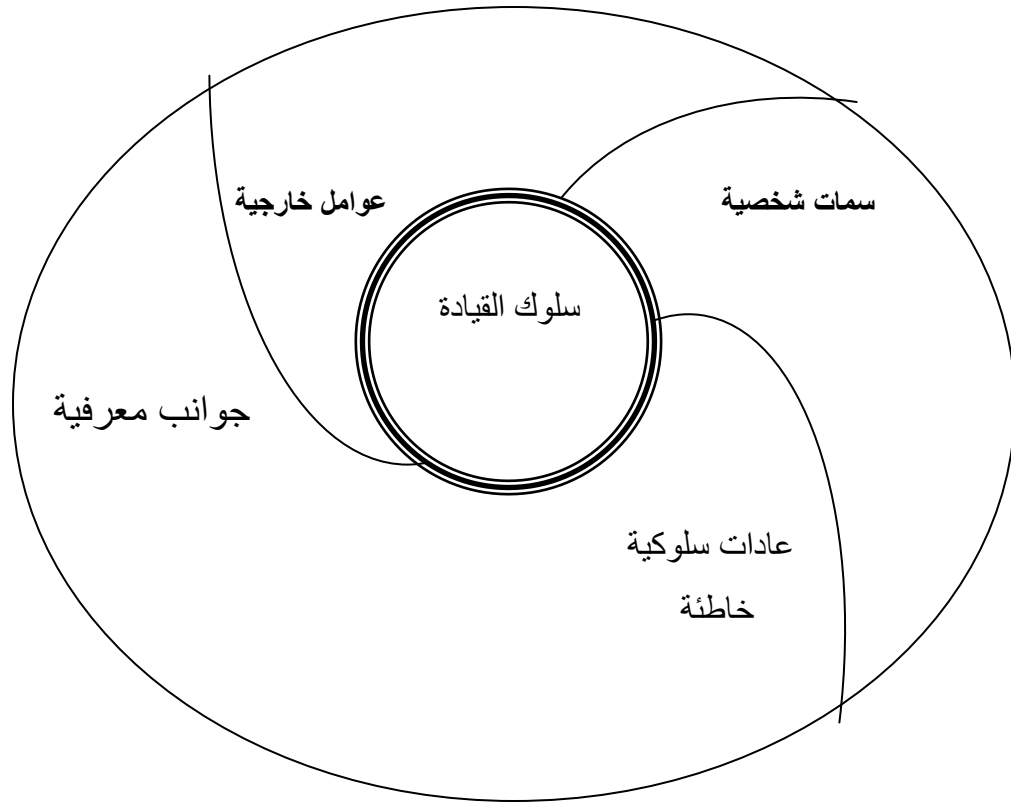
رد الفعل **Volition or Reaction** : تنفيذ القرار أو رد الفعل العضلي مثل الضغط على المكابح (الفرامل) .

فهذه العمليات يمر بها السائق عند اعتراضه لأي حادث على الطريق ، وهناك فترة

زمنية تمر بعد تسجيل العين البشرية لهذا الحدث قبل صدور رد الفعل تقدر بحوالي () 2.5

ثانية () كزمن تقديري للسائق غير المتيقظ ، و () 75،0 ثانية () للسائق المتيقظ ،

كما أن هناك عدة عوامل تؤثر على زمن الإدراك كعمر السائق ، الإرهاق ، الضعف الجسمي ، درجة تعقد الحادث على الطريق وكذا تأثير المسكر والمخدر ، وهناك حواس أخرى تساعد على فهم منبهات الطريق ، فالسمع يساعد على التقاط الأصوات التحذيرية مثل صوت منبه المركبة ، أو صوت الإطار عند زحف المركبة مما يدل على احتمال وقوع حادث . أما الحركة والاتزان فمن خلال إحساس السائق باهتزاز جسمية فوق المقعد يستطيع ضبط سرعة المركبة حتى تظل في حالة اتزان . فالسياقة عملية مركبة تتأثر بعدة عوامل معرفة ، شخصية ، داخلية خارجية كما موضع في الشكل التالي



شكل رقم (01) يوضح العوامل المؤثرة في سلوك القيادة [58] ص 32 .

4-4 تصنيف السائقين :

معظم الحوادث تعزى إلى السائقين حسب الإحصائيات العالمية والوطنية ، فالسائق يعد المتسبب الأول لتلك الحوادث نتيجة خطأ يرتكبه بقصد أو بغير قصد، وقد تم تصنيف السائقين حسب تصرفاتهم إلى : [58] ص ص 25 - 29.

1-4-4 السائق الانانى :

هو الذي يأخذ حق غيره في الطريق ، فهو يقف في منتصف الشارع ليتحدث مع شخص إلى جانب الطريق ، أو في سيارة أخرى دون اكتراث لحركة المرور التي يعطلها ، كما أنه يسير في منتصف الشارع بالسرعة التي يختارها دون أن يترك لغيره حق التجاوز.

2-4-4 السائق العصبى المزاج :

هو ذاك السائق الذي ينفعل بسرعة تاركا لمشاعره العنان والتي تبدوا في تصرفاته ، فهو لا يتمالك أعصابه ، ينفعل ويتصرف بسرعة ولا يحسن تقدير الأمور .

3-4-4 السائق المتباهى :

يقوم بسلوكيات لا تركز على التعقل والشعور بالمسؤولية ، فهو يسعى إلى اكتساب إعجاب الآخرين بالمناورات الخطيرة ، فهو يعانى من مركب نقص يدفعه إلى إظهار القدرة والعظمة ، ومن بين تصرفاته في القيادة المناورات الخطيرة ، التجاوز ، إسماع صفير عجلات سيارته عند الانطلاق واجتياز المنعطفات .

4-4-4 السائق المتفيق:

هو الذي يدعى معرفة أنظمة المرور وقوانينه لكنه يفسرها لمصلحته ، وأن هذه القوانين لم توضع له بل لغيره من السائقين الجهلاء .

5-4-4 السائق الفضولي:

هو الذي يسعى إلى مراقبة سير الأحداث على جانبي الطريق ، بدلا من تركيز انتباهه على ما يحدث على الطريق .

6-4-4 السائق الناضج :

السائق الذي لديه مهارة القيادة بالإضافة إلى تماسك أعصابه وإحساسه بالمسؤولية تجاه المجتمع، فهو يراعى مصلحة الغير ويتميز بحسن التقدير، اليقظة ، بعد النظر واحترام القانون .

فحسب هذه الأنواع يتضح أن هناك فروقا بين الأفراد من حيث شخصياتهم المؤثرة على سلوكهم في القيادة ، فهناك من يكون عصبيا حاد الطباع ، وآخر هادئ المزاج قليل الانفعال ، وهناك السائق الناضج وآخر يميل إلى العنف والعدوان ، فهذه التصرفات سواء نتجت عن عوامل داخلية أو خارجية أو تغيرات أخرى كالسن أو الجنس كلها عوامل تساهم في ارتفاع نسبة حوادث المرور .

5-4 مظاهر القيادة المخاطرة :

2-5-4 قيادة السيارة بطيش و تهور :

إن من أخطر حوادث المرور تلك التي تكون ناتجة عن السرعة التي تقترن بالطيش والتهور، ويروح ضحيتها العديد من الشباب في مقتبل العمر ، أوقد يصابون بعجز دائم يقعدهم ويشل حركتهم ، و هناك عوامل عديدة تفسر قيادة السائقين خاصة الشباب منهم بطيش و تهور ومن هذه الأسباب حب الظهور و التباهي و إثبات الذات بعمل يخالف القانون و النظام ، ولا شك أن غياب الرقابة الاجتماعية والرعاية الأسرية أحد أهم الأسباب الفعلية لهذه الظاهرة كذلك ظاهرة التسابق بالطريق العام الذي ينتج عنه العديد من الحوادث المؤسفة التي يروح ضحيتها الأبرياء بالإضافة إلى الخسائر المادية.

ومن صور القيادة بطيش وتهور القيام بالأعمال البهلوانية بالسيارات والدرجات النارية للفت الأنظار، والاندفاع السريع والسريعة الجنونية بين السيارات، التدخين وسماع الموسيقى الصاخبة في السيارة دون التركيز في القيادة وإثارة الغبار لإثارة مشاعر الآخرين من المشاة، واستعمال آلة التنبيه للتخويف وفتح الطريق لممارسة السرعة الجنونية واستعمال الأنوار المبهرة ليلاً وقيادة المركبة للخلف بسرعة دون مبرر والسير المفاجئ، قيادة السيارة بدون رخصة القيادة .

إن ظاهرة الانشغال أثناء السياقة منتشرة في جميع أنحاء العالم، فقد أكدت بعض الدراسات المنشورة في مجلة الطب الصادرة في بريطانيا وكذا المجلة الألمانية بأن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يؤدي إلى تدني التركيز أثناء القيادة وزيادة حوادث المرور بمقدار أربعة أو خمسة أضعاف [59].

كل هذه الصور وغيرها لها آثار سلبية فيما تلحقه بالمجتمع من أضرار اقتصادية و مادية و بشرية و أضرار ذات مردود سلبي على المجتمع.

4-5-3 القيادة تحت تأثير المسكرات و المخدرات و العقاقير و الأدوية :

إن تناول الشخص للخمور أو المخدرات أو العقاقير و الأدوية المهدئة أو المنبهة تؤثر مباشرة في جهازه العصبي و تحول دون التركيز الواجب أثناء القيادة، و من أكثر أشكال الحوادث التي تدل على أن قائد المركبة كان واقعا تحت تأثير الخمر أو المخدرات أو العقاقير الاصطدام بأعمدة الإنارة أو علامات المرور والاصطدام بالسيارات الواقفة أو الصعود على الأرصفة أو التعرج بالطريق و صدم الأرصفة الجانبية و الخروج على الإشارات الضوئية. وهناك علاقة مباشرة و قوية بين قيادة السيارة تحت تأثير الخمر وبين وقوع الحوادث، فكلما زاد تركيز الكحول بالدم كانت احتمالات وقوع حوادث السير كبيرة وزادت الأضرار الناتجة عن الحادث سواء في الخسائر البشرية أو الخسائر المادية،

فالكحول يؤثر في مدى الرؤية فيضيفها ، ويعجزه عن تمييز الألوان و لذلك فإنه يتجاوز الإشارات الضوئية الحمراء ، كما تزوج الرؤية لديه ، و لهذا فإنه يصطدم بالسيارات الأخرى الواقعة أمامه عند الإشارات الضوئية و كذلك السيارات الواقعة على جانبي الطريق . وتظهر بوضوح عدم قدرة السائق المغمور على السيطرة على السيارة ، فخط السير يكون متعرجا و غالبا ما يصطدم بالسيارات الأخرى الواقعة أو التي تسير أمامه و كثيرا ما يكون الاصطدام بمؤخرة السيارة الأخرى أو بأحد جوانبها. والسائق المغمور لا يستطيع تقدير المسافة بين السيارة التي يقودها و السيارة التي أمامه فيصلطدم بمؤخرتها ، وإذا حاول تجاوز إحدى السيارات فإنه لا يستطيع تقدير فرق السرعة ، ما يؤدي إلى وقوع الحوادث [59] ص 78، فارتفاع مستوى الكحول في الدم يزيد من خطورة الحوادث ، فما تسببه الكحول من حوادث مميتة أكثر من 3.5 مما تسببه من حوادث غير مميتة [60] .

لذا فقد صنف منظمة الصحة العالمية القيادة تحت تأثير الخمر من عوامل الخطر الخمسة التي تساهم في تفاقم حوادث المرور في العالم ، هذا وقد شدد قانون المرور الجديد 2009 عقوباته على المخالفين للقوانين تحت تأثير الخمر ففي المادة 68 من القانون : يعاقب بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات و بغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. وعندما ترتكب نفس المخالفة بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة يعاقب السائق بالحبس من 5 إلى 10 سنوات و بغرامة من 500.000 دج إلى 1000.00 دج [61].

فهذه التعزيرات المتمثلة في عقوبة الحبس والغرامة المالية تهدف إلى منع السائق تحت تأثير هذه المواد من العودة إلي تلك المخالفات وكذا تهذيبه وإصلاحه.

4-6 تأمين السيارات في الجزائر :

لقد ساد في فترة ما بعد الاستقلال تعويض أضرار حوادث المرور على أساس الخطأ ، وللحصول عليه يشترط توفر شروط هي الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهما ، و يمكن أن يزول الحق في التعويض بإثبات عدم وجود خطأ ، أو عدم وجود علاقة سببية بين الخطأ و الضرر، وفي 30 جانفي 1974 أصدر المشرع الجزائري الأمر 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار ، وأصبح الغرض من التعويض حماية ضحايا حوادث المرور بصفتها خطر اجتماعيا وعلى المجتمع ككل التكفل بها. فالتأمين هو عقد يلتزم به المؤمن - شركة التأمين - أن تؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرئيا أو أي عوض مالي آخر عند وقوع الحادث للمؤمن ضده أو تحقق الخطر المبين في العقد ، و ذلك مقابل مبلغ محدد أو أقساط دورية يؤديها المؤمن له للمؤمن [62] و لتحقيق هذا العقد ينبغي توفر شرطان [63]:
أن يكون الضرر جسمانيا.

أن تكون المركبة هي التي ألحقت الضرر.

و نظرا لكثرة الحوادث و ما تخلفه من إصابات و وفيات ، و كذا ضخامة الفاتورة و عدم وجود آلية لتعويض المتضررين و حماية المتسببين في الحوادث. حاولت شركات التأمين أن تمنح السائق الشعور بالأمان أثناء السياقة ، و تحميه من الإحتياز في حالة تسببه في حادث و حماية أسرته من المشاكل الاجتماعية في حالة سجنه نتيجة عدم قدرته على سداد التعويضات المترتبة عليه. و رغم هذه الفوائد التي يجنيها المتسبب في الحوادث إلا أنها قد تساعده على المخاطرة و ارتكاب الحوادث لكونه قد دفع أقساطا قد تكون قليلة و شركة التأمين تكون هي المسؤولة عن التعويض بنسب كبيرة أو العكس ، و من هنا يكون الغرر . فقد أجاب فضيلة الشيخ بن باز رحمه الله في حكم التأمين على السيارة بأنه محرم و هذا هو الأصل لأنه ربا و غرر ، فالمؤمن يعطي مالا قليلا و يأخذ مالا كثيرا و قد لا يأخذ شيئا ، وقد تخسر الشركة أموالا كثيرة [64].

ويجيب فضيلة الشيخ (صالح الفوزان) على إلزامية التأمين و كيفية التعامل معه. فأجاب " إذا كان عليكم ضرر إذا لم تنفذوا التأمين ، فالله جل و علا يقول " إلا ما اضطررتم إليه " ادفعوا التأمين المطلوب و لكن لا تستفيدوا منه شيء، إذا احتجتم إلى شيء فهو من أموالكم لا من أموال شركات التأمين ، أموال الناس أنتم تدفعون لأجل الضرورة [65].

7-4 تدابير السلامة الواجب توفرها في السائق :

إن سائق المركبة يشكل دعامة أساسية في السلامة على الطريق ، فإذا كان سائقاً ماهراً يتحكم في سياقة المركبة بمهارة ، وكان ملماً بقواعد السلامة المرورية بصفة عامة ، و ملتزماً باتباعها ، و عارفاً بقانون المرور بصفة خاصة و مقتنعاً بجدوى احترامه و التقيد بأحكامه ، فإنه بإمكانه تفادي شتى الأخطار التي يمكن أن تحدث به أثناء القيادة، لذلك يجب أن يولى السائق العناية الكاملة لتكوينه تكويناً جيداً ، و تدريبه تدريباً كافياً، و مراقبته مراقبة مستمرة و صارمة ، و تجديد معارفه و تطوير قدراته باستمرار ليتحكم في التطورات التي تطرأ على المركبات

و يحسن استعمال و استغلال التجهيزات الحديثة .

ولتحقيق هذا الهدف يجب أن تضبط منظومة التكوين و تحدد مراحلها بدقة مثل

الشروط الواجب توفرها في المرشح لنيل شهادة السياقة.

الشروط البدنية و الصحية:

وهي شروط عامة يجب توفرها في الشخص الذي يرغب في الحصول على رخصة لسياقة مركبة مهما كان صنفها و هي :

أن يكون سليم البنية لا تشوبه أي عاهة في أعضائه الحركية و الحسية و البصرية.

أن يكون سليماً من أي مرض عقلي أو نفسي أو عضوي يمكن أن يحد من قدراته على السياقة السليمة.

يجب أن يكون سائق المركبة قد بلغ سناً أو مرحلة من العمر يستطيع فيها أن يقدر المسؤولية

الملقاة على عاتقه ، و شرط العمر يختلف من بلد إلى آخر فمثلاً في النقل الجماعي يشترط

بلوغ 21 سنة في بعض البلدان الأوروبية، وهناك من يرى أن ذلك غير كاف و يرفعها إلى 25 سنة في الجزائر[66].

النجاح في اختبار الانتقاء :

يجب على المترشح أن يخضع لاختبار شفهي أمام لجنة خاصة ، للتأكد من أنه يستوفي الشروط الضرورية ، لاسيما المعارف الخاصة بالسياقة والمؤهلات النفسية والعقلية إذا كان سائقا لمركبات النقل الجماعي .

محتوى التكوين :

تعاني مدارس السباقة في الجزائر من ضعف التكوين، حيث تشير دراسة (بوظيفة حمو) أن عملية التكوين في السياقة تعاني مما يلي :

أن المترشحين يعتمدون على أنفسهم وعلى غيرهم من المترشحين الأكثر خبرة في تعلم الجانب النظري.

عدم تركيز المكونين على تحضير المترشح للاستجابة للحالات الحرجة أثناء السياقة ، وأن كثيرا ما تحدث خروقات لبعض قوانين المرور في هاته المدارس.

وتوصلت هذه الدراسة إلى أن هناك تكوين سلبي ، وتدريب غير كاف وغير فعال ، لذا يجب ألا يغفل دور مدارس السياقة_ [67] لذا يجب الحد الأدنى من الكفاءة التقنية[66] ص 25 :

يجب أن يدرّب المترشح بغية اكتساب المهارات والمعارف الضرورية التي تساعده على أداء مهمته على أكمل وجه منها.

التحكم في سياقة المركبة بمهارة لا سيما في الحالات الحرجة و الطارئة التي تتطلب تدريباً كافياً و أساليب بيداغوجية حديثة لتأهيل السائقين لمواجهة الحالات الصعبة و الطارئة و التمكن من تفادي الأخطار التي تشكلها.

معرفة وظائف أجهزة المركبة وكيفية تشغيلها وصيانتها وتشخيص الأعطاب التي يمكن أن تصيبها.

حيازة الوثائق الصالحة (السارية المفعول) الخاصة بالمركبة.

تمكن المترشح من الإلمام الكافي والوافي لكل قواعد السلامة المرورية والعمل على إقناعه بجدوى تطبيقها طواعية وعن قناعة تطبيقا عمليا على احترامها و التقيد بها.

الإلمام بقواعد و طرق الإسعافات الأولية و تدريبه عمليا على القيام بها بكيفية سليمة.

يعرف قانون المرور في الجزائر تراجعا كبيرا بسبب نقص الصرامة و شعور

السائق باللاعقاب و كذا جرائم العود و هي مضاعفة العقوبة لمن تعرض للعقوبة مرة أخرى

حيث يشير (علي بلوطي) " أن هناك حالة سائدة من الشعور باللاعقاب و اللامتابعة [67] ص 45- 46 .

وقد يرجع ذلك لسببين هما: التغاضي عن قانون المرور تبعا للمكانة الاجتماعية

للسائق و نوع المركبة. الوساطة . و بالتالي فمخالفة القوانين مع عدم وجود رادع يعاقب

هؤلاء المخالفين يؤدي بالفرد إلى عدم الشعور بالأمان و من ثم زيادة حوادث المرور.

خلاصة:

لقد تم التطرق في هذا الفصل إلى سلوك المخاطرة الذي يعتبر سمة تهيئ الشخص للقيام

بجموعه من السلوكيات الغير مقبولة والمجازفة في مجالات عدة اجتماعية مالية أو رياضية .. ،

إلا أننا ركزنا في هذه الدراسة على سلوك القيادة المخاطرة من خلال مخالفة هؤلاء السائقين

للقوانين الخاصة بالمرور كالقيادة المتهورة ، تناول الأدوية والمواد المخدرة ...التي تؤدي إلى

ارتكاب الحوادث ، فالقيادة عملية معقدة تؤثر فيها عدة عوامل سواء كانت داخلية أو خارجية،

متعلقة بالطريق أو المركبة ، إلا أن السائق هو العنصر الأساسي في السلامة المرورية ، من

خلال مهارته في القيادة المستمدة من تكوينه الجيد وإلمامه بقواعد السلامة المرورية واقتناعه

بضرورة احترام قانون المرور .

الفصل 5

حوادث المرور

تمهيد:

لقد اتسم هذا العصر بالتقدم التكنولوجي ، والانفجار المعرفي والتغيرات السريعة في جميع مجالات الحياة المادية ، التقنية ، الاقتصادية والثقافية ، وكل هذه العوامل وفرت لإنسان هذا العصر كثير من أسباب الرفاه و السعادة ، لكن هناك من لم يحسنوا توظيف هذه المنجزات بسوء استخدامها ، وتأتي حوادث السيارات بما تقدمه من خسائر و أضرار مادية و اجتماعية في مقدمة تلك السلبيات ، فما هي الحوادث المرورية ؟ وما هي أنواعها وأسبابها ؟

1-5 تعريف حوادث المرور:

1-1-5 التعريف اللغوي [68] :

الحادث من الشيء هو أول ما يبدا منه، وهو نقيض القديم ، والحادثة مؤنث الحادث و تجمع على حادثات و حوادث.

وحوادث الدهر نوبة ومصائبه ، يقال أحداث الدهر أي نوائبه ومنه الحدث بالتحريك وهو الأمر الحادث المنكر الذي ليس بمعتاد ولا معروف في السنة وهو شبه النازلة ، والحديث هو الجديد وهو الخبر على القليل والكثير .

أما **المروور** فيقال مر يمر من باب تعب ويقال مررت بزيد وعليه مرا ومرارا وممرا أي اجتزت ، ومر الدهر أي ذهب ، ومنه مر السكين على حلق الشاة والمرة أي تارة والجمع مرات و مرارا .

أما **الطريق** فمعروف وجمعها طرق طرقات ، وهو السبيل يقال طرقت الطريق أي سلكته ومنه قوله تعالى : " أن اسري بعبادي فاضرب لهم طريقا في البحر يبسا " طه 77 .
و الطريق هو السبيل وسمي بذلك لأن المارة تطرقها بأرجلها و تطؤها .

2-1-5 التعريف الاصطلاحي :

هو كل واقعة مرورية تنجم عنها إصابة أو خسائر في الممتلكات بصورة عام وبدون قصد مسبق تسببها المركبات أثناء حركتها أو حتى توقفها في مكان ما [69] .

يعرف (السيد عبد الجليل) حادث المرور أنه : جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة [70] .

3-1-5 أنواع حوادث المرور:

عندما نتحدث عن أنواع حوادث المرور نقصد الشكل أو الكيفية التي وقع فيها الحادث ، وهناك أنواع عديدة لحوادث السير إلا أنها تأخذ أحد الأشكال المتعارف عليها ، فإما أن يكون تصادما أو تدهورا أو حادث انزلاق أو دهسا.

1-3-1-5 حوادث التصادم :

معناه ارتطام مركبتين أو أكثر مع بعضهما أو ارتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق أو خارجه ، وينتج عنه خسائر في الأرواح أو الممتلكات، وللتصادم صور وأسباب مختلفة فقد يقع التصادم بين مركبتين ، أو بين مركبة ودراجة بخارية ، أو بين مركبة وأحد العوارض أو الحواجز.

2-3-1-5 حادث التصادم ثم الهروب :

هو حادثة مرور تصدم فيها مركبة ما إحدى المركبات ، أو أحد الأشخاص ، أو الممتلكات وينتج عن الحادثة وفاة أو إصابة ، ثم يقوم قائد هذه المركبة بالفرار من مكان الحادث دون أن يبلغ الجهات المختصة عن وقوع الحادث .

3-3-1-5 حوادث التدهور :

فقدان السيطرة على المركبة ، انقلاب أو تدرج سيارة أو مركبة واستقرارها على جانبها أو بشكل تكون فيه الإطارات إلى أعلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع وجود أو عدم وجود أضرار بالأفراد أو الممتلكات أو بهما معا.

4-3-1-5 حوادث الانزلاق :

يعرف انزلاق السيارة باختلال توازنها أثناء السير، ويحدث ذلك عندما يقل تماسك إطارات السيارة مع سطح الطريق ، مما يجعل القوى الأخرى في السيارة غير متناسبة مع الضعف الذي طرأ على تماسك الإطارات مع السطح .

4-4-1-5 حوادث الدهس : اصطدام مركبة بأحد الأشخاص مباشرة .

5-4-1-5 حوادث حرائق السيارات :

تحدث هذه الحوادث نتيجة لعدم العناية والصيانة المستمرة للسيارة ، وإهمال السائق لمركبته ، فهذه العوامل بالإضافة إلى عوامل أخرى ينتج عنها شرر احتكاكي و بالتالي وقوع الحريق [59] ص ص 41 - 54 .

فالحادث المروري قد يتخذ شكلا واحدا من هذه الأشكال ، أو قد يأخذ أكثر من شكل في وقت واحد ، الواقع أن معرفة نوع الحادث المروري و تحديده يفيد الجهات المعنية لاتخاذ الإجراءات المناسبة التي قد تختلف من حادث لآخر .

2-5 أسباب حوادث المرور:

تحدث حوادث المرور نتيجة خلل في عنصر أو أكثر من هذه العناصر، ألا وهي العنصر البشري ، الطريق ، المركبة .

تشير إحصائيات الثلاثي الأول من سنة 2011 إلى أن السبب الرئيسي الأول في حوادث المرور بالجزائر يتمثل في العامل البشري بـ 3882 حادث و بنسبة 93,89 %، وتشارك الطريق والمحيط بـ 166 حادث أي بنسبة 3,91 % في حين تساهم المركبة بنسبة 2,20 % من حوادث المرور بـ 93 حادثا [71].

1-2-5 العنصر البشري : و يشمل السائق ، المشاة و الركاب .

1-1-2-5 السائق :

يعد سائق السيارة محور المشكلة المرورية ، فما من حادث مروري يقع إلا ويكون أحد أطرافه سائق أو أكثر، و تشير إحصائيات 2009 أن السائق يتسبب بـ 80,78 % في وقوع الحوادث [72] .

2-1-2-5 المشاة :

وهم الأفراد الذين يستخدمون الشوارع والطرق سيراً على الأقدام ، و كثير ما يحدث الحادث المروري نتيجة خطأ من المشاة أثناء عبور الطريق في غير الأماكن المخصصة للعبور، أو عندما يكون الطريق مفتوح للسيارات وممنوع على المشاة ، والكثير من حوادث المشاة تقع من الأطفال وكبار السن والنساء نتيجة عدم تقديرهم السليم لكيفية ووقت عبور الطريق ، حيث يتسبب المارة في وقوع 31, 11 % من حوادث المرور [73].

3-1-2-5 الراكب :

هو كل شخص يوجد بالمركبة أو عليها بخلاف قائدها أو معاونه ، ويعتبر الراكب من العناصر المتسببة في حوادث المرور ، كأن يعبث بالمرآيا الخاصة بالسيارة مما يعيق السائق على رؤية السيارات الآتية من الخلف ، أو أن يتحدث مع السائق ، كل هذه الأمور وغيرها قد تساعد في وقوع حوادث فادحة . إن مستخدمو الطرق المعرضون للمخاطر : - المشاة ، راكبين الدرجات أو راكبي المركبات - يشكلون نحو نصف من يقلون حتفهم على الطرق في العالم [74] .

2-2-5 المركبة :

تعد المركبة الوسيلة التي تقع بها حوادث المرور، فلا وجود لحوادث سير بدون مركبة ، يعرف القانون الجزائري السيارة بأنها كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع ، تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق [61] ص 5 . وبالتالي فعيوب المركبة المتمثلة في عيوب الإضاءة أو الفرامل أو الإطارات .. وغيرها من العيوب التي تسبب ضعف في قدرة السائق على قيادة المركبة بسلام ، وتشكل المركبة حوالي 3,96 % من نسبة حدوث الحوادث [5] ص 1 .

3-2-5 الطريق:

لقد ساهم الاتساع العمراني بالإضافة إلى زيادة عدد السيارات في حجم الازدحام المروري ، وزيادة عدد الحوادث على الطرق التي لم تعد تستوعب حجم الحركة المرورية ، كما تعرف الطريق في القانون الجزائري بأنها " كل مسلك عمومي مفتوح لحركة المرور " [61] ص 4 ، حيث تنتسبب الطريق في وقوع 3,49 % من الحوادث المرورية [5] ص 1 ، و هذا ما يبينه الجدول التالي بالتفصيل :

جدول رقم (04) يبين أسباب حوادث المرور في الجزائر [72].

النسبة	المجموع	النسبة	عدد الحوادث	أسباب حوادث المرور	
90,11	18050	25,03	5013	عدم احترام السرعة القانونية .	الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري
		12,63	2531	فقدان السيطرة .	
		14,50	2304	عدم احترام إشارات المرور .	
		11,44	2291	التجاوز الخطير .	
		11,31	2266	لامبالاة المارة.	
		5,18	1037	عدم احترام مسافة الأمان .	
		4,01	804	عدم احترام مبدأ الأولوية .	
		3,33	666	المناورات الخطيرة .	
		1,78	356	السياقة دون الحيازة على الرخصة .	
		1,66	332	السياقة في حالة سكر .	
		0,66	132	جنحة الفرار.	
		0,64	128	المكوث أو التوقف الخطيرين.	
		0,51	103	اهمال السائق .	
0,25	50	عدم احترام شروط تأمين الحمولة .			
0,18	37	استعمال الهاتف النقال أو الإذاعي .			
3,96	784	1,65	330	انفجار الأطر وعدم صلاحيتهما	الأسباب المتعلقة بالمركبة
		1,02	205	كوابح معطلة	
		0,87	175	اختلالات ميكانيكية	
		0,21	43	خلل في جهاز التوجيه	
		0,20	41	إضاءة غير قانونية	
3.49	700	2,18	437	حالة الطرقات	الأسباب المتعلقة بالطريق
		0,61	122	سوء الأحوال الجوية	
		0,35	70	عبور الحيوانات	
		0,28	56	انعدام الإشارات المرورية	
		0,08	15	انعدام الإضاءة	
244	488	2,44	488	أسباب أخرى غير محددة	
100.00	20032			المجموع	

3-5 المؤشرات الإحصائية المترتبة على حوادث المرور:

1-3-5 في العالم :

أن مشكلة الحوادث المرورية ليست مشكلة محلية أو إقليمية فحسب ، بل هي مشكلة عالمية لما تلحقه من أضرار فادحة سواء كانت بشرية أو اقتصادية .

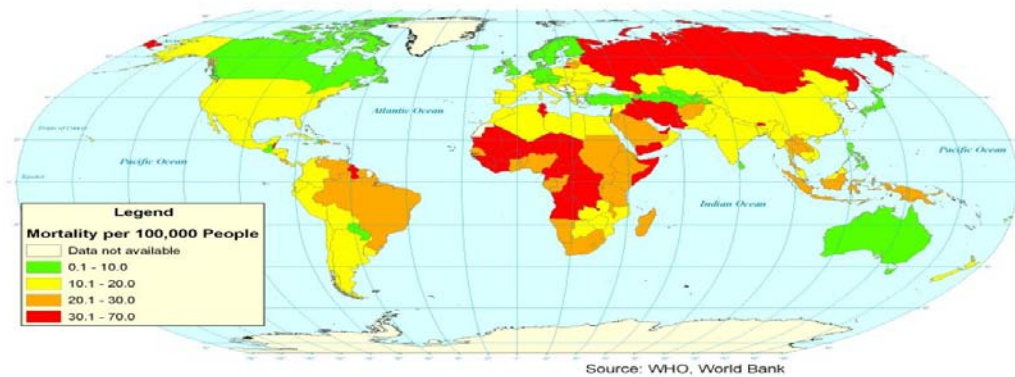
وتشير التوقعات أنه بحلول 2020 تكون الإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي

العنصر الرئيسي الثالث المساهم في العبء العالمي للمرض و الإصابات [75] .

، حيث تقدر الوفيات من جراء حوادث المرور بحوالي **1,2 مليون نسمة** ، كما يصاب من جرائها **50 مليون نسمة** [76] .

تشكل الإصابات من جراء الحوادث المرورية السبب الأول في الوفيات من 15 إلى 19

سنة ، كما تشكل ثاني سبب رئيسي للوفيات في العالم من عمر 10-14 سنة و 20-24 سنة [77] .



Road Traffic Mortality per 100,000 People

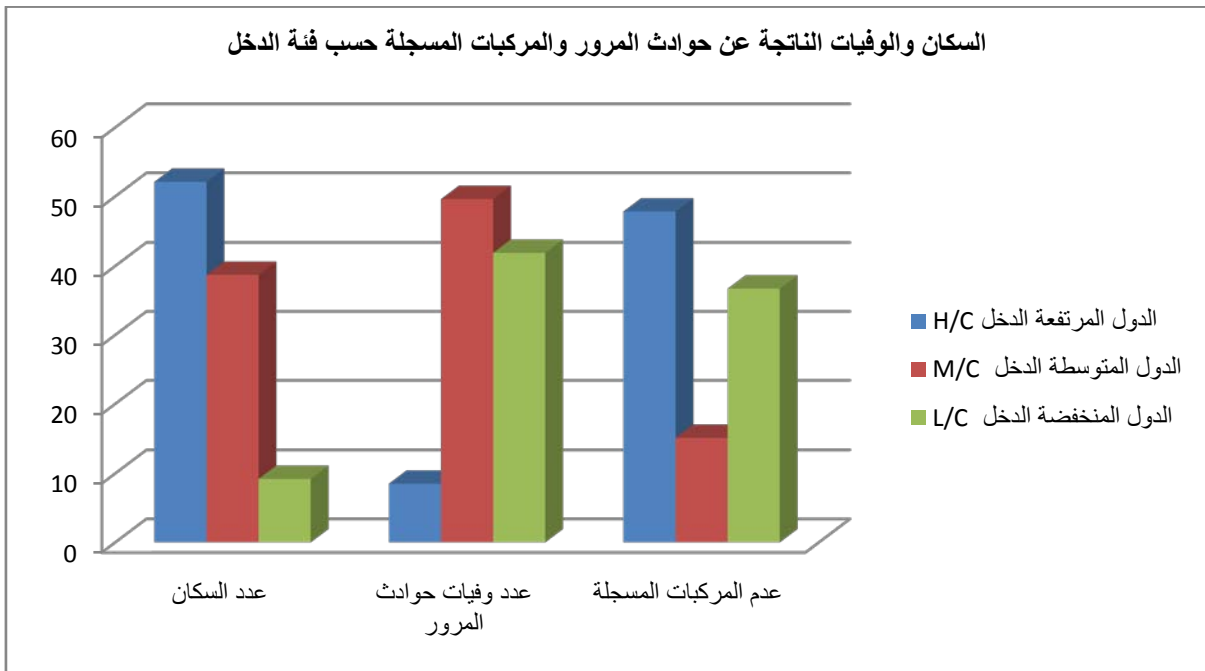
شكل رقم (2) يبين خريطة الوفيات لكل 100.000 [78] .

نلاحظ من خلال الخريطة رقم (2) أن الحوادث المرورية و ما يترتب عليها من وفيات لكل 100.000 شخص تعتبر مشكلة عالمية تعاني منها معظم دول العالم بنسبة مرتفعة حيث يبلغ هذا المؤشر ما بين (20-70) شخص في 100.000 ، إلا أن هذا المؤشر ينخفض في بعض الدول المتقدمة - كندا ، استراليا ، وبعض الدول الأوروبية .. - إلى أقل من ذلك (0.1-10) وقد يرجع ذلك إلى إتباع إستراتيجية عملية للتقليل من نسبة الوفيات .

وتقدر الخسائر الناجمة عن حوادث التصادم على الطرق بحوالي 518 بليون دولار أمريكي على مستوى العالم ، و هي تمثل من 1 إلى 5, 1 من إجمالي الناتج القومي في الدول ذات الدخل المنخفض و المتوسط و 2% من إجمالي الدخل القومي في الدول ذات الدخل المرتفع [79] .

جدول رقم (05) بين السكان و الوفيات الناجمة عن حوادث المرور و المركبات المسجلة ذات المحركات حسب فئة الدخل [79] .

الدول المنخفضة الدخل L/C	الدول المتوسطة الدخل M/C	الدول المرتفعة الدخل H/C	
09,2	38,7	52,1	عدد السكان
41,9	49,6	08,5	عدد وفيات حوادث المرور
36,7	15,06	47,8	عدم المركبات المسجلة

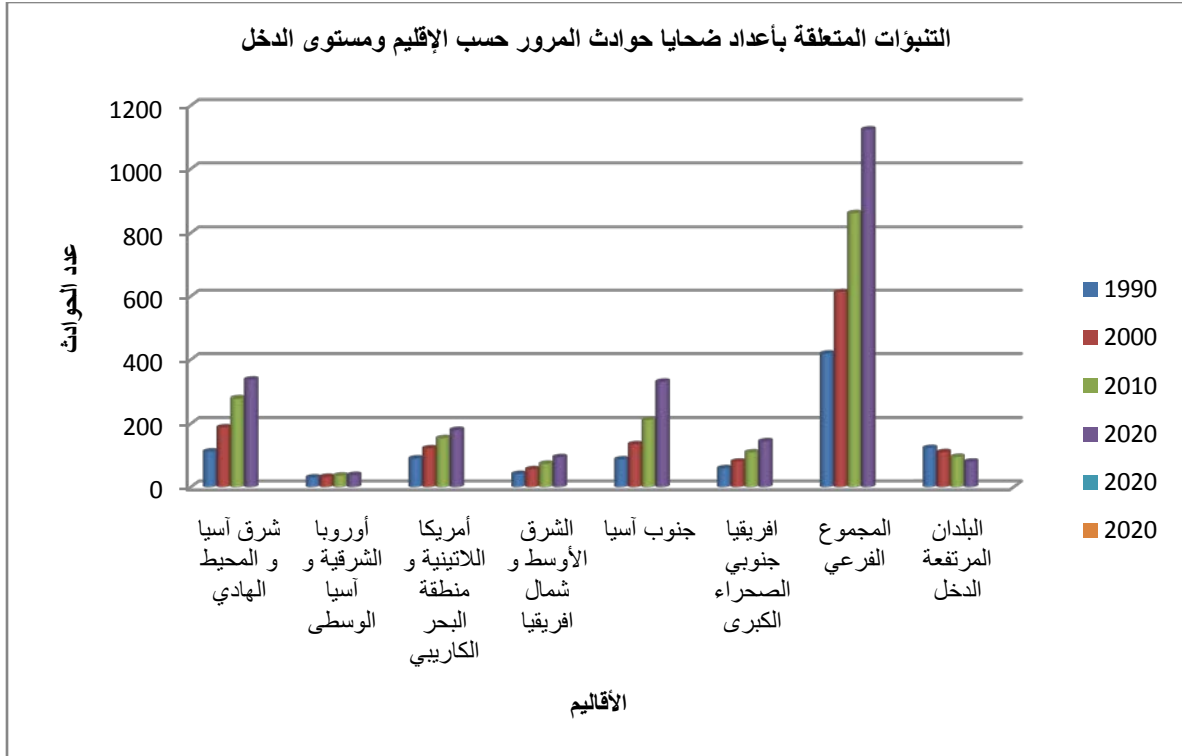


شكل رقم (03) بين السكان والوفيات الناتجة عن حوادث المرور والمركبات المسجلة ذات المحركات حسب فئة الدخل .

نلاحظ من خلال الجدول رقم (05) أنه تتميز الدول المرتفعة الدخل بعدد سكان كبير وعدد مركبات كبير ، إلا أن عدد الحوادث اقل بكثير من الدول المتوسطة الدخل التي تتميز بعدد حوادث كبير وعدد سكان اقل من الدول المرتفعة الدخل ، في حين تتميز الدول المنخفضة الدخل بعدد سكان قليل وعدد مركبات كبير وعدد حوادث أكبر .

**الجدول رقم (06) التنبؤات المتعلقة بأعداد ضحايا حوادث المرور حسب الإقليم
ومستوى الدخل من 1990 إلى 2020 [81] .**

معدل الضحايا والوفيات لكل 100.000 شخص	2000 2020	النسبة المئوية % للتغير بين -2000 2020	2020	2010	2000	1990	عدد البلدان	الإقليم
16.8	10,9	79	337	278	188	112	15	شرق آسيا و المحيط الهادي
21.2	19,0	19	038	036	032	030	09	أوروبا الشرقية و آسيا الوسطى
31.0	26,1	48	180	154	122	90	31	أمريكا اللاتينية و منطقة البحر الكاربيبي
22.3	19,2	68	094	073	56	41	13	الشرق الأوسط و شمال إفريقيا
17.9	10,2	144	330	212	135	87	07	جنوب آسيا
14.9	12,3	80	144	109	80	59	46	إفريقيا جنوبي الصحراء الكبرى
19.0	13,3	73	1124	862	613	419	121	المجموع الفرعي
07,8	11,8	27-	080	095	110	123	35	البلدان المرتفعة الدخل
17,4	13,0	68	1204	957	723	542	156	المجموع



شكل رقم (04) يبين التنبؤات المتعلقة بأعداد ضحايا حوادث المرور حسب الإقليم ومستوى الدخل.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (06) أنه تتميز الدول المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل بارتفاع عدد الحوادث من 1990 إلى غاية 2010 حيث تقدر النسبة المئوية للتغير بين 2000 و 2020 إلى 73 % وتشير التنبؤات إلى ارتفاع نسبة الوفيات بها إلى 19 % سنة 2020 نظرا لعدم اهتمامها الجدي بالسلامة المرورية ، في حين ستخفض عدد الوفيات في الدول المرتفعة الدخل 7.8 % سنة 2020 ، حيث تقدر نسبة التغير بين 2000 و 2020 ب (-27 %).

2-3-5 في الوطن العربي

أصبحت حوادث المرور وما يترتب عنها من خسائر بشرية واقتصادية من أبرز المشكلات التي تواجه تطور المجتمعات ، وتوضح هذه المشكلة بشكل حاد في البلدان النامية ، حيث تصنف منظمة الصحة العالمية الدول العربية والإفريقية في المراتب الأولى عالميا في مجال ضحايا حوادث السير .

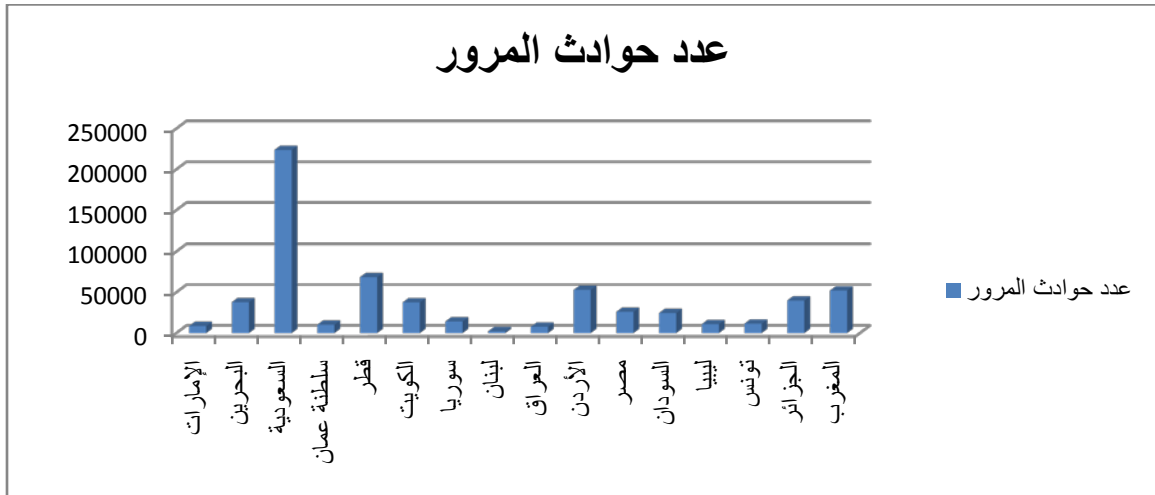
إن أعلى معدل للوفيات من الفئة العمرية أقل من 25 سنة يحدث بين مستخدمي الطريق في الدول ذات الدخل المنخفض و المتوسط ، خاصة إفريقيا و شرق البحر الأبيض المتوسط بتكلفة تساوي 1-1,5 % من الناتج القومي الكلي السنوي [82].

يسجل في الوطن العربي سنويا أكثر من نصف مليون حادث سير ، يتسبب في وفاة ما يزيد عن 36 ألف مواطن عربي ، إضافة إلى إصابة ما لا يقل عن 400 ألف شخص ، إذ يفقد الوطن العربي بمعدل مواطن كل 15 دقيقة بين حادث مرور [83].

وسنبين فيما يلي عدد ضحايا حوادث المرور- عدد الحوادث ، عدد القتلى ، عدد الإصابات، ومقارنة خطورتها بين هذه الدول وبعض الدول المتقدمة في السلامة المرورية - في مجموعة من الدول العربية و التي بلغ عددها 16 دولة عربية من بين 22 دولة و هي تمثل نسبة 72% من مجموع الدول العربية.

جدول رقم (07) بين عدد حوادث المرور في الوطن العربي [92] .

الترتيب	عدد حوادث المرور	دول الوطن العربي	
14	8652	الإمارات	القسم الآسيوي
06	37845	البحرين	
01	223816	السعودية	
13	10197	سلطنة عمان	
02	68550	قطر	
07	37650	الكويت	
10	14234	سوريا	
16	2145	لبنان	
15	7759	العراق	
03	52913	الأردن	
08	26000	مصر	القسم الإفريقي
09	24546	السودان	
12	10895	ليبيا	
11	11544	تونس	
05	39910	الجزائر	
04	52137	المغرب	
628793		المجموع	

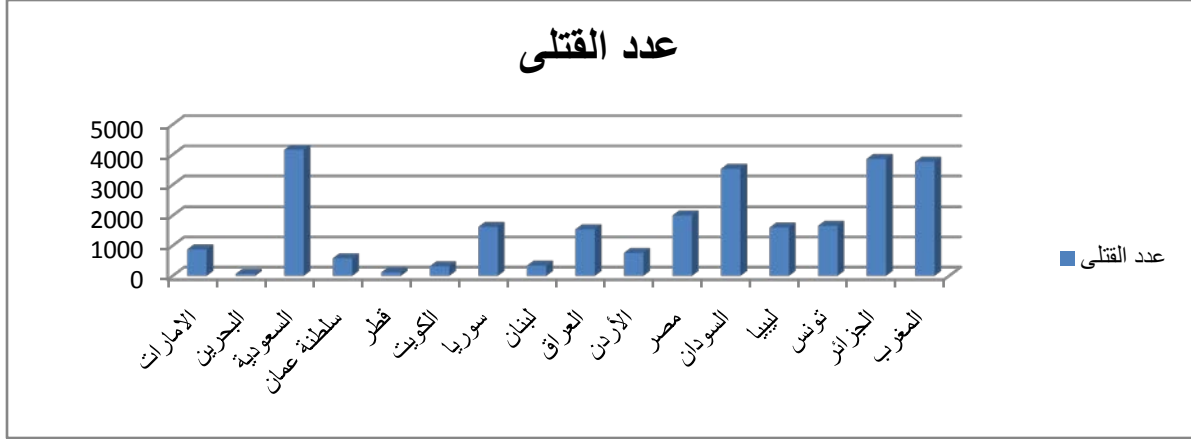


شكل رقم (05) بين عدد حوادث المرور في الوطن العربي

نلاحظ من خلال الجدول رقم (07) أن السعودية تحتل الصدارة في عدد حوادث المرور تليها قطر ثم الأردن على التوالي (223816 ، 68550 ، 52913) ، وجاءت لبنان في نهاية الترتيب حيث بلغ عددها (2145) . يعزو الخبراء كثرة هذه الحوادث في العالم العربي إلى غياب العدد الكافي من الطرق الواسعة والمؤهلة، فضلاً عن استخدام آليات وقطع غيار مفقودة. وأكدت المنظمة العربية للسلامة المرورية أن 36 ألف قتيل و 400 ألف مصاب هي حصيلة الحوادث في العالم العربي سنوياً، إضافة إلى خسائر مادية جسيمة [84] .

جدول رقم (08) يبين عدد وفيات حوادث المرور في الوطن العربي [92] ص 160 .

الترتيب	عدد القتلى	دول الوطن العربي	
10	873	الإمارات	القسم الآسيوي
16	063	البحرين	
02	4161	السعودية	
12	578	سلطنة عمان	
15	114	قطر	
14	315	الكويت	
07	1621	سوريا	
13	334	لبنان	
09	1539	العراق	
11	758	الأردن	
01	2000	مصر	القسم الإفريقي
05	3525	السودان	
08	1598	ليبيا	
06	1656	تونس	
03	3853	الجزائر	
04	3761	المغرب	
30749		المجموع	

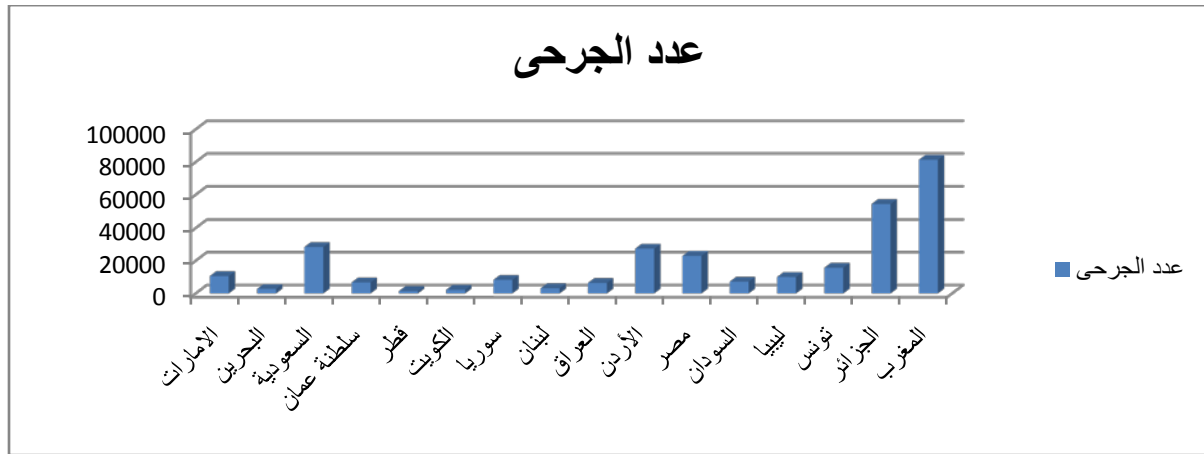


شكل رقم (06) بين عدد القتلى المرور في الوطن العربي .

نلاحظ من خلال الجدول رقم (08) أن عدد القتلى يختلف من دولة إلى أخرى حيث احتلت السعودية المرتبة الأولى ب (4161) حادثاً، تليها الجزائر ثم المغرب والسودان على التوالي (3853 ، 3761 ، 3525) ويعزى ذلك إلى عدم تطور الخدمات الصحية في مكان الحادث ، فقد يموت المصاب قبل وصوله إلى المستشفى أو حتى عند وصوله المستشفى لضعف الخدمات الصحية المتخصصة ، في حين تشكل دولة قطر والبحرين النسبة الأقل حيث بلغ عددهما على التوالي (114 ، 063) . فهذه الدول بدأت بخطى عملية للتقليل من نسبة الحوادث عن طريق تقليل نسبة الوفيات ، وهذا ما تفعله بعض الدول الأوروبية المتقدمة في مجال السلامة المرورية .

جدول رقم (09) يبين عدد إصابات حوادث المرور في الوطن العربي [92] ص 158.

الترتيب	عدد الجرحى	دول الوطن العربي	
07	10604	الإمارات	القسم الآسيوي
14	2772	البحرين	
03	28372	السعودية	
11	6735	سلطنة عمان	
16	1418	قطر	
15	2222	الكويت	
09	8274	سوريا	
13	3206	لبنان	
12	6429	العراق	
05	27382	الأردن	
04	23000	مصر	
10	7212	السودان	
08	10033	ليبيا	
06	15698	تونس	
02	54341	الجزائر	
01	81365	المغرب	
279062		المجموع	



شكل رقم (07) بين عدد إصابات حوادث المرور في الوطن العربي .

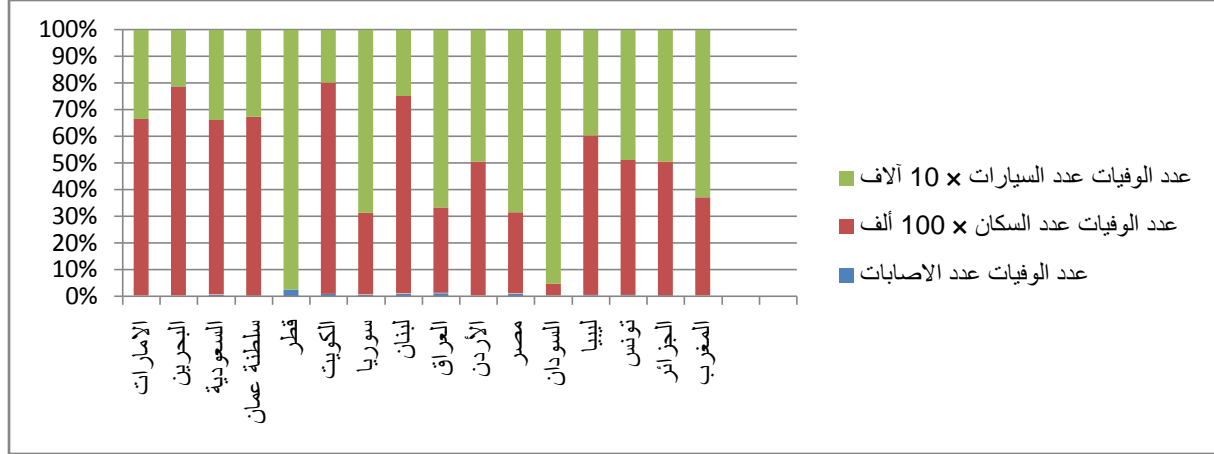
نلاحظ من خلال الجدول رقم (09) أن المغرب تحتل الصدارة بين الدول في عدد الجرحى ب (81365)، تليها الجزائر السعودية فالأردن ب (54341 ، 28372 ، 27382) قد يعود

ذلك إلى قلة العناية بالبنية التحتية واستعمال وسائل النقل القديمة بالإضافة إلى السياقة المخاطرة وعدم الالتزام بقوانين المرور، في حين تشكل الكويت وقطر أدنى الدول في عدد الجرحى بالمقارنة مع الدول الأخرى ب (2222 ، 1418) نظرا لما تقدمه الجهات المعنية من جهد في هذا المجال.

جدول رقم (10) يبين مقارنة خطورة الحوادث المرورية بين الدول العربية [92] ص ص 133

. 134

عدد الوفيات عدد السيارات x 10 آلاف	عدد الوفيات عدد السكان x 100 ألف	عدد الوفيات عدد الاصابات	الدول العربية	
11,72	23,26	0,082	الامارات	القسم الآسيوي
02,53	09,37	0,023	البحرين	
08,95	17,36	0,150	السعودية	
11,10	22,78	0,086	سلطنة عمان	
03,12	16,63	0,080	قطر	
03,32	13,33	0,142	الكويت	
21,30	09,45	0,196	سوريا	
02,57	07,69	0,104	لبنان	
13,53	06,52	0,239	العراق	
13,96	14,22	0,044	الأردن	
18,71	08,33	0,261	مصر	القسم الإفريقي
236,08	10,83	0,489	السودان	
19,74	29,76	0,159	ليبيا	
16,07	16,67	0,105	تونس	
12,06	12,28	0,071	الجزائر	
21,64	12,68	0,046	المغرب	
26,03	14,45	0,142	المجموع	



شكل رقم (08) مقارنة خطورة الحوادث المرورية بين الدول العربي .

نلاحظ من خلال الجدول رقم (10) أن هناك ثلاث مؤشرات للمقارنة بين الدول العربية في مدى خطورة الحوادث المرورية :

المؤشر الأول : عدد الوفيات على عدد الإصابات : لقد جاءت السودان في المرتبة الأولى ب(0.489) ثم مصر في المرتبة الثانية ب (0.261)، في حين جاءت البحرين في المرحلة الأخيرة ب (0.023) ، هذا يعني أن الحوادث المرورية في هذه الدول تخلف عدد المتوفين أكثر من المصابين ، وقد يرجع ذلك إلى ضعف الإسعافات الأولية أو عدم وصول سيارات الإسعاف أو عدم كفاءة المسعفين مما يعجل بوفاة المصابين في مكان الحادث .

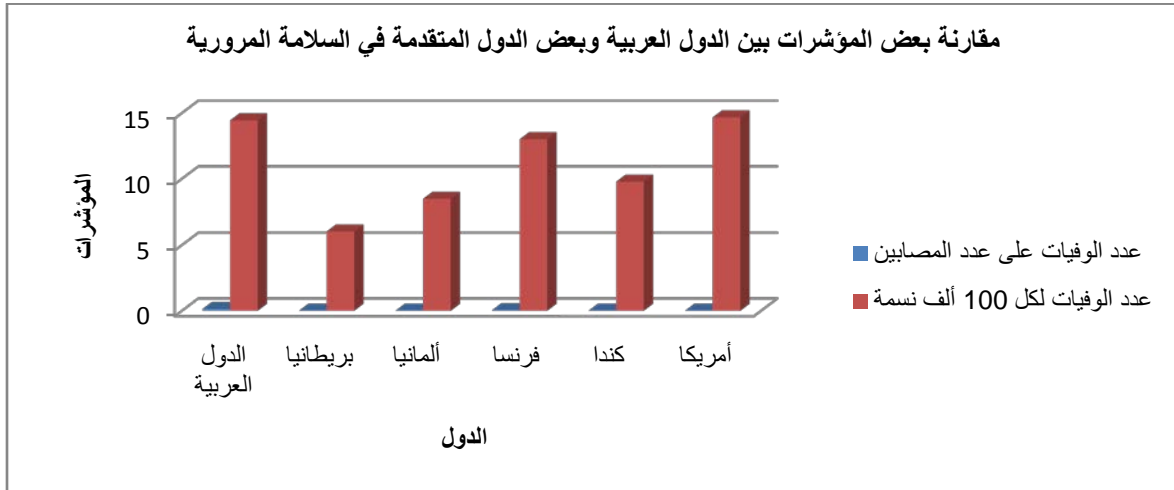
المؤشر الثاني : عدد الوفيات على عدد السكان في 100.000 : تحتل ليبيا الصدارة ب (29.76) ثم الإمارات (23.26)، و جاءت العراق في المرتبة الأخيرة ب (06.52) وهذا يعني أن عدد الوفيات بسبب حوادث المرور يفوق الوحدة المعيارية لعدد السكان وهي 100.000 نسمة مما نتج عنه ارتفاع المؤشر وقد يرجع ذلك إلى عدم تقيد مستخدمي الطرق بقواعد السلامة المرورية وقلة الوعي المروري .

المؤشر الثالث : عدد الوفيات على عدد السيارات في 10.000 : حيث تحتل السودان المرتبة الأولى ب (236.08) ثم تليها المغرب ب (21.64) في حين جاءت البحرين في المرتبة الأخيرة ب (2.53) وهذا يعني ارتفاع عدد المتوفين بسبب الحوادث المرورية عن الوحدة المعيارية لعدد السيارات وهي 10.000 سيارة ، فعلى الرغم من قلة عدد السيارات في هذه الدول مقارنة بدول

أخرى ألا أن عدد المتوفين أكثر من الدول الأخرى ، كما يتبين أن البحرين من أقل الدول العربية بالنسبة للمؤشر الأول والثالث ، وقد يرجع ذلك إلى تقدم مستوى السلامة المرورية فيها.

جدول رقم (11) يبين مقارنة مؤشرات (عدد الوفيات / عدد المصابين و عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة بين الدول العربية و بعض الدول المتقدمة في السلامة المرورية [92] ص 137.

المؤشر	الدول العربية	بريطانيا	ألمانيا	فرنسا	كندا	أمريكا
عدد الوفيات على عدد المصابين	0,142	0,011	0,014	0,05	0,014	0,013
عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة	14,45	6,04	8,48	13,01	9,78	14,68



شكل رقم (09) يبين مقارنة مؤشرات (عدد الوفيات / عدد المصابين و عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة بين الدول العربية و بعض الدول المتقدمة في السلامة المرورية.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (11) أن متوسط مؤشر (عدد الوفيات على عدد المصابين) في الدول العربية يفوق بكثير الدول المتقدمة وذلك لتطور الخدمات الصحية في هذه الأخيرة وضعفها في الدول العربية ، أما مؤشر (عدد الوفيات لكل 100 ألف نسمة) فقد احتلت أمريكا الصدارة ب (14.68) ثم تليها الدول العربية ب (14.45) ثم تليها فرنسا ب (13.01) وينخفض قليلا في كل من كندا وألمانيا بريطانيا على التوالي (9,78 ، 8,48 ، 6,04) وقد يرجع ذلك إلى تبني هذه الدول - كندا وألمانيا بريطانيا - لإستراتيجية عملية للتقليل من هذه الظاهرة ، في حين نجد عدم

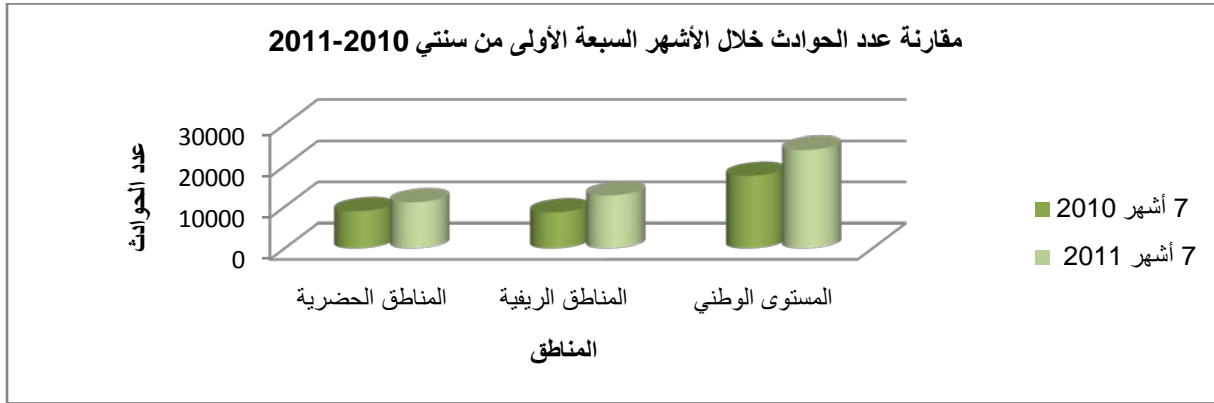
الالتزام بقواعد المرور وعدم وعي السائقين بالنسبة للدول المتبقية كالدول العربية مثلا ، وهذا ما ساهم في ارتفاع هذا المؤشر .

3-3-5 في الجزائر

تحتل الجزائر المراتب الأولى عربيا و دوليا ، حيث قدرت حوادث المرور خلال السبعة الأولى من سنة 2011 بـ 23909 حادثا و بلغ عدد القتلى 2447 قتيل مقابل 38030 مصابا من جراء حوادث المرور على المستوى الوطني ، في حين بلغت الحوادث في شهر جويلية 2011 بـ 4354 حادثا و 501 قتيل و 7631 جريح [84] ص ص 2-6 .

جدول رقم (12) بين مقارنة عدد الحوادث خلال الأشهر السبعة الأولى من السنين 2010-2011 . [84] . 2011 .

عدد الحوادث	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
7 أشهر 2010	8934	8645	17579
7 أشهر 2011	11112	12797	23909
الفارق	2178	4152	6330
النسبة %	24,38	48,03	36,01

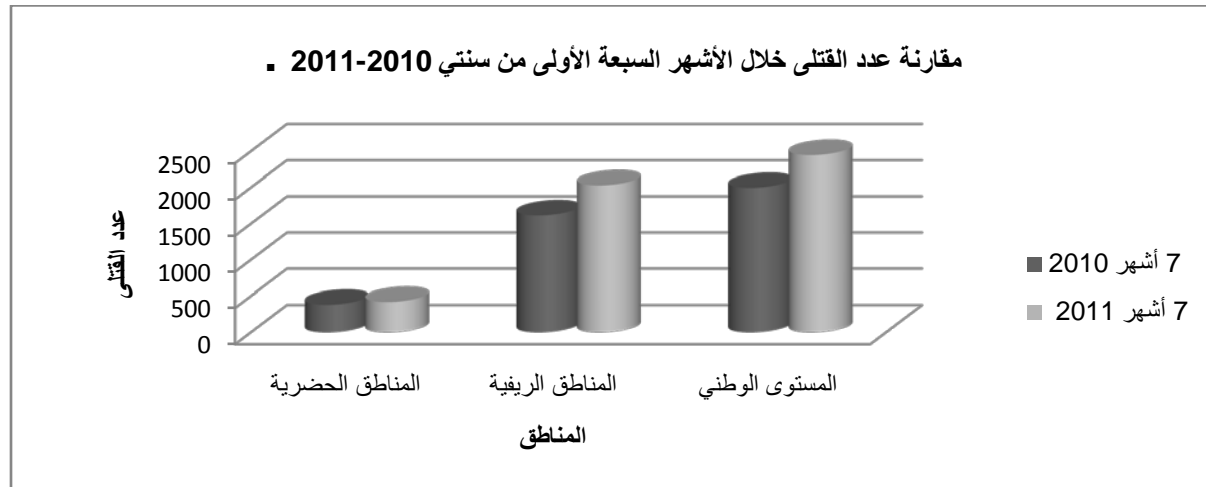


شكل رقم (10) أعمدة بيانية لمقارنة عدد الحوادث خلال الأشهر السبعة الأولى من السنين 2010-2011 .

نلاحظ من خلال الجدول رقم (11) ارتفاع حوادث المرور في المناطق الريفية أكثر من المناطق الحضرية ما بين السبعة أشهر الأولى من 2010-2011 . وكذا ارتفاع نسبة الحوادث على المستوى الوطني بفارق 36.01 ما بين عامي 2010-2011 . وقد يرجع ذلك إلى الزيادة السكانية مع الزيادة في عدد السيارات وهذا ما يؤدي إلى زيادة الطلب على التنقل ، بالإضافة إلى استعمال المطبات بدون لوحات تحذيرية وعدم مراعاتها للمواصفات السليمة في إنشائها ، فضلا عن استعمال قطع غيار مقلدة ، هذه العوامل وغيرها تؤدي استفحال هذه الظاهرة في الجزائر .

إِجْدُول رِقْم (13) لِمَقَارَنَةِ عِدَدِ الْقَتْلَى خِلَالَ الْأَشْهُرِ السَّبْعَةِ الْأُولَى مِنْ السَّنَتَيْنِ 2010-2011
[84] ص 2 .

المستوى الوطني	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
1995	1616	379	7 أشهر 2010
2447	2029	418	7 أشهر 2011
452	413	039	الفارق
22,66	25,56	10,29	النسبة %



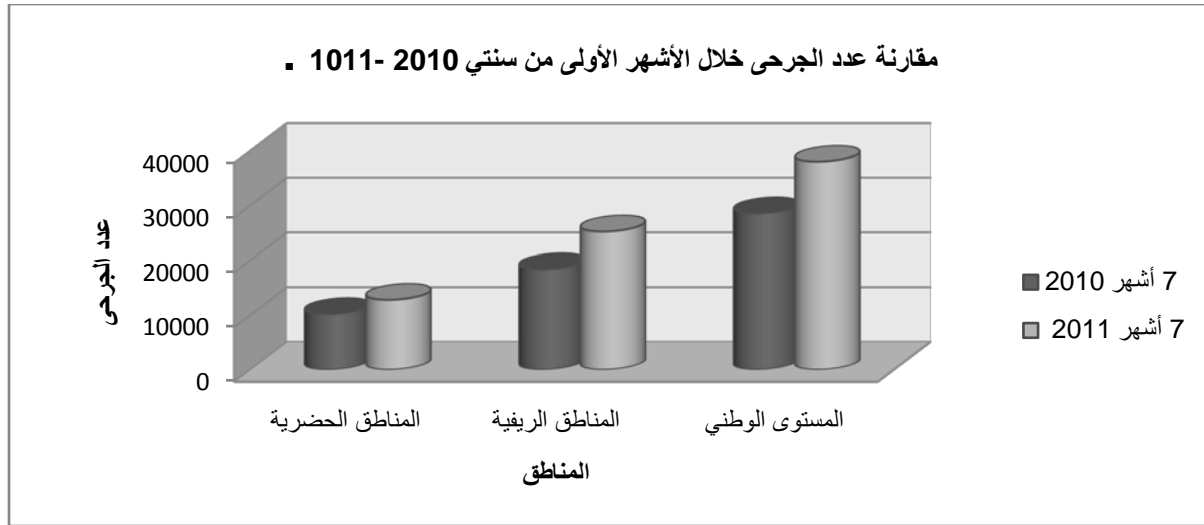
شكل رقم (11) أعمدة بيانية لمقارنة عدد الحوادث خلال الأشهر السبعة الأولى من السنين 2010-2011.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (13) ارتفاع في عدد القتلى في المناطق الريفية على المناطق الحضرية ، وقد يرجع ذلك إلى بعد هذه المناطق عن المستشفيات وكذا وعورة الطرق ، كما أن استخدام الحافلات القديمة والشاحنات في نقل الركاب في المناطق الريفية وما بين المدن يزيد في أعداد المتوفين . كما نلاحظ ارتفاع عدد القتلى على المستوى الوطني بفارق 22.66 ما بين سنتي 2010 و 2011 .

جدول رقم (14) لمقارنة عدد الجرحى خلال الأشهر السبعة الأولى من السنتين 2010-

2011 [84] ص 3 .

المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني	
10190	18367	28557	7 أشهر 2010
12795	25235	38030	7 أشهر 2011
2605	6868	9473	الفارق
25,56	37,39	33,17	النسبة %



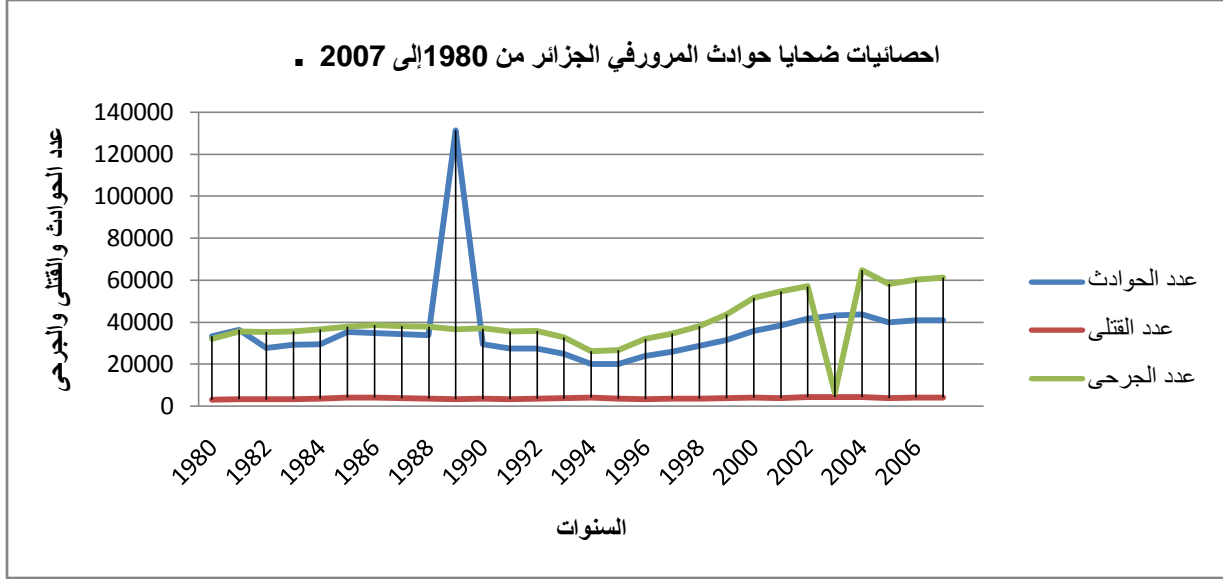
شكل رقم (12) أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى خلال الأشهر السبعة الأولى من السنتين 2010-2011.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (14) ارتفاع عدد جرحى حوادث المرور في المناطق الريفية على المناطق الحضرية ، كما نلاحظ ارتفاع عدد جرحى الحوادث من 2010 إلى 2011.

وقد يعزى ذلك إلى غياب العدد الكافي من الطرق الواسعة والمؤهلة بالإضافة إلى وعورة هذه المناطق وكثرة انحرافاتهما وتعرجات طرقها .

جدول رقم (15) إحصائيات حوادث المرور و ضحايا ما في الجزائر من سنة 1980 إلى غاية 2007[85].

القوانين	عدد الجرحى	عدد القتلى	عدد الحوادث	السنة
قانون 107/74	31928	2967	33275	1980
	35616	3216	36428	1981
	35347	3134	27742	1982
	35596	3315	29154	1983
	36612	3628	29497	1984
	37936	4134	35308	1985
	38548	3948	34899	1986
قانون 09/87	38012	3699	34292	1987
	37937	3473	33786	1988
	36565	3241	131372	1989
	36955	3410	29493	1990
	35484	3208	27585	1991
	35726	3654	27550	1992
	32689	3673	24842	1993
	26198	4022	20141	1994
	26768	3621	20127	1995
	31952	3381	23949	1996
	34534	3519	25930	1997
	38092	3565	28693	1998
	43765	3865	31639	1999
	51506	4025	35771	2000
قانون 04/01	54633	3768	38393	2001
	57013	4314	41754	2002
	6399	4343	43227	2003
قانون 16/04	64714	4356	43777	2004
	58082	3711	39833	2005
	60120	4120	40885	2006
	61139	4177	40885	2007



شكل رقم (13) أعمدة بيانية حوادث المرور و ضحاياها في الجزائر من سنة 1980 الى غاية 2007

نلاحظ من خلال المنحنى رقم (13) أن عدد الجرحى في تزايد مستمر من 1980 إلى غاية 2002 ثم انخفض في 2003 ليستمر في الارتفاع إلى غاية 2007. كما نلاحظ ارتفاع طفيف لعدد الحوادث من 1980 إلى غاية 1988 ثم يرتفع سنة 1989 إلى ثم يبدأ في الانخفاض إلى غاية 1996 ثم يرتفع حتى 2007. كما نلاحظ ارتفاع عدد القتلى بشكل ملحوظ من سنة لأخرى إلا أن هذه السنوات (1985 - 1994 - 2000) ازداد عدد القتلى عن 4000، إلا أنه منذ 2002 بدأ عدد القتلى يفوق 4300. ومن هنا نستنتج أنه رغم وجود القوانين التي تحكم حركة السير إلا أن الحوادث تتزايد عاما بعد عام، فقد يرجع ذلك إلى عدم صرامة هذه القوانين أو وجود عوامل أخرى تحول دون تطبيقها على أرض الواقع.

جدول رقم (16) يبين ترتيب الولايات (15 الأولى) على المستوى الوطني في عدد الحوادث و ضحاياها خلال سنة 2008 [85] ص ص 10 11.

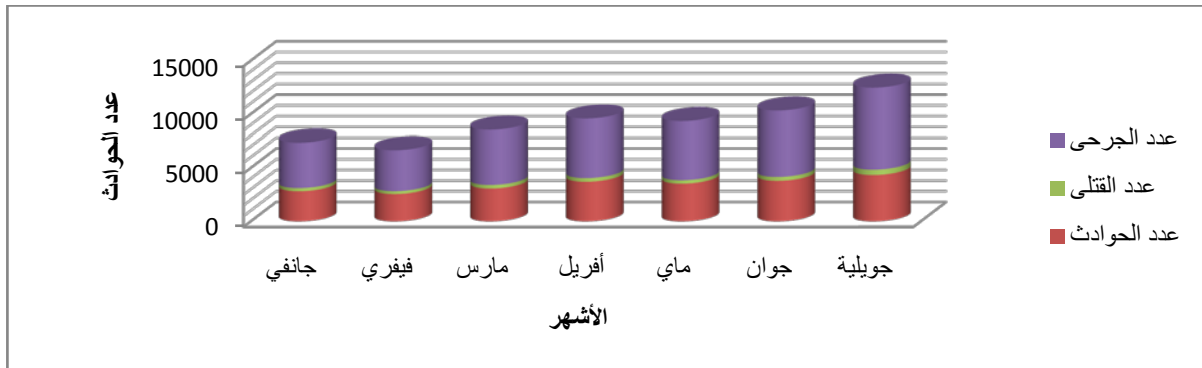
عدد الجرحى			عدد القتلى			عدد الحوادث			
النسبة	العدد	الولايات	النسبة	العدد	الولايات	النسبة	العدد	الولايات	الترتيب
4,73	3060	الجزائر	4,07	180	وهران	6,03	2441	الجزائر	1
4,65	3009	سطيف	3,80	168	الجزائر	4,57	1852	سطيف	2
3,51	2271	برج بوعرييج	3,64	161	الشلف	3,68	1491	تلمسان	3
3,46	2241	وهران	3,55	157	باتنة	3,64	1475	وهران	4
3,42	2214	تلمسان	3,53	156	المسيلة	3,58	1488	قسنطينة	5
3,42	2213	قسنطينة	3,44	152	معسكر	3,31	1341	برج بوعرييج	6
3,25	2106	باتنة	3,35	148	تلمسان	3,09	1249	مستغانم	7
3,17	2049	مستغانم	3,08	136	تبسة	3,05	1236	معسكر	8
3,11	2010	معسكر	3,03	134	بسكرة	2,99	1211	باتنة	9
3,04	1968	ميلة	2,96	131	ميلة	2,92	1184	الشلف	10
2,91	1882	المدينة	2,94	130	عين الدفي	2,89	1171	ميلة	11
2,86	1852	أم البواقي	2,89	128	برج بوعرييج	2,80	1132	البلدية	12
2,84	1837	البلدية	2,83	125	الجلفة	2,77	1121	أم البواقي	13
2,76	1786	الشلف	2,78	123	سطيف	2,67	1080	المدينة	14
2,59	1674	بجاية	2,67	118	البويرة	2,64	1069	بجاية	15

نلاحظ من خلال الجدول رقم (16) أن هذه الولايات (الجزائر ، وهران ، سطيف ، تلمسان ، قسنطينة ، برج بوعريريج ، مستغانم ، معسكر ، باتنة ، الشلف) من أكثرها تضررا بحوادث المرور وضحاياها ، وقد يرجع ذلك إلى تزايد عدد السكان في هذه المدن الكبيرة ، فكثر الوافدين عليها سواء للسياحة أو للدراسة أو للعمل خاصة مع تزايد الشركات الأجنبية في الآونة الأخيرة ، أما ولايتي البليدة و المدية فهي أكثر تضررا من عدد الحوادث وعدد الجرحى نظرا لوعورة طرقها وعدم تأهيلها .

جدول رقم (17) يبين إحصائيات حول تغير عدد الحوادث و الضحايا حسب الأشهر لسنة 2011 .

[84] ص ص 8 7 .

أشهر سنة 2011	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جون	جويلية
عدد الحوادث	2832	2568	3087	3722	3540	3806	4354
عدد القتلى	301	270	336	346	325	368	501
عدد الجرحى	4231	3828	5139	5532	5495	6174	7631



شكل رقم (14) يبين إحصائيات حول تغير عدد الحوادث و الضحايا حسب الأشهر لسنة 2011.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (17) أنه ترتفع كل من عدد حوادث المرور وعدد القتلى والجرحى في بداية شهور الصيف عموما وتصل إلى ذروتها في شهر جويلية 2011 حيث بلغ

عدد الحوادث (4354) عدد القتلى (501) وعدد الجرحى (7631)، في حين تكون أدنى الشهر في عدد الحوادث وعدد القتلى والجرحى هو شهر جانفي 2011 حيث بلغ عدد الحوادث (2568) وعدد القتلى (270) وعدد الجرحى (3828)، وقد يعود ذلك إلى كثرة الوافدين إلى الوطن لقضاء عطلتهم، وبالتالي كثرة المركبات خاصة في المدن الساحلية المكتظة بالمركبات في فصل الصيف.

4-5 الأطر القانونية المنظمة لحركة المرور في الجزائر :

مع اختراع السيارة ظهرت العديد من المشاكل من بينها الحوادث المرورية، وكان لا بد من وضع حلول قانونية لوقاية المجتمع من هذه الحوادث، ومن هنا ظهرت قوانين المرور، فالقانون هو الأداة التي تفرض به الدولة سلطتها وتنظم به المجتمع، ولقد وضعت الجزائر عدة قوانين لتنظيم حركة المرور من السبعينيات إلى يومنا هذا ومن هذه القوانين :

1-4-5 قانون رقم 107/74 [67] ص 23 : صدر في 1974/12/06 والذي يتضمن

322 مادة، وهو يحتوي على مجموعة من القوانين التي يجب احترامها تفاديا لوقوع حوادث، وبعد تطبيقه لسنوات تبين عدم كفاءته وعدم تماثيه مع التغيرات الاجتماعية والاقتصادية للبلاد، مما أدى إلى ضرورة مراجعته، فمنذ صدوره لم يجر عليه سوى تعديل واحد شمل نقطتين :

إثبات الكشف عن وجود أثر للكحول لدى السائقين .

تحديد معدل الكحول في الدم .

2-4-5 قانون رقم 09/87 الصادر في 1987/02/10 و المتكون من 92 مادة وجاء

بالتعديلات التالية : [67] ص 26 .

إلغاء الأحكام المتعلقة بمختلف المواضيع التي تضمنها الأمر 107/74 الخاص بقانون المرور

إضافة مواد تتعلق بالوقاية من حوادث المرور.

إدراج مخالفات جديدة .

رفع قيم الغرامات المترتبة عن المخالفات .

3-4-5 قانون 04/01 [86]: صدر في 2001/09/19 يحتوي على 142 مادة شملت عدة

مستويات :

على المستوى التنظيمي :

ضرورة إنشاء منظومة تشريعية ومؤسساتية شاملة لترقية سياسية الدولة في مجال أمن الطرقات.

إشراك الجماعات المحلية عند وضع السياسة المحلية في ميدان حركة المرور و أمنها .

التطبيق الفوري للمواد المتعلقة بالهيئات أو الهياكل الخاصة بالمرور وهي البطاقات الثلاث (الرمادية ، رخص السياقة ، مخالفات المرور).

التعجيل بإنجاز مراكز المراقبة التقنية .

إحداث مؤسسة لتأطير وتنظيم مدارس السياقة والامتحانات الخاصة بها.

على المستوى التربوي و التكويني :

إلزامية تعليم قواعد المرور والوقاية في المؤسسات التعليمية .

إيجاد نظام خاص بالراجلين من خلال تفعيل عمليات شرح وتبسيط قواعد

المرور.

تكثيف حملات التحسيس و التوعية المرورية.

العمل على التكوين الإضافي الإجباري للسائقين المحترفين للنقل العمومي

للمسافرين والبضائع خاصة المواد الخطيرة منها.

على المستوى الردعي :

تبني إجراءات جزائية و إدارية أكثر فعالية و صرامة .

زيادة مبالغ الغرامات المالية 300 دج كحد أدنى .

إضافة أصنافا جديدة من المخالفات وعقوباتها مثل الهاتف النقال.

إجبارية استعمال حزام الأمن للسائق والراكب في المقعد الأمامي.

إجبارية المراقبة التقنية للسيارات [67] .

4-4-5 قانون 16/04 :صدر هذا القانون في 2004/10/10 [87]:

لقد جاء هذا القانون بإجراءات أكثر ردية إضافة إلى أنه أزال الغموض عن بعض النقاط في القانون الذي سبقه ويمكن أن نعددها فيما يلي [67]:
توسيع حالات سحب رخصة السياقة من 15 إلى 27 حالة .

تعميم إجراء السحب الفوري لرخصة السياقة ورفعها من 4 إلى 18 حالة .

تصنيف مخالفات جديدة مثل احترام المسافة الأمنية بين المركبات ، تجهيز مركبات الوزن الثقيل المعدة لنقل الحاويات بنظام تثبت الحاوية ، السير على شريط التوقف الاستعجالي ، إجبارية المراقبة التقنية للسيارات.

إعادة تصنيف مخالفات خطيرة غير معاقب عليها بشكل كاف مثل استعمال الهاتف النقال أو خوزة التنصيب الإذاعي وحزام الأمان أثناء السياقة ، عدم احترام المشاة ، نقل الأطفال في الأماكن الأمامية ، وضع الممهلات بدون رخصة ، الإفراط في السرعة .
بالإضافة إلى تكوين السائقين وتحديد السن القانونية الأدنى لسياقة الوزن الثقيل بـ 25 سنة... إلخ .

5-4-5 قانون 03/09 :صدر في 22 جويلية 2009 يعدل و يتمم 04/01 الصادر

في 2001 [61] ص ص 33-34 .

وحسب النقيب (مادوري) من سرية أمن الطرقات بزرادة فإن التعديلات تتضمن إجراءات في حق المخالفين بعد هيكلة نظام العقوبات المقررة بالإضافة إلى إدخال مخالفات جديدة و إعادة تكييف بعضها بحيث أصبحت جناحا ، و قسم قانون المرور المخالفات إلى 04 درجات تتراوح بين الغرامة المفروضة على مرتكبين المخالفة كما يلي :

مخالفة من الدرجة الأولى ما بين (2000-2500) دج .
مخالفة من الدرجة الثانية تتراوح ما بين (2000-3000) دج.

مخالفة من الدرجة الثالثة تتراوح بين 4 آلاف دينار جزائري .
 مخالفة من الدرجة الرابعة تتراوح ما بين 4 آلاف - 6 آلاف دج .
 ومن بين التعديلات الجديدة فرض غرامات على الراجلين الذين لا يحترمون
 الممرات الخاصة بهم، ، مع تسليط أقصى العقوبات في حق مرتكبي مخالفات (الإفراط
 في السرعة أو التجاوز الخطير، السير في الاتجاه الممنوع، استعمال الهاتف النقال) و
 تسببوا في جنحة الجرح أو القتل العمدى .

وفي حال ارتكبت تلك المخالفات بمركبة من الوزن الثقيل أو النقل الجماعي ،
 فقد نص القانون الجديد عقوبة تتراوح بين 5 و 10 سنوات سجنا نافذا كأقصى حد
 وفرض غرامة مالية تصل إلى 100 مليون سنتيم ، ويعمم نص القانون الجديد حالات
 السحب الفوري لرخص السياقة على جميع المخالفات المرتكبة في حركة المرور،
 وتتراوح ما بين 6 أشهر إلى 04 سنوات وفق سلم يضم 12 فترة لاستعادة الرخصة
 بحسب درجة المخالفة ، حيث من المنتظر أن تصل مدتها إلى 4 سنوات في حالات
 التجاوز الخطير وعدم احترام إشارات المرور والسرعة المفرطة ، وهناك 60 نوعا
 من المخالفات تضمنها القانون :

- 10 منها يعاقب عليها عن طريق تعليق الرخصة لمدة 3 أشهر.
- 17 منها يعاقب عليها عن طريق تعليق الرخصة لمدة 6 أشهر.
- 13 منها يعاقب عليها عن طريق تعليق الرخصة لمدة عام [61] ص 4 .

والمتمثل لهذه القوانين يتبين له من خلال صرامتها وشدة عقوباتها خاصة قانون
 المرور 2009 أنها خففت من حدة الحوادث وقللت نسبها ، إلا أن الواقع خلاف ذلك
 فنسبة الحوادث وضحاياها من قتلى وجرحى تتزايد عاما بعد عام وهذا ما بينه الجدول
 رقم 15، وبالتالي فالقوانين الردعية غير كافية لوحدها في الحد من هذه الظاهرة .

5-5 فقه المرور و آدابه في الإسلام :

لقد جاء الإسلام بمبادئ جليلة و تشريعات حكيمة و تعاليم ربانية عظيمة في المحافظة على هذا الإنسان وعدم إلحاق الضرر به قال تعالى : " و لا تقتلوا أنفسكم إن الله كان بكم رحيما " ومن رحمته بنا أن ذلل لنا الأرض بخيراتها ، و من بين الوسائل الحديثة التي تسهل على الإنسان السيارات التي أصبحت في هذا العصر من وسائل النقل المهمة التي يشق الاستغناء عنها ، كما أنها من بواعث السعادة و من نعم الله التي تستوعب الشكر و الثناء قال صلى الله عليه و سلم : " من سعادة المرء المسكن الواسع ، و الجار الصالح ، المركب الهنيئ " أخرجه البخاري .

إلا أن هذه الأخيرة أصبحت في زماننا ولسوء استخدامها وسيلة تكبد المجتمعات خسائر مادية وبشرية فادحة ، وقد يرجع ذلك لعدم التزام السائقين بقوانين المرور أو بالأحرى عدم التزامهم بآداب الطريق كما يبينها ديننا الحنيف.

و مما لا ريب فيه أن للطريق آدابا متى التزمنا بها ساهمنا في التقليل من هذه الحوادث ، و من بين هذه الآداب [89] :

المشي و الركوب على هون : قال تعالى " و عباد الرحمن الذين يمشون على الأرض هونا وإذا خاطبهم الجاهلون قالوا سلام " الفرقان 63 و لا يختلف الحال عن ركب سيارته فإن عليه السير باعتدال و اطمئنان من غير تهور أو مزاحمة. يقول الشيخ (بن عثيمين) رحمه الله : " السرعة المقيدة عند الجهات المختصة الأصل أنه يجب على الإنسان أن يتقيد بها لأنها أوامر ولي الأمر ، قال تعالى : " يا أيها الذين آمنوا أطيعوا الله وأطيعوا الرسول وأولي الأمر منكم " النساء 59 ، [90] .

غض الصوت : إن غض الصوت هو من شيم أصحاب الخلق الرفيع ، وسائق السيارة يلزمه غض صوته ، فلا يرفع صوت المذياع ليسمح من في الشارع

ويؤدي المارة من حوله ، كما يلزمه أن يراعي غيره عند استخدام منبه السيارة فلا يستعمله إلا عند الحاجة مراعاة لشعور إخوانه.

غض البصر : بمعنى على راكب السيارة مراعاة حرمان الناس وعوراتهم أثناء الوقوف عند الإشارات المرورية .

كف الأذى : من أبرز حقوق الطريق كف الأذى سواء كان قولاً أو عملاً .

روى حذيفة بن أسيد رضي الله عنه أن النبي صلى الله عليه وسلم قال : من آذى المسلمين في طرقهم وجب عليه لعنتهم " رواه الطبراني .

لقد أرست الشريعة مبادئ العدالة من خلال بيانها لحق الإنسان في التنقل شرط توفر السلامة العامة وعدم إلحاق الضرر ، أما إذا ألحق ضرراً فقد بين الفقهاء ضمان ما نتج من تلف أو أضرار عن مسيره في الطريق .

كما أن الإهمال و قلة الاحتراز ومخالفة أحكام التنقل على الطرق لا يسلبه مسؤولية عمله بل يتحمل المسؤولية الجنائية و المدنية و المتمثلة بالتزام تعويض الأضرار الناتجة عن ذلك [68] ص 30 .

فحياة الإنسان مقصد أسمى من مقاصد الشريعة فالاعتداء على حق الحياة جريمة في حق الإنسانية كلها ، 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) (المائدة الآية). فحفظ الأرواح حق و واجب فكما يحرم على الغير الاعتداء على حياته يحرم عليه أن يتعدى عن حياة نفسه [91] ، قال تعالى (وَلَا تُلْفُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ) البقرة 195 .

6-5 النتائج المترتبة على حوادث المرور

أصبحت حوادث المرور في العالم وما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية من أبرز المشكلات التي تواجه تطور المجتمعات الحالية و تتضح هذه المشكلة بشكل حاد و ملموس في البلدان النامية.

يشير (الناصر) 2003 إلى أن تكاليف الحوادث المرورية تتمثل في الخسائر المادية في ممتلكات الأفراد (إتلاف مركبات و إصلاحها) ، أو الأضرار التي تلحق بالممتلكات والمنشآت العامة ، وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل بهم إلى الوفاة أو العجز ، وما تنفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين [92] ، و من بين هذه الخسائر ما يلي :

1-6-5 الخسائر المادية (الاقتصادية):

تترتب على هذه الحوادث انعكاسات اقتصادية كبيرة ، تقدر قيمتها بأكثر من 500 بليون دولار على المستوى العالمي ، منها 65 بليون دولار بالنسبة للبلدان السائرة في طريق النمو، وهو مبلغ يتجاوز بكثير ما تتلقاه هذه البلدان من مساعدات في مجال التنمية .

كما قدرت قيمة هذه الخسائر في الولايات المتحدة الأمريكية أكثر من 150 مليار دولار سنويا ، و في دول الإتحاد الأوربي بأكثر من 200 مليار دولار سنويا .

وفي الدول الصناعية تقدر قيمة الخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور بحوالي 1-2% من الناتج المحلي ، و تزيد هذه النسبة في الدول النامية من 2-5% يذهب الجزء الأعظم منها في توفير العملة الصعبة لشراء الأدوية ومعدات المستشفيات وقطع غيار السيارات التالفة [59] ص 107 .

أما في الجزائر فيقدر النزيف الاقتصادي الذي تسببه هذه الظاهرة لخزينة الدولة والمقدر بحوالي 100 مليار دينار جزائري [51] ص 37 .

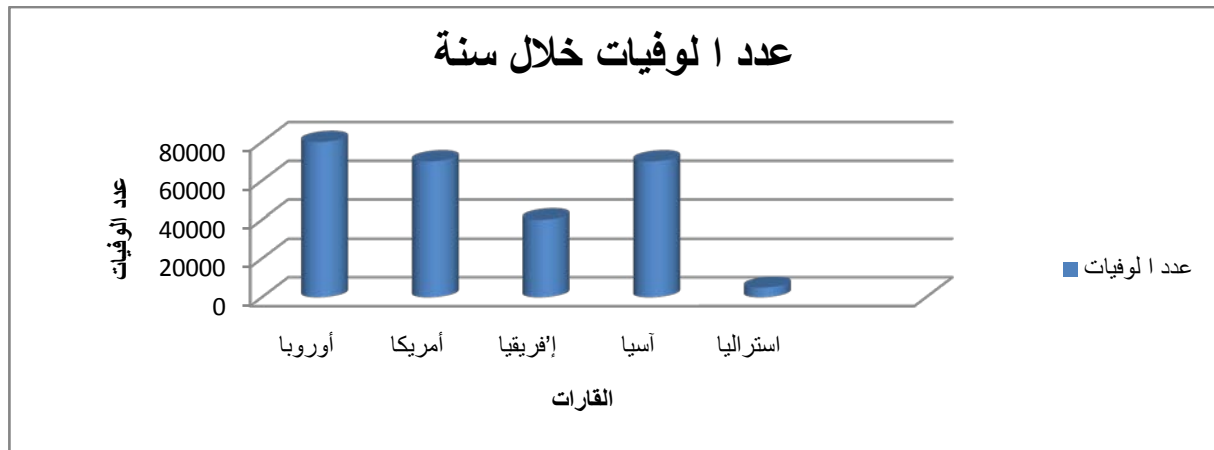
2-6-5 الخسائر البشرية:

تعد الحوادث المرورية ثاني أكبر أسباب الوفيات في العالم من عمر 20-24 سنة ، كما تخلف أكثر من 1.3 مليون قتيل في العالم ، إضافة إلى ما يزيد عن 50 مليون

جريح و معوق [77] ص 1. والجدول التالي يبين عدد الوفيات في قارات العالم خلال عام واحد.

جدول رقم (18) يبين عدد الوفيات في قارات العالم خلال عام واحد [2].

عدد الوفيات	القارة
80000	أوروبا
70000	أمريكا
40000	إفريقيا
70000	آسيا
5000	أستراليا



شكل رقم (15) يبين عدد الوفيات في قارات العالم خلال عام واحد.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (17) ارتفاع عدد الوفيات في قارة أوروبا (80000) ثم تليها كل من قارتي أمريكا وآسيا ب (7000) ومن ثم إفريقيا ب (40000) وينخفض عدد الوفيات في أستراليا ب (5000) ، و يدل ذلك أن القارات الأربعة تشكل الحوادث فيها مشكلة عويصة لما تكبده من وفيات ، أما في أستراليا فلا

تشكل لديها الحوادث المرورية مشكلة، و قد يرجع ذلك إلى تبنيها لأهداف إستراتيجية في الحد من هذه الظاهرة .

3-6-5 الآثار النفسية :

ترتبط في أذهان الكثيرين أن الخسائر المترتبة عن حوادث المرور تتمثل في الخسائر المادية والآلام والإعاقات الجسدية ، متناسين الآثار النفسية التي قد تلازمهم زمنا طويلا حتى بعد أن تشفى الجروح الجسدية.

ومما يلفت النظر أن شركات التأمين في الدول المتقدمة تدفع تعويضات عن آثار الجروح النفسية الناجمة عن حوادث السيارات [93].
الحوادث المرورية و اختلال الشعور بالأمن:

تنجم هذه الحوادث من مخالفة بعض قادة المركبات للأنظمة المرورية ، ويمثل الشعور بالنظام في أحداث البيئة حاجة إنسانية أساسية ، فالنظام يعني عدم عشوائية الأحداث وبالتالي إمكانية التنبؤ بها وشعور الفرد بانتظام أحداث بيئته يعطيه شعورا بالتحكم يمكنه من التعامل بفعالية معها [93] ص 1 .

ترتبط الزيادة في عدد المخالفات بالزيادة في عدد الحوادث ، و من ثمة فإن كثرة المخالفات تزيد من التوترات النفسية الناجمة عن عدم إحساس الفرد بانتظام الأحداث في بيئته ، و بالتالي فالزيادة في التوترات تؤدي إلى تشتت انتباه الفرد، مما يؤدي إلى زيادة الحوادث ، وإتباع أنظمة المرور يشعر الإنسان بقدر من الأمن النفسي يمكنه من العيش السعيد في بيئته.

Post Traumatic الحوادث المرورية واضطراب الشدة ما بعد الصدمة : PTSD Stress Dissorder

تتسبب الضغوط النفسية المصاحبة لحوادث المرور في حدوث خلل في التركيب الكيماوي في مخ الإنسان ، و ما ينتج عنها من أعراض جسمية فيسيولوجية تعرف

بالضغوط الصدمية أو اضطراب الشدة ما بعد الصدمة **Post PTSD**

Traumatic Stress Dissorder و هي عبارة عن أحداث عنيفة يعجز

الإنسان عن مواجهتها أو التغلب عليها و هي مرتبطة بالكوارث الطبيعية أو الحروب الفجائية أو الحوادث التي ينتج عنها خسارة مادية أو معنوية [94] .

و تظهر الأعراض الصدمية غالبا خلال ثلاثة أشهر من التعرض للحدث .

الشخص الذي تعرض لحادث صادم يظهر لديه كل من الآتي :

معايشة الشخص و مشاهدته أو مواجهته لحدث أو أحداثا تتضمن الموت أو التهديد أو إصابة خطيرة تهدد سلامته الجسيمة أو سلامة الآخرين.

تتضمن استجابة الشخص الخوف الشديد أو العجز أو الرعب (عند الأطفال سلوك مشوش و مضطرب).

تعاد خبرة الحدث الصادم أو معاشته بإلحاح بواحد على الأقل من الطرق التالية :

التذكر الدائم، الاقتحام المتكرر للحدث بما فيه من صور أو أفكار أو مدركات (عند الأطفال يعبر عن جوانب الصدمة عن طريق اللعب التكراري).

تكرار الأحلام المؤلمة والمزعجة عن الحدث الصادم (عند الأطفال نجد أحلام مرعبة ومخيفة دون إدراك محتواها أو معناها).

يتصرف الشخص أو يشعر كما لو كان الحادث الصادم معاشا بالفعل و يتضمن

ذلك معايشة الخبرة مرة أخرى : أو هام ، هلاوس ، الرجوع بالذاكرة إلى الأحداث الماضية بطريقة غير ترابطية ، و قد يحدث ذلك سواء في حالة واعية أثناء اليقظة أو عندما يكون الفرد مخدرا بالعقاقير ، و في حالة الأطفال قد يحدث إعادة تمثيل للصدمة.

الشعور بألم نفسي حاد بمجرد التعرض لإشارات داخلية أو خارجية ترمز إلى إحدى جوانب الحدث الصادم.

رد الفعل الفسيولوجي أو التنشيط النفسي بمجرد ظهور مؤشرات داخلية أو خارجية ترمز للحدث الصادم أو تماثله.
التجنب الدائم للمثيرات المرتبطة بالصدمة وحذر الاستجابة العامة ، و يستدل عليها بوجود ثلاثة على الأقل من الآتي :

بذل جهد لتجنب الأفكار أو المشاعر و الحوارات المرتبطة بالصدمة.
بذل جهد لتجنب الأنشطة و الأماكن أو الناس الذين يذكرون الفرد بالصدمة.
عدم القدرة على تذكر الجانب المهم من الصدمة.
تضاؤل ملحوظ في الاهتمام و المشاركة في الأنشطة التي ترتبط أو تدل على الصدمة.

الشعور بالعزلة و النفور من الآخرين .
تقييد المشاعر والوجدان (عدم القدرة على الإحساس بمشاعر الحب).
إحساس بمستقبل غير مشرق (مثل: لا يتوقع الفرد أن يكون له مهنة أو يتزوج أو أن يكون له أطفال ، أو حتى الحياة العادية) .
ظهور أعراض مستمرة لزيادة الاستثارة (لم تكن موجودة قبل الصدمة) ، و يدل عليها وجود اثنين على الأقل من الآتي:

صعوبة الإخلاء إلى النوم.

سرعة الاستثارة أو انفجارات الغضب.

صعوبة التركيز.

الإفراط في الانتباه أو الحذر.

الاستجابة الفجائية و المبالغ فيها للأمر المروعة (الإجفال).

استمرار الاضطراب (الأعراض المذكورة في المعايير ب، ج، د) لمدة شهر واحد على الأقل.

يؤدي الاضطراب إلى معاناة شديدة أو ضعف واضح أو " تلفا " في الأنشطة والمهام الاجتماعية أو المهنية و يتحدد باعتباره.

حادا: إذا استمرت الأعراض أقل من ثلاثة أشهر.

مزمنًا : إذا استمرت الأعراض ثلاثة أشهر أو أكثر.

بداية الاضطراب مؤجلة : تحدد ببداية الأعراض بعد ستة أشهر على الأقل من

بداية العامل المسبب للضغط [95] .

تعد الخسائر التي يتكبدها العالم سنويا من جراء حوادث المرور معضلة العصر ،

فكل ما ينجم عنها من إصابات و وفيات و خسائر مادية ما هي في حقيقة الأمر إلا

تقديرات وليست حقائق مؤكدة ، وذلك لأن هذه التكاليف تدخل فيها عناصر كثيرة

يصعب إحصاؤها.

7-5 الاستراتيجية المقترحة للسلامة المرورية :

ينبغي لكل دولة عربية أن نضع حدا لتفاقم هذه الظاهرة ، من خلال تبني

إستراتيجية عملية خلال فترة زمنية محددة ، كأن يكون هذا الهدف هو خفض عدد

الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور ليصل إلى ربع ما كان عليه و ذلك

بحلول عام 2020 م مثلا، على أن يتم ذلك عن طريق تبني إجراءات و برامج وآليات

تصل بنا إلى الهدف المنشود ،

وعلى أن يتم متابعة ذلك مرحليا لمعرفة مقدار التحسن الملاحظ على مستوى

السلامة المرورية تعتمد هذه الإستراتيجية على محورين هما : [92] ص ص 180-

1-7-5 خطة قصيرة المدى : تحتوي على نقاط عملية ملحة تعمل على تحسين

السلامة المرورية منها :

1-1-7-5 التوعية :

إدخال برامج السلامة المرورية في مناهج التعليم مع التركيز على دور الحضارة والمرحلة الابتدائية، وسينعكس إيجاباً في غرس مبادئ السلامة المرورية في الأجيال القادمة .

إعداد برامج توعية لمستخدمي الطرق وتقدمها على مدار السنة ، عن طريق وسائل الإعلام المتعددة .

نشر مسابقات شهرية للتثقيف المروري عن طريق الصحف والإذاعة والتلفاز وأن ترصد لها جوائز قيمة تجذب المواطنين .

مساهمة الجمعيات والنوادي الرياضية في رفع الوعي المروري عن طريق عقد الندوات والمؤتمرات واللقاءات .

حث الكتاب والمنقذين والأكاديميين على كتابة المقالات والقصص القصيرة و البحوث العلمية الهادفة لفهم هذه الظاهرة ورفع الوعي المروري في المجتمع. استخدام دورات إلزامية تأهيلية للسائقين المرتكبين للحوادث.

2-1-7-5 الضبط المروري :

الأخذ بأدوات الضبط المروري الحديثة مثل نظام النقاط السوداء ، والتي تشكل نوعاً من الردع الإضافي للسائق و سلوكه.

تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات والكاميرات على الطرق التي تكثر عليها الحوادث .

تعديل الغرامات المالية المتعلقة بمخالفات السرعة القصوى على الطرق بحيث تتدرج و تزيد بمقدار التجاوز عن السرعة المحددة.

تفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور ، وتطبيق هذه القوانين على الجميع بدون استثناء.

تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة وتزويدها بالسيارات الحديثة وإدخال المراقبة الجوية لهذه الطرق بصورة مستمرة.

التشديد على استخدام معدات السلامة المجهزة في المركبة (أحزمة الأمان ، طفاية الحريق ، مقاعد بالأطفال).

3-1-7-5 التحديد المكاني للمواقع المرورية :

المتابعة اليومية لرصد الحوادث المرورية الخطيرة باستخدام خرائط النقاط التي توضح مواقع الحوادث وشدتها ، والتي يمكن من خلالها تمييز المواقع التي تتكرر فيها الحوادث المرورية و نوع الإصابات باستخدام اللاصق الملون .

الاستفادة من نظم المعلومات الجغرافية في تحليل الحوادث المرورية وعلاقتها المكانية.

4-1-7-5 الإسعافات و التجهيزات الصحية:

زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن وتزويدها بالسيارات الحديثة الخاصة بمستلزمات الإسعافات الحديثة لحوادث المرور.

رفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرورية و تقديم المساعدة اللازمة في مكان الحادث.

تجهيز المستشفيات بكل جديد وحديث لإسعاف المتضررين من الحوادث و كذا تزويد هذه المستشفيات بالأطباء المتخصصين في مباشرة إصابات الحوادث المرورية.

2-7-5 **خطة بعيدة المدى** : تنطوي على عدة نقاط تساهم في تحسين مستوى السلامة المرورية.

1-2-7-5 النقل الجماعي :

دعم النقل العام بالحافلات خاصة داخل المدن الرئيسية وذلك لتقليل الاعتماد على النقل الخاص.

منع الحافلات القديمة من العمل على خطوط النقل الجماعي بين الدول .

الاهتمام بالنقل المدرسي في جميع المراحل التعليمية.

إدخال شبكات النقل الحديثة في المدن مثل مترو الأنفاق .

إضافة شبكة حديثة للمواصلات بين المدن مثل القطارات الكهربائية السريعة ، و

خطوط السكة الحديدية السريعة.

2-2-7-5 شبكة الطرق :

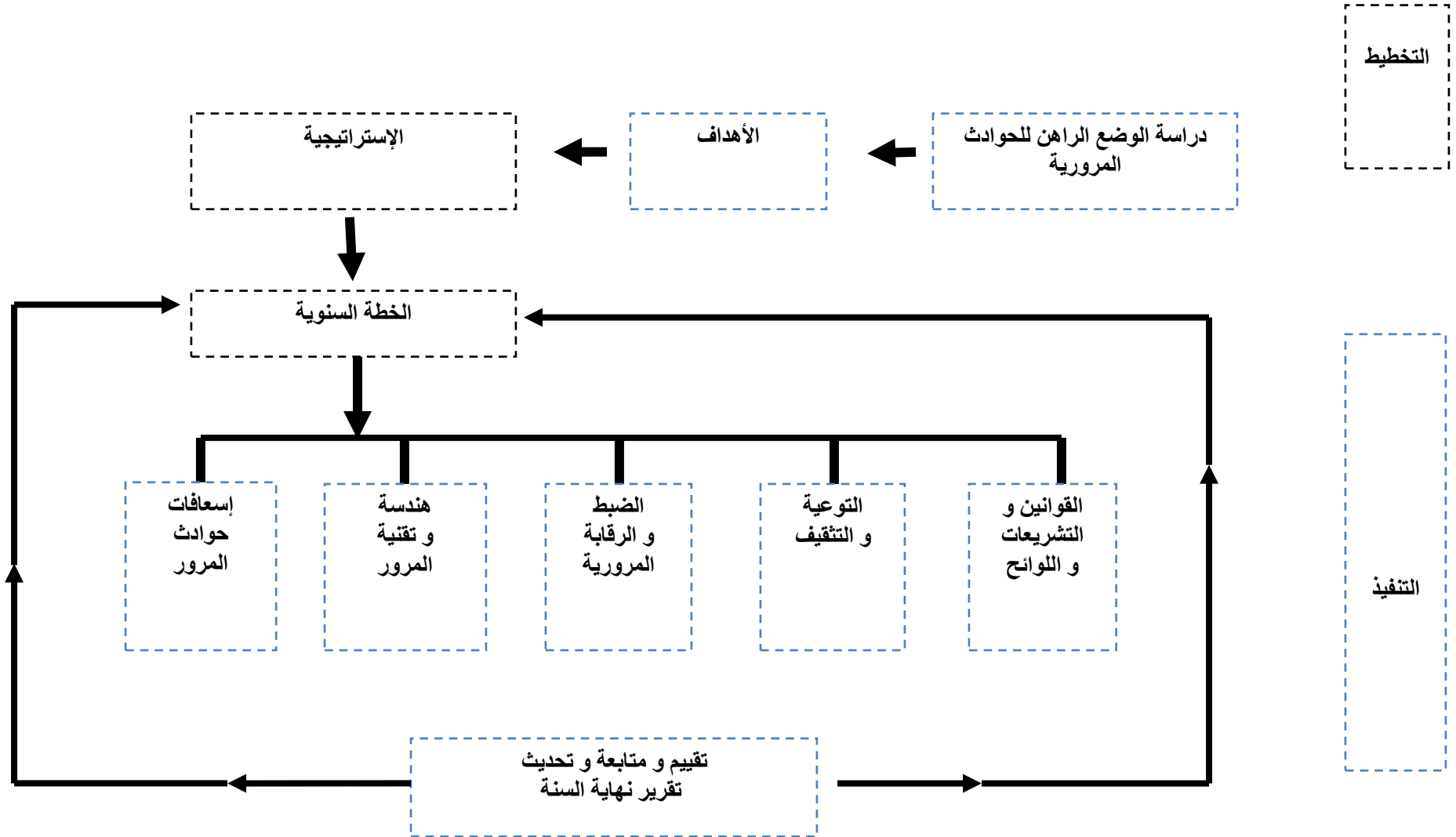
إعادة إنشاء الطرق التي تكثر فيها نسبة الحوادث.

توسعة شبكة الطرق بإنشاء وصلات جديدة تحتوي على أفضل المواصفات الفنية

و تخفيف الضبط على شبكة الطرق الحالية مثل إنشاء الجزائر للطريق السيار شرق

غرب ومساهمته في فك العزلة و تخفيف الضغط على الطرق

شكل رقم (16) مخطط مقترح لمراحل إستراتيجية السلامة المرورية [92] ص 185 .



خلاصة :

لقد تم التعرض في هذا الفصل إلى الحوادث المرورية باعتبارها مشكلة عالمية ترهق كاهل الدول على اختلاف مستوياتها ، بأضرارها البشرية و الاقتصادية والنفسية والاجتماعية ، وترجع أسباب هذه الحوادث إلى العنصر البشري الذي يحتل الصدارة في قائمة الأسباب بأكثر من 90 في المائة ثم تليها عاملي المركبة والطريق بنسبة أقل ، وبالتالي فتأثيرهما ضعيف بالمقارنة بالعامل الرئيسي " العامل البشري " .

على الرغم من أن المشكلة المرورية مشكلة عالمية تعاني منها الدول المتقدمة والمتخلفة على حد سواء إلا أن الدول المتقدمة سعت إلى التخفيض منها عن طريق الإستراتيجيات العملية المتبناة من طرفها ، حيث تشير التوقعات إلى انخفاض نسبة الحوادث بها بحلول 2020 ، في حين تزداد نسبتها في الدول النامية التي تفوق خسائرها ما تقدمه لها الدول المتقدمة من مساعدات في مجال التنمية .

يشير المختصون أن تكلفة حوادث المرور كبيرة جدا فما لا يعلن عنه أكثر بكثير من الخسائر المعلنة عنها في الإحصائيات ، فالتكاليف الباهظة في إعادة بناء وترميم المنشآت ، وفقد شباب يفترض أن يساهموا في تنمية أوطانهم يفقدون أو يكونون عبئا ثقيلا على مجتمعاتهم ، وما يفقد من تأهيل الضحايا وعلاجهم ، ضف إلى ذلك ساعات العمل المهدورة من جراءها كلها تكاليف باهظة مرهقة تحد من مشاريع التنمية في هذه الدول .

ولتفادي كل هذه العواقب وجب على كل دولة تبني إستراتيجية موحدة للحد من هذه الظاهرة عن طريق خطط عملية قريبة المدى وبعيدة المدى ، ووضع أهداف محددة زمنيا ومتابعتها سنويا من خلال سن القوانين والتشريعات التي تطبق على الجميع دون استثناء ، وحملات التوعية والتثقيف المروريين ، بالإضافة إلى الضبط والرقابة المرورية وتأهيل المسعفين في مكان الحادث .

الفصل 6

الإطار المنهجي للبحث

يعتبر الجانب الميداني أهم خطوة من خطوات البحث العلمي ، ذلك لأنه المجال الذي يتم فيه اختبار فرضيات الدراسة، وما تم عرضه في الجانب النظري ، فإذا كان الجانب النظري هو المنبع الأساسي لمعرفة الحقائق الخاصة بمتغيرات الدراسة إثراء أو تنظيم المعارف الأساسية، فإن الجانب الميداني هو الذي يتم من خلاله اختبار فرضيات البحث .

6- 1 منهج البحث :

قال تعالى: لكل جعلنا منكم شرعة ومنهاجا» المائدة الآية 50 ، لكل علم من العلوم مادة ومنهج ، فمادة العلم هي الظواهر التي يتناولها بالتحليل أما منهجه فهو طريقة المعرفة التي يسلكها للتعرف على حقيقة تلك الظواهر [96] .

وقد عرف عبد الرحمان بدوي المنهج بأنه " فن التنظيم الصحيح لسلسلة من الأفكار العديدة ، إما من أجل الكشف عن الحقيقة حين نكون بها جاهلين، و إما من أجل البرهنة عليها للآخرين حين تكون بها عارفين [97] .

فالمنهج هو الطريقة التي يسلكها الباحث من بداية بحثه إلى نهايته للوصول إلى الحقائق، و بما أن الأهداف التي تسعى إليها هذه الدراسة هي الكشف عن الفروق بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث في كل من نمط السلوك "أ" والتفائل غير الواقعي و سلوك المخاطرة ، فإن المنهج المناسب هو المنهج الوصفي .

يعتبر هذا الأخير طريقة لوصف الظاهرة المدروسة وتصويرها كمياً عن طريق جمع المعلومات المقننة عن المشكلة وتصنيفها و تحليلها وإخضاعها للدراسة الدقيقة.

أما عن أهداف الدراسة في المنهج الوصفي فهي كالتالي [98] :

معرفة الاتجاهات الكامنة في البيانات بهدف الوصول إلى تعميمات تمكننا من التنبؤ بها في المستقبل.

معرفة ارتباط متغير بمتغير آخر.

معرفة النزعة المركزية والانحرافات في البيانات لمعرفة درجة الفرق بين المجموعات في خاصية أو ظاهرة ما.

فالمنهج الوصفي يقوم على جمع البيانات و تصنيفها و تبويبها و محاولة تفسيرها و تحليلها بهدف استخلاص النتائج و معرفة كيفية الضبط والتحكم في هذه العوامل وأيضا التنبؤ بسلوك الظاهرة في المستقبل [99] .

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 [100] .

من خلال تبني الدراسة السببية المقارنة وهي أحد أنواع دراسات المنهج الوصفي تم إتباع الخطوات التالية :

الإطلاع على ما كتب من دراسات و بحوث ذات علاقة بموضوع البحث .

الإطلاع على القوانين المتعلقة بحوادث المرور .

محاولة بناء مقياس سلوك القيادة المخاطرة.

توزيع أسئلة الاستبيان الأولى على مجموعة من المحكمين (13 أستاذا من جامعة سعد دحلب) قسم علم النفس و علوم التربية و الأرطوفونيا.

توزيع الاستبيان على مجموعة متكونة من SS 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.

تفريغ البيانات واستعمال الأساليب الإحصائية الملائمة للمقارنة بين المجموعتين فيما يتعلق بنمط السلوك "أ" والتفاوت الغير واقعي وسلوك المخاطرة .

إعطاء تفسيرات كيفية و ذلك بالرجوع إلى الدراسات السابقة و إلى الواقع من ملاحظات الباحثة ومقابلاتها.

2-6 الدراسة الاستطلاعية :

هي عبارة عن بحث يستهدف - من بين ما يهدف إليه- التعرف على المشكلة، ونقوم بها عندما تكون المشكلة محل البحث جديدة أو عندما تكون المعلومات والمعارف المتحصل عليها حول المشكلة قليلة وضعيفة [96] ص 27 .

كما هدفت دراستنا الاستطلاعية إلى ما يلي :

استكشاف ميدان الدراسة الأساسية.

التعرف على مدى ملائمة البنود لعينة البحث المتمثلة في شريحة السائقين .

الوقوف على الصعوبات التي قد تعترض هذا البحث لتفاديها في الدراسة الأساسية.

تعديل البنود الغير ملائمة أو استبدالها أو إضافة بنود أخرى تتناسب وأهداف الدراسة.

التأكد من الخصائص السيكومترية - الصدق والثبات - للأدوات المستعملة في الدراسة.

وبغرض تحقيق الأهداف السابقة الذكر، تم تطبيق المقاييس في بداية أكتوبر 2010، إذ تم

توزيع 55 نسخة من مقاييس الدراسة المتمثلة في نمط السلوك " أ " لناهدة سكر ، التفاوض غير

الواقعي لبدر الأنصاري ومحاولة بناء مقياس سلوك المخاطرة ، على مجموعة من السائقين

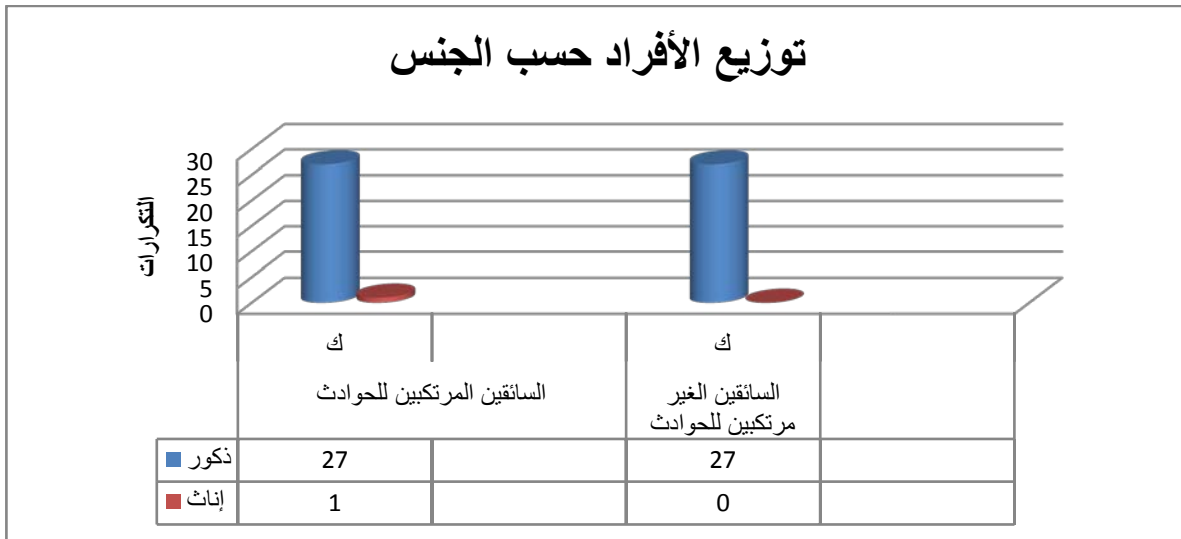
موزعين على كل من الولايات التالية (المدية ، البلدية ، تلمسان ، قسنطينة ، الجلفة) .

1-2-6 خصائص العينة الاستطلاعية :

1- 1-2-6 توزيع أفراد العينة حسب الجنس:

المجموع		السائقين الغير مرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
%	ك	%	ك	%	ك	
98,18	54	49,09	27	49,09	27	ذكور
01,81	01	0	00	01,81	01	إناث
99,99	55	49,09	27	50,90	28	المجموع

جدول رقم (19) يبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الجنس .



شكل رقم (17) : أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الجنس

نلاحظ من خلال الجدول رقم (19) أن عدد الذكور يفوق بكثير عدد الإناث، حيث قدرت نسبة السائقين بـ 98,18 % في حين بلغت نسبة السائقات 1.81%.

كما تساوت نسبة السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث بنسبة 49,9 % في حين انعدمت نسبة السائقات المرتكبات للحوادث مقارنة بغير المرتكبات، حيث قدرت نسبة هذه

الأخيرة 1,81% , وتشير دراسة لازورا وشوماخر Lasora et Shoemaker 1988 أن المخاطرة ترتبط بالذكورة .

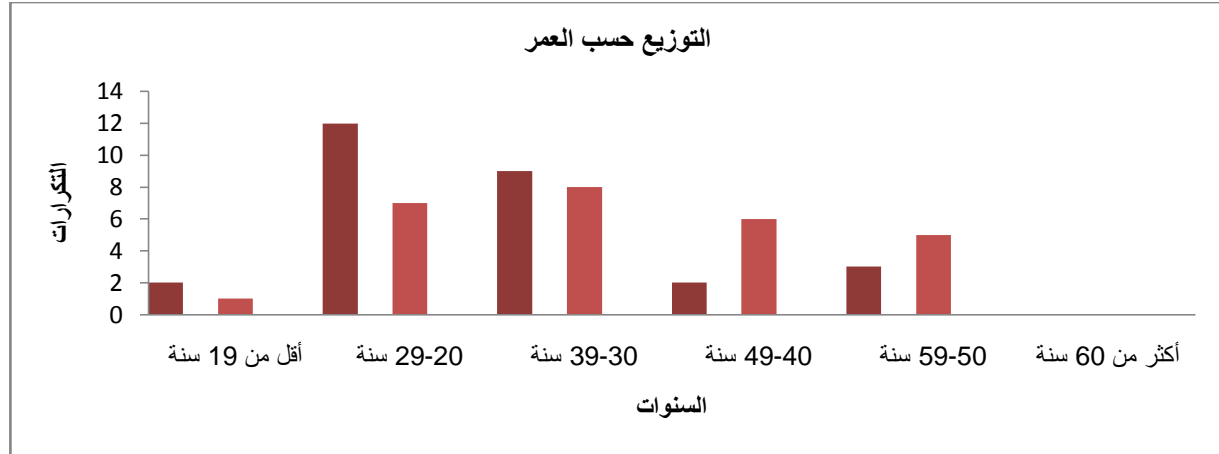
وفي هذا السياق بذلت جهود عديدة لتفسير هذه الفروق، ولعل من أبرزها نموذج إيروين و ميلستين Iruin et Millstein 1991 ونموذج و جفيلد و إيكس Wigfield et Ecetes 1992 اللذان أوليا أهمية مشتركة لعامل السياق الثقافي الذي قد يفرض من خلال المراقبة الوالدية قيودا على النساء و البنات مما يمنح الرجال والأولاد مزيدا من الثقة، ومن ثم الافتقار لإستراتيجية تصحيح الذات Self –Correcting إضافة لاختلاف التوقعات والقيم التي يحملها الذكور والإناث.

كما اقترح بيرنز وزملاؤه (Byrenes et al 1999) " عامل النضج" المبكر لدى الذكور بوصفه مسؤولين عن أسبقيتهم للمخاطرة مقارنة بالإناث [11] ص ص 116- 117 .

2- 1-2-6 توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب العمر:

جدول رقم (20) يبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب العمر.

المجموع		السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
%	ك	%	ك	%	ك	
05,45	03	01,81	01	03,63	02	أقل من 19 سنة
34,54	19	12,72	07	21,81	12	20-29 سنة
30,90	17	14,54	08	16,36	09	30-39 سنة
14,54	08	10,90	06	03,63	02	40-49 سنة
14,54	08	09,09	05	05,45	03	50-59 سنة
0	00	0	00	0	00	أكثر من 60 سنة
99,99	55	49,09	27	50,90	28	المجموع



شكل رقم (18) أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب العمر.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (20) أن عدد المرتكبين للحوادث يتفوق على عدد غير المرتكبين في كل من الفئات التالية: [أقل من 19 سنة] [29-20 سنة] [39-30 سنة] على التوالي [3,63% - 1,81%] [21,81% مقارنة 12,72%] [16,36% - 14,54%].

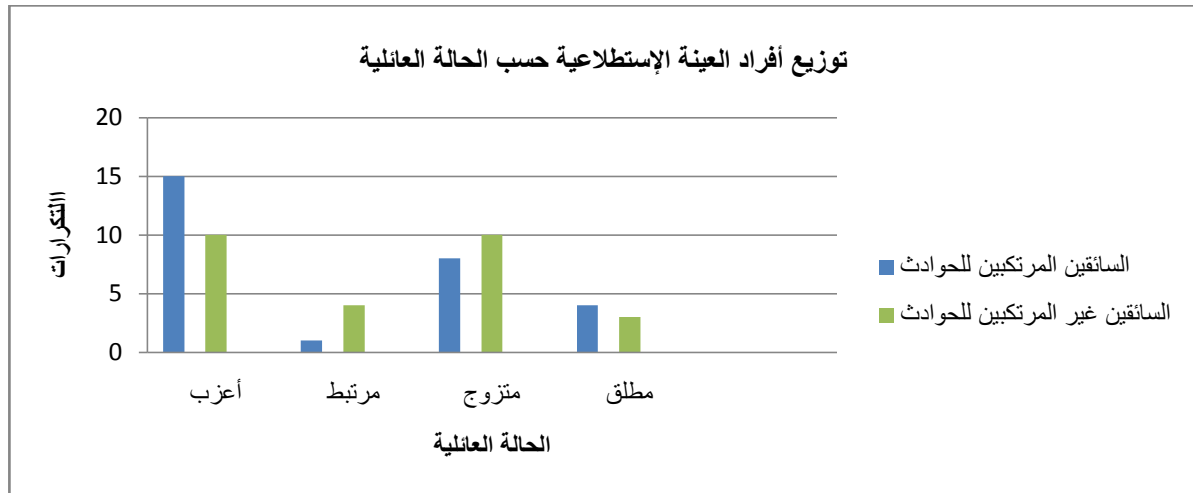
ثم يبدأ بالتناقص تدريجياً لصالح غير المرتكبين، حيث يتفوق غير المرتكبين على المرتكبين في كل من الفئات العمرية التالية: [49-40 سنة] [59-50 سنة] على التوالي [10,80% - 3,63%] [9,9% بالمقارنة -4,55%].

وفي هذا الصدد تشير دراسات عديدة منها [العبد، 1985] وولات ، كوجان ، فلدستاين ، كوجين ، لادورسا وشوماخر Wallath et Kogan 1961 ، Feldstein et Feldnam . 1978 Goggin , Lader et Shoemaker . 1988 .
العمر [11] ص 117 .

3-1-2-6 توزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية :

جدول رقم (21) يبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الحالة العائلية.

المجموع	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
	ك	%	ك	%	
أعزب	25	45,45	10	27,27	15
مرتبط	05	09,09	04	07,27	01
متزوج	18	32,72	10	18,18	08
مطلق	07	12,72	03	05,45	04
المجموع	55	99,99	27	49,09	28



شكل رقم (19) أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الحالة العائلية.

يرتفع عدد المرتكبين للحوادث عن غير المرتكبين بالنسبة للعزاب والمطلقين بالنسبة التالية: [27,27 % - 18,18 %] [7,27 % - 5,45 %] . في حين ينخفض عدد المرتكبين

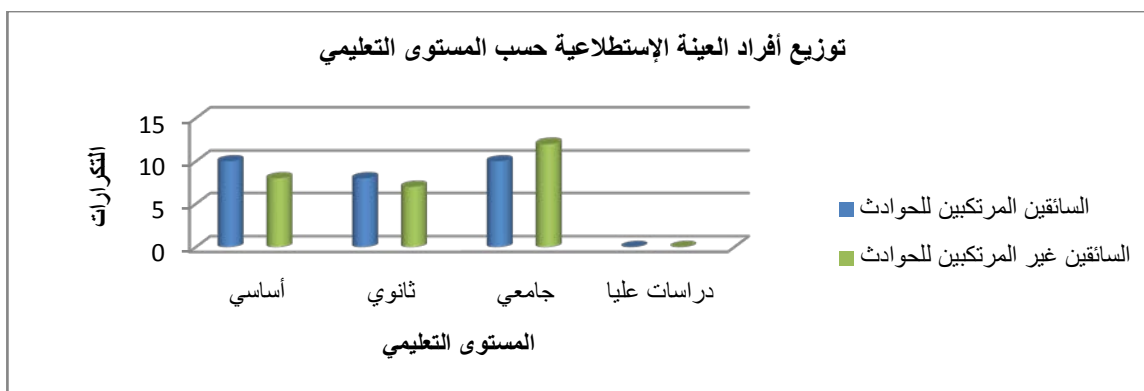
للحوادث على غير المرتكبين بالنسبة للمرتبطين والمتزوجين على التوالي [1,81 % - 7,27%]
[14,54% - 18,18%] .

وفي هذا الإطار تشير دراسة لازورا وشوماخر Lasora et Shoemaker 1988 إلى
ارتباط المخاطرة بعدم الزواج [11] ص 117 .

4-1-2-6 توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي :

جدول رقم (22) يبين توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب المستوى التعليمي .

المجموع	الساكنين غير المرتكبين للحوادث		الساكنين المرتكبين للحوادث			
	ك	%	ك	%		
أساسي	18	32,72	08	14,54	10	18,18
ثانوي	15	27,27	07	12,72	08	14,54
جامعي	22	40	12	21,81	10	18,18
دراسات عليا	01	01,81	00	0	00	0
المجموع	55	99,99	27	49,09	28	50,90



شكل رقم (20) يبين أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي .

يرتفع عدد المرتكبين للحوادث على غير المرتكبين بالنسبة لمستوى التعليم الأساسي والثانوي على التوالي [14,54 % - 18,18%] [12,72 % - 14,54%] ، في حين

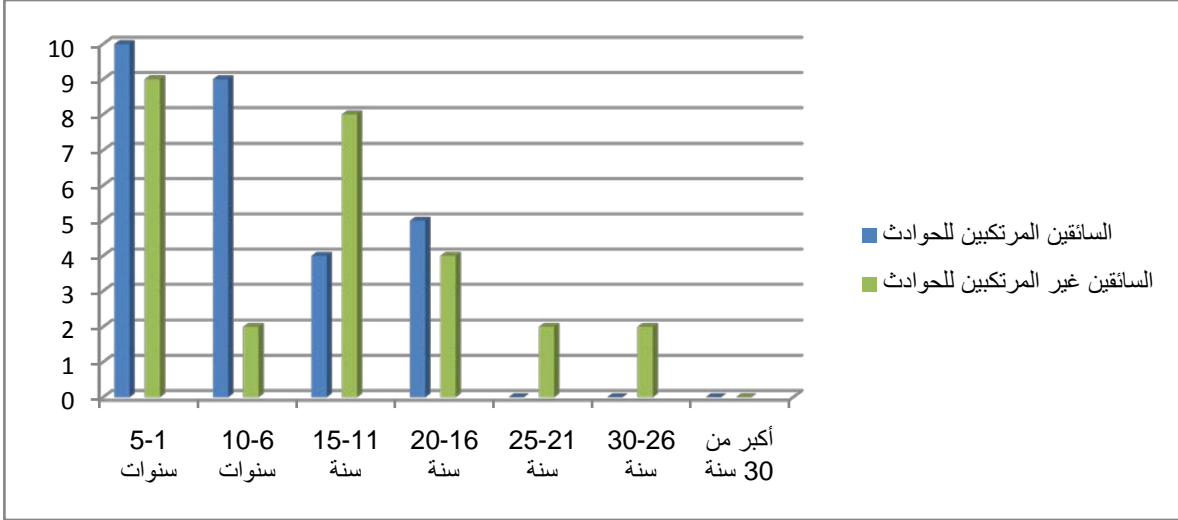
ينخفض عدد المرتكبين للحوادث عن غير المرتكبين بالنسبة لمستوى التعليم الجامعي] 18,18 %
- [21,81 % .

لقد أشارت نتائج بعض الدراسات إلى علاقات إرتباطية موجبة ودالة بين المخاطرة
والمستوى التعليمي، منها دراسة بيش ولانوتيك 1997 Bush et Lannotic . بينما ارتباطات
المخاطرة بانخفاض مستوى التعليم في دراسات أخرى منها دراسات برانت ، لازورسا وشوماخر
1988 Lasorsa et Shoemaker , 1990 Brandt عبد الحميد صفوت 1992 [11]
ص ص 116- 117 .

5-1-2-6 توزيع المواد العينة الاستطلاعية حسب الأقدمية في السياقة :

جدول رقم (23) يبين توزيع أفراد العينة حسب الأقدمية في السياقة .

المجموع		الساائقين غير المرتكبين للحوادث		الساائقين المرتكبين للحوادث		
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	ك	
34,54	19	16,36	09	18,18	10	5-1 سنوات
20	11	03,63	02	16,36	09	10-6 سنوات
21,81	12	14,54	08	07,27	04	15-11 سنة
16,36	09	07,27	04	09,09	05	20-16 سنة
03,63	02	03,63	02	01,81	00	25-21 سنة
03,63	02	03,63	02	0	00	30-26 سنة
0	0	0	00	0	00	أكبر من 30 سنة
99,99	54	49,06	27	50,90	28	المجموع



شكل رقم (21) أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد العينة الاستطلاعية حسب الأقدمية في القيادة.

ينخفض عدد المرتكبين عن غير المرتكبين لحوادث المرور بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية [أقل من 5 سنوات] [15-11 سنة] على التوالي [18,18-16,36] [7,27 – 14,54] و يرتفع عدد المرتكبين عن غير المرتكبين لحوادث المرور بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية [6-10 سنوات] [20-16 سنة] على التوالي [3,63-16,36] [9,09 – 7,27]. في حين يتساوى عدد المرتكبين مع غير المرتكبين لحوادث المرور بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية [25-21 سنة] حيث قدرت 1,81 %.

هذا في حين يندم عدد المرتكبين للحوادث بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية أكثر من 30 سنة ويصل عدد غير المرتكبين بالنسبة لنفس الفئة 3,63 %.

من خلال التطبيق الأولي لمقاييس الدراسة على أفراد العينة الاستطلاعية تبين لنا أن هذا الموضوع يثير اهتمام المستجوبين، وظهر ذلك من خلال استرجاع معظم نسخ الاستبيان التي تم توزيعها واهتمام مختلف الفئات التي تم استجوابها بطبيعة البنود، كما تبين لنا أن المقاييس تحتاج إلى بعض التعديلات لتلاءم السائقين في البيئة الجزائرية.

2-2-6 الخصائص السيكومترية للمقاييس (صدق وثبات المقاييس) :

1-2-2-6 صدق المقاييس : وهو قدرة الأداة على قياس ما أعدت لقياسه [101] ، فالاختبار

الصادق هو الذي يصلح لقياس صفة محددة دون غيرها وبالتالي فالدرجة المحصل عليها تعد انعكاسا فعليا لهذه الصفة .

الصدق الظاهري : وهو مدى استحسان السائق للأداة المستخدمة فلا غموض فيها ولا لبس ، [53] ص 104. وفي هذا الإطار فقد لاحظنا استحسان العديد من السائقين لأسئلة المقاييس أثناء الإجابة حيث أنهم لم يكتفوا بالإجابة، بل وتفاعلوا معها من خلال إضافة معلومات بخصوص تجاربهم الشخصية في مجال السياقة والحوادث وغيرها.

صدق المحتوى (صدق المحكمين) : يدل هذا النوع من الصدق على مدى تمثيل محتوى الاختبار للنطاق السلوكي الشامل للسمة المراد الاستدلال عليها [102] .

و يتم التأكد من هذا النوع من الصدق عن طريق المحكمين ، فهو صدق بشهادة الخبراء [11] ص 104 ، وعلى هذا الأساس فقد قمنا بعرض كل من المقاييس التالية (نمط السلوك "أ" والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة) على مجموعة من أساتذة جامعة سعد دحلب البليدة قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا (أنظر الملحق رقم 5). وتم الأخذ بملاحظاتهم وتوجيهاتهم حيث قمنا على أساسها بالتعديلات التالية : (أنظر الملحق رقم 8)

كما تم استخدام طريقة (لاوشي LAWCHI) الإحصائية للحصول على معامل الاتفاق بين المحكمين ، حيث طلب منهم تقدير عبارات المقياس على سلم قدره 4 درجات ومدى تناسب البند مع المحور وكذا تناسب المحور مع الموضوع، وقد تم استخدام المعادلة التالية [103] :

$$\frac{Ne-nl2}{n/2} = CVR$$

$$\left\{ \begin{array}{l} CVR \longleftrightarrow \text{صدق المحتوى} \\ ME \longleftrightarrow \text{عدد المحكمين} \\ N/2 \longleftrightarrow \text{العدد الكلي للمحكمين} \end{array} \right.$$

وأُسفرت المعالجة الإحصائية لدرجة اتفاق المحكمين للمقاييس عن نسبة صدق تتراوح بين 0,23 و 1 و كلما كانت دالة إحصائياً عند مستوى دلالة 0.05 والملحق رقم 6 و 7 يوضح ذلك بالتفصيل.

صدق المقارنة الطرفية :

تقوم طريقة المقارنة الطرفية على تقسيم درجات الأفراد إلى مستويين :

القسم العلوي يتألف من 27% من أعلى الدرجات .

القسم السفلي يتألف من 27% من أدنى الدرجات .

و يتم استبعاد 46% الوسطى. وتتلخص هذه العملية في مقارنة معامل السهولة للسؤال في الجزء العلوي بمعامل سهولته في الجزء السفلي [104] .

ثم تحسب دلالة الفروق بين متوسطي المجموعتين باستعمال اختبار T.Test . وقد تحصلنا على النتائج المبينة في الجداول التالية:

جدول رقم (24) يبين صدق المقارنة الطرفية لمقياس نمط السلوك أ

الدلالة	قيمة ت	27% من حجم العينة	الخطأ المعياري	الإحراف المعياري	المتوسط	المقارنة الطرفية
0,01	12,43	15	3,16	12,24	108	المجموعة العليا
		15	0,88	3,42	67,20	المجموعة الدنيا

يتبين من خلال الجدول السابق أن الفرق بين متوسطي المجموعتين العليا والسفلى لمقياس سلوك نمط "أ" دال عند 0,01 مما يعني أن هذا المقياس صادق.

جدول رقم (25) يبين صدق المقارنة الطرفية للتفاوت غير الواقعي.

الدلالة	قيمة ت	27% من حجم العينة	الخطأ المعياري	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	المقارنة الطرفية
0,01	12,43	15	3,16	12,24	108	المجموعة العليا
		10,88	1,45	5,62	120,33	المجموعة الدنيا

من خلال الجدول رقم (25) يتبين لنا أن الفرق بين متوسط المجموعتين العليا والسفلى بالنسبة لمقياس التفاؤل غير الواقعي دال عند 0,01 مما يعني أن المقياس صادق.

جدول رقم (26) يبين صدق المقارنة الطرفية لسلوك القيادة المخاطرة .

الدلالة	قيمة ت	27% من حجم العينة	الخطأ المعياري	الإنحراف المعياري	المتوسط	المقارنة الطرفية
0,01	15,65	15	3,65	14,16	168	المجموعة العليا
		15	2,36	9,16	99,80	المجموعة السفلى

من خلال الجدول السابق يتبين لنا أن الفرق بين متوسط المجموعتين العليا والسفلى بالنسبة لمقياس سلوك المخاطرة دال عند 0,01 مما يعني أن المقياس صادق.

صدق الاتساق الداخلي : وهو مدى ارتباط مفردات الاختبار بالدرجة الكلية للاختبار أو الأجزاء ذات العلاقة [101].

تم حساب معاملات ارتباط درجات كل بند بالدرجة الكلية للمقياس، و تم التوصل إلى معاملات ارتباط دالة عند مستوى 0.01 و 0.05 والجدول الموالي يوضح ذلك :

صدق الاتساق الداخلي لمقياس سلوك نمط "أ":

جدول رقم (27) يبين ارتباط كل بند من بنود مقياس نمط السلوك أ بالدرجة الكلية

الاتساق	البند	المحور	الاتساق	البند	المحور	الاتساق	البند	المحور	الاتساق	البند	المحور
*0,24	09		*0,26	5		*0,18	11		*0,28	1	
*0,26	10		*0,14	7		*0,20	12		*0,25	2	
**0,39	14		*0,23	8		*0,22	15		*0,19	3	
*0,25	18		*0,23	17		*0,20	16		*0,22	4	
*0,17	19		*0,28	26		0,13	20		**0,33	6	
*0,18	21		*0,17	30		*0,25	23	المنافسة و	*0,20	13	السرعة و
*0,28	28	التوتر و	*0,22	33	الطموح و	0,13	24	الاستغراق في	*0,17	22	نفاذ الصبر
*0,21	32	الانفعال	*0,24	37	المثابرة و	**0,37	25	العمل	*0,28	29	
*0,26	38		*0,25	39	العدوانية	*0,22	27		*0,13	34	
			**0,30	42		*0,28	31		*0,27	35	
			*0,17	43		*0,22	36		*0,27	40	
			*0,20	46		*0,23	40		**0,33	41	
						*0,24	44		*0,20	47	
						*0,24	45		*0,21	48	

* دالة عند 0,05.

** دالة عند 0,01.

صدق الاتساق الداخلي لمقياس التفاؤل غير الواقعي :

جدول رقم (28) يبين ارتباط كل بند من بنود مقياس التفاؤل غير الواقعي بالدرجة الكلية .

الاتساق	البند	المحور	الاتساق	البند	المحور	الاتساق	البند	المحور	الاتساق	البند	المحور
0.27	3		0,17	1		*0.27	7		*0.27	2	
*0,26	5		*0,22	4		*0.29	11		*0,19	10	
*0.24	8	الجانب المالي	*0.20	6	الجانب المهني	*0.27	18		**0,30	12	
*0.26	9		*0,17	22		*0.26	19	الجانب	*0,25	13	
*0,22	15		**0,46	30		**0,6	21	المعنوي و	*0,27	14	الجانب
*0,20	17					*0.20	23	الإجتماعي	*0,28	16	الصحي
*0.19	24								*0.20	20	
**0.30	29								*0,22	25	
									*0,26	26	
									*0.28	27	
									*0,27	28	
									**0,44	31	
									**0,38	32	
									**0,37	33	

-2-2-2- 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 [105].

معامل التناسق : طريقة ألفاكرونباخ :

معامل التناسق لمقياس نمط السلوك "أ" :

لقد تم حساب معامل (ألفاكرونباخ) لبيانات SS سائقا لمقياس نمط السلوك "أ" المكون من 48 عبارة وبلغت قيمة معامل ألفا (0,82) ، و هذا ما يدل على أن المقياس يتمتع بدرجة مقبولة من الثبات و يمكن الوثوق بنتائجه.

معامل التناسق لمقياس التفاؤل غير الواقعي :

كما تم حساب معامل (ألفاكرونباخ) لبيانات SS سائقا لمقياس التفاؤل غير الواقعي المكون من 33 عبارة ، و كانت قيمة ألفا (0,76) و هذا يدل كذلك على أن المقياس يتمتع بدرجة مقبولة من الثبات.

معامل التناسق لمقياس سلوك المخاطرة :

لقد تم حساب ثبات مقياس سلوك المخاطرة عن طريق (ألفاكرونباخ) و قد قدر ب : (0,88) و هي قيمة تدل على أن المقياس يتمتع بدرجة مقبولة من الثبات .

معامل التناسق : طريقة التجزئة النصفية :

يتم الحصول على ثبات الاختبار بالجوء إلى تقسيمه إلى قسمين أحدهما مفردات فردية و الآخر مفردات زوجية، ثم حساب معامل الارتباط بين درجات السائقين في نصفي الاختبار، ومن ثم القيام بإجراء تصحيح لهذا العامل عن طريق معادلات (سبرمان و براون Spearman et Brown) [106].

معامل التناسق : طريقة التجزئة النصفية لمقياس نمط السلوك "أ" . □

بعد حساب معامل الارتباط بين درجات البنود الفردية ودرجات البنود الزوجية، ثم تطبيق معادلة معادلة (سبرمان و براون Spearman et Brown) على أبعاد مقياس نمط السلوك "أ" تحصلنا على النتائج التالية:

جدول رقم (30) يبين طريقة التجزئة النصفية لأبعاد مقياس نمط السلوك "أ".

المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات
السرعة و نفاذ الصبر	0.76	المنافسة و الاستغراق في العمل	0.79	الطموح و المثابرة و العدوانية	0.77	التوتر و الانفعال	0.81

والنتائج السابقة تؤكد أن المقياس ثابت ومن ثم يمكن الاعتماد على نتائجه.

معامل التناسق : طريقة التجزئة النصفية لمقياس سلوك التفاؤل غير الواقعي.

بعد حساب معامل الارتباط بين درجات البنود الفردية ودرجات البنود الزوجية، ثم تطبيق معادلة معادلة (سبرمان وبراون Spearman et Brown) على أبعاد مقياس التفاؤل غير الواقعي تحصلنا على النتائج التالية:

جدول رقم (31) يبين طريقة التجزئة النصفية لأبعاد مقياس التفاؤل غير الواقعي.

المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات
الجانب الصحي	0.51	الجانب المعنوي والاجتماعي	0.61	الجانب المهني	0.58	الجانب المالي	0.55

والنتائج السابقة تدل على أن المقياس ثابت ومن ثم يمكن الاعتماد على نتائجه.

□ معامل التناسق: طريقة التجزئة النصفية لمقياس سلوك المخاطرة.

بعد حساب معامل الارتباط بين درجات البنود الفردية ودرجات البنود الزوجية، تم تطبيق معادلة معادلة (سبرمان وبراون Spearman et Brown) على أبعاد مقياس سلوك المخاطرة وتحصلنا على النتائج التالية:

جدول رقم (32) يبين طريقة التجزئة النصفية لأبعاد مقياس سلوك المخاطرة.

المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات	المحور	معامل الثبات
الجانب الاجتماعي و المهني	0.80	الجانب الترفيهي	0.92	الجانب المالي	0.88	الجانب الأخلاقي	0.88	الجانب الصحي	0.86

والنتائج السابقة تدل على أن المقياس ثابت ومن ثم يمكن الاعتماد على نتائجه.

3-6 مجالات الدراسة :

1-3-6 المجال المكاني :

لقد تم إجراء هذه الدراسة في 12 ولاية من الوطن، وهذه الولايات هي:

المناطق الشمالية : الجزائر ، بومرداس ، تيبازة .

المناطق الداخلية : البلدية ، المدينة ، البويرة .

المناطق الشرقية : برج بوعريريج، قسنطينة.

المناطق الغربية: عين الدفلى، تلمسان .

المناطق الجنوبية : الجلفة، الوادي .

2-3-6 المجال الزمني : حاولنا تقسيم هذه الدراسة إلى مرحلتين :

1-2-3-6 المرحلة الأولى : 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.

2-2-3-6 المرحلة الثانية : مرحلة الدراسة الأساسية :

انطلقت الدراسة الأساسية ابتداء 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.

4-6 عينة الدراسة الأساسية:

مجتمع البحث هو المجموعة الكلية من العناصر التي يسعى الباحث إلى أن يعمم عليها النتائج ذات العلاقة بالمشكلة المدروسة [106].
وبما أنه يصعب على الباحث أن يتصل بعدد كبير جدا من المعنيين بدراسته لكي يطرح عليهم الأسئلة ويتحصل منهم على الأجوبة ، فإنه يعمد إلى اختيار عينة تمثل المجتمع الأصلي الذي ينوي دراسته. فالعينة إذن هي ذلك الجزء من المجتمع التي يجري اختيارها وفق قواعد و طرق علمية بحيث تمثل المجتمع تمثيلا صحيحا [96].
لقد تم خلال هذا البحث اختيار عينة قصدية لأنها تحقق أهداف هذه الدراسة بشكل أفضل، باعتبار أن السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور هم الأقدر على تقديم معلومات عن مشكلة البحث ومن ثم تحقيق الغرض المطلوب.

وخلال اختيارنا لعينة البحث قمنا بما يلي:

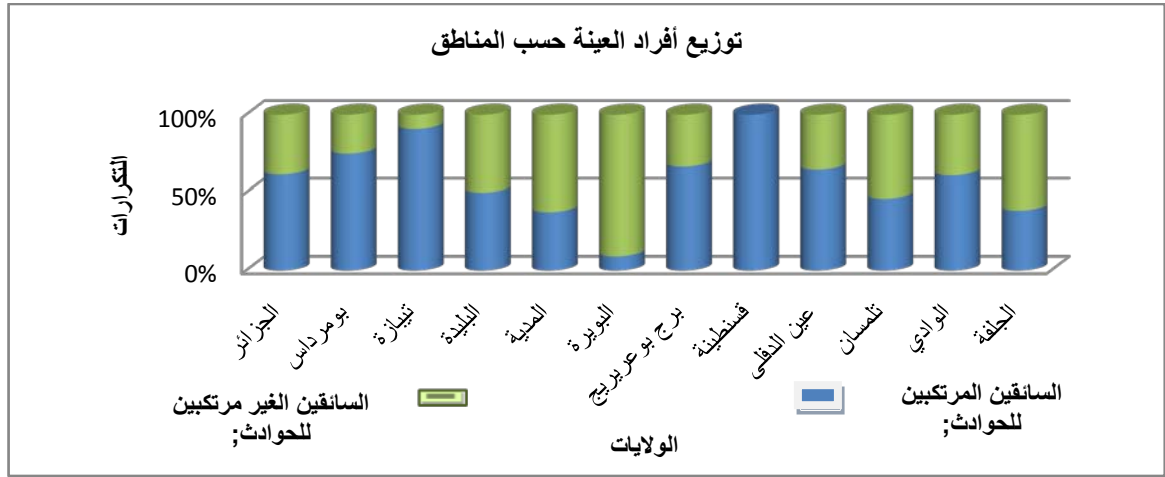
تحديد المجتمع الأصلي للدراسة والمتمثل في شريحة السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور .
تحديد حجم العينة ، فإذا قدر أفراد مجتمع البحث بعشرات الآلاف أو عشرات المئات فسيستحسن سحب عينة تقدر نسبتها بـ 1% [107].
وبما أن حجم المجتمع الأصلي كبير ولا نملك إحصائيات حول السائقين فقد قمنا باختيار عينة تفوق 400 سائقا.

بما أن عينة البحث تتوزع في كل القطر الجزائري فإننا فضلنا أخذ عينات من ولايات ساحلية (الجزائر ، بومرداس ، تيبازة) وداخلية (البلدية ، المدية ، البويرة) وشرقية (برج بوعريريج ، قسنطينة) وغربية (عين الدفلى ، تلمسان) وجنوبية (الجلفة ، الوادي).

تتكون عينة هذه الدراسة من 400 سائقا منهم 196 سائقا مرتكبا لحوادث المرور بنسبة 49% و 204 سائقا غير مرتكب لحوادث المرور أي بنسبة 50% , مع العلم أنه تم جمع أفراد عينة الدراسة الاستطلاعية مع أفراد الدراسة الأساسية- بالنسبة للمناطق فقط - . وقد جاء أفراد العينة موزعين على المناطق وفق ما هو مبين في الجدول المولي:

جدول رقم (33) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب المناطق.

المجموع	السائقين الغير مرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		الولايات	المناطق
	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار		
14.42	60	05.52	23	08.89	37	الجزائر
02.88	12	00.72	03	02.16	09	بومرداس
02.64	11	00.24	01	02.40	10	تيبازة
28.63	130	15.62	65	15.62	65	البلدية
33.48	152	41.12	95	25.56	57	المدية
02.64	11	02.40	10	00.24	01	البويرة
02.16	09	00.72	03	01.44	06	برج بوعريريج
01.92	08	00	00	01.92	08	قسنطينة
04.08	17	01.44	06	02.64	11	عين الدفلى
03.12	13	01.68	07	01.44	06	تلمسان
04.32	18	01.68	07	02.64	11	الوادي
03.12	13	01.68	08	01.20	05	الجلفة
100	454	50.88	231	49.11	223	المجموع



شكل رقم (22) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب المناطق.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (33) تفوق عدد المرتكبين لحوادث المرور على غير المرتكبين

في كل من المناطق التالية الجزائر، بومرداس، تيبازة، برج بوعريش، قسنطينة، عين الدفلى، الوادي حيث قدرت نسبهم على التوالي: (05.52 - 08.89)، (00.72 - 02.16)، (00.72 - 02.40) - (00.24 - 01.44)، (00.72 - 01.44)، (00 - 01.92)، (01.44 - 02.64)، وقد يرجع ذلك في هذه المدن - الجزائر، بومرداس، تيبازة - إلى كونها مدن ساحلية مكتظة بالسكان والسيارات، في حين تعتبر المدن الأخرى - برج بوعريش، قسنطينة، عين الدفلى، الوادي - همزة وصل بين المدن الساحلية وكل من الشرق والغرب والجنوب .

كما يلاحظ انخفاض عدد المرتكبين عن غير المرتكبين لحوادث المرور في كل من المناطق التالية المدينة، البويرة، تلمسان الجلفة فقد قدرت نسبهم على التوالي: (25.56 - 41.12)، (00.24 - 02.40)، (01.44 - 01.68)، (01.68 - 01.20)، هذا في حين نسجل تساوى عدد المرتكبين مع غير المرتكبين للحوادث في مدينة البليلة بنسبة 15.62 .

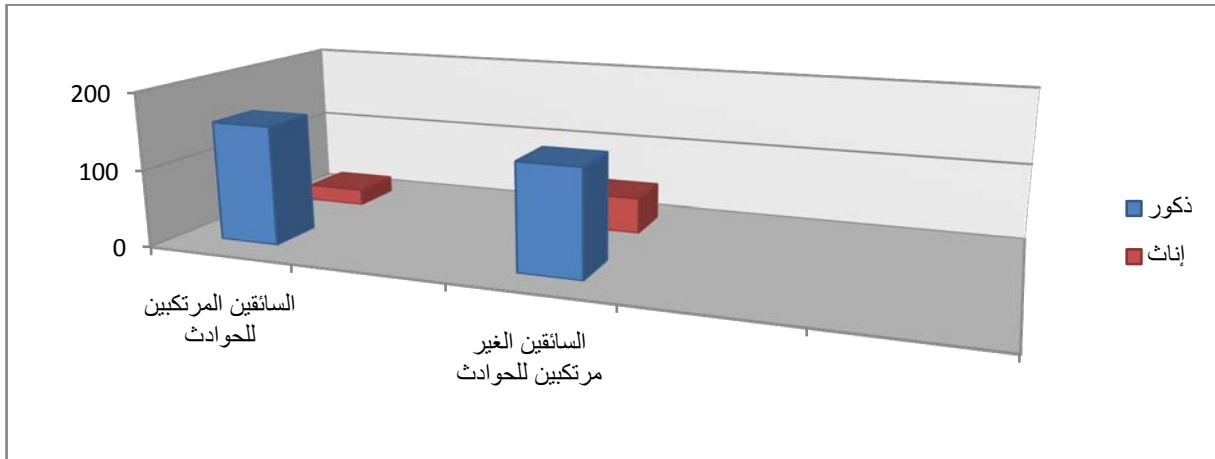
وفي هذا الصدد فإن إحصائيات 2008 تشير إلى أن الجزائر العاصمة تحتل المرتبة الأولى في عدد الحوادث حيث بلغت نسبتها 6.03 تليها تلمسان في المرتبة الثالثة ب 3.68، قسنطينة في المرتبة الخامسة ب 3.58، برج بوعريش في المرتبة السادسة ب 3.31، البليلة في المرتبة الثانية عشر ب 2.80، ثم المدينة في المرتبة الرابعة عشر ب 2.67، تيبازة في المرتبة السابعة عشر ب 2.52، البويرة في المرتبة الواحد والعشرين ب 2.24، الجلفة في المرتبة الثانية والعشرون ب 2.18 وعين الدفلى في المرتبة السادسة والعشرون ب 1.82 [85] ص ص 10-11 .

5-6 خصائص عينة الدراسة الأساسية :

1-5-6 توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الجنس :

جدول رقم (34) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الجنس .

المجموع	السائقين الغير مرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
	ك	%	ك	%	
ذكور	324	81	152	43	172
إناث	076	19	052	6	024
المجموع	400	100	204	49	196



شكل رقم (23) أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الجنس.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (34) أن عدد الذكور يفوق عدد الإناث، حيث قدر عدد الذكور 324 سائقاً أي بنسبة 81% من أفراد عينة الدراسة الأساسية بالمقارنة بالسائقات اللواتي قدر عددهن 76 سائقة أي بنسبة 19%.

وقد يرجع تفوق عدد الذكور على الإناث إلى واقع هذه المناطق (البلدية ، المدينة ، الجلفة ، البويرة) التي تتميز بغلبة السائقين الذكور نظراً لأن السياقة فيها عادة ما توكل للذكور أكثر من الإناث، وعلى الرغم من انتشار ظاهرة سياقة النساء في الآونة الأخيرة خاصة في الولايات الكبرى

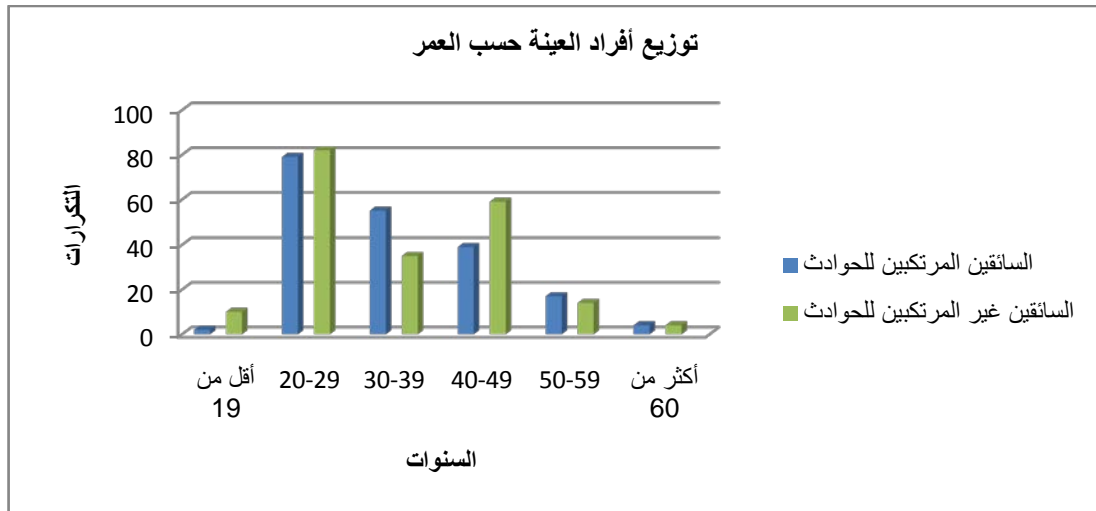
كالجزائر العاصمة وقسنطينة ووهران، إلا أن بعض النساء اللاتي قدمنا لهن هذه المقاييس رفضن الإجابة عليها بحجة أنها أمور شخصية لا ينبغي الإطلاع عليها.

ويلاحظ كذلك أن 43% من السائقين هم من الذكور المرتكبين للحوادث في حين لم تتعدى نسبة ارتكاب النساء للحوادث 6% ، و قد يرجع ذلك إلى أن الرجال أكثر مخاطرة من النساء ، وهذا ما يؤكد النتائج دراسة (بيرنس و ميلر وشافر) (Byrnes, J , Miller .D et Shafer .W.D 1999) الذين توصلوا إلى وجود فروق في تمييز مواقف المخاطرة بين الرجال و الأولاد من جهة و بين النساء و البنات من جهة أخرى ، فالذكور يخاطرون عندما تكون المخاطرة غير مرغوب فيها، بينما الإناث لا تخاطرن حتى في المواقف التي تتطلب مخاطرة [11] ص ص 116-117 .

2-5-6 توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب العمر:

جدول رقم (35) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب العمر .

المجموع		السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
%	ك	%	ك	%	ك	
3	12	2,5	10	0,5	02	أقل من 19 سنة
40,25	161	20,5	82	19,75	79	29-20 سنة
22,5	90	8,75	35	13,75	55	39-30 سنة
24,5	98	14,75	59	09,75	39	49-40 سنة
7,75	31	3,5	14	04,25	17	59-50 سنة
2	08	1	04	1	04	أكثر من 60 سنة
99,99	400	51	204	49	196	المجموع



شكل رقم (24) أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب العمر.

يلاحظ من خلال الجدول السابق ارتفاع عدد المرتكبين للحوادث مقارنة بغير المرتكبين في الفئة العمرية من [39-30] و [59-50]، حيث تصل نسبة المرتكبين في الفئتين العمريتين على التوالي [13,75%] [24,25%] مقارنة بغير المرتكبين [8,75%] [3,5%]. وقد يرجع ذلك إلى طبيعة الشباب التي تتميز بسرعة والحركة في هذه الفترة العمرية، لكن في المرحلة [59-50] قد يرجع ذلك إلى تقدمه في السن وافتقاده لبعض المهارات الحركية التي كان يستخدمها من قبل .

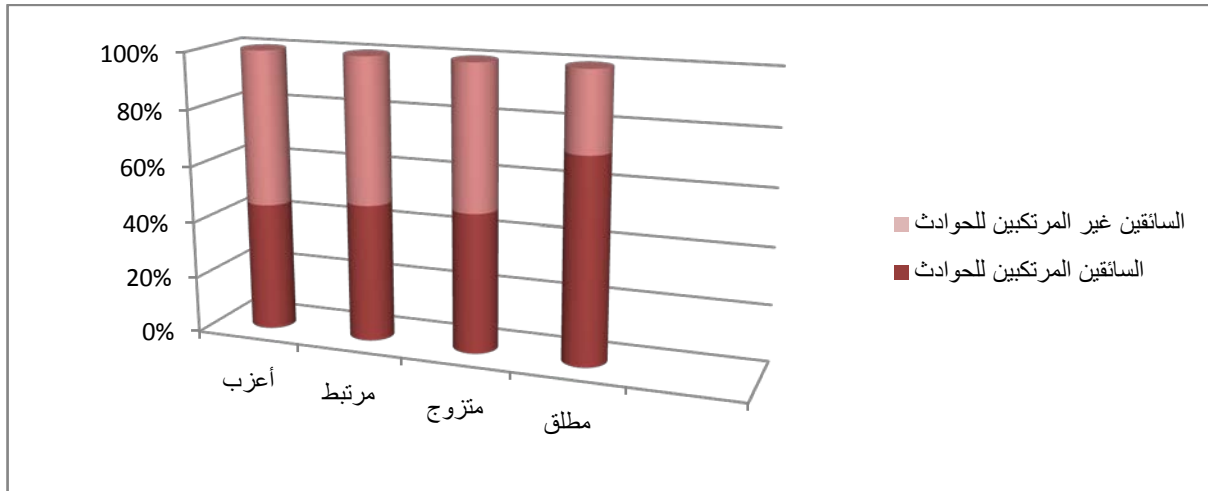
سجل من خلال الجدول انخفاض عدد المرتكبين لحوادث المرور مقارنة بغير المرتكبين في كل من الفئات العمرية التالية : [أقل من 19 سنة] [29-20 سنة] [49-40 سنة] على التوالي [0,5% - 2,5%] [19,75% - 20,5%] [9,75% - 14,75%] في حين يتساوى كل من عدد المرتكبين وغير المرتكبين في الفئة العمرية [أكثر من 60 سنة] بنسبة 1%.

وما توصلنا إليها من وجود اختلاف في نسب حوادث المرور باختلاف الفئات العمرية، يدعم دراسة (عبد الحميد صفوت 1992) التي توصلت إلى تفاعل العمر مع مستويات سلوك المخاطر على نحو يؤيد ارتباط مستويات المخاطرة بصغر السن من عموم المخاطرين [11] ص 117 .

3-5-6 توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الحالة العائلية :

جدول رقم (36) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الحالة العائلية .

المجموع		السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
%	ك	%	ك	%	ك	
39,75	159	21,75	87	18	72	أعزب
8,25	33	4,25	17	4	16	مرتبط
45,75	183	23,25	93	22,5	90	متزوج
6,25	25	1,75	07	4,5	18	مطلق
98,90	400	51	204	49	196	المجموع



شكل رقم (25) أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الحالة العائلية .

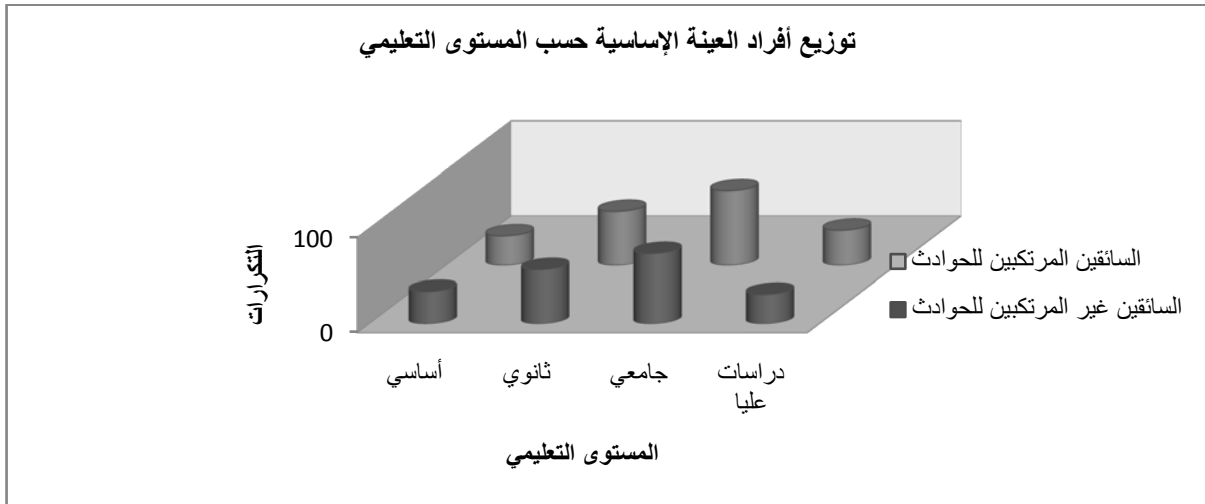
يرتفع عدد المرتكبين عن غير المرتكبين لحوادث المرور بالنسبة للسائقين المطلقين بنسبة: [4,5 -

% - 1,75] ، في حين ينخفض عدد المرتكبين للحوادث على غير المرتكبين بالنسبة للعزاب والمرتبطين و المتزوجين على التوالي [18 % - 21,75] [4 % - 4,25] [22,5 % - 23,25] ، بينما تشير دراسة (Lasora et Shoemaker 1988) إلى ارتباط المخاطرة بعدم الزواج [11] ص 117 .

4-5-6 توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب المستوى التعليمي:

جدول رقم (37) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب المستوى التعليمي .

المجموع	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
	ك	%	ك	%	
أساسي	65	16,25	31	7,75	34
ثانوي	114	28,5	57	14,25	57
جامعي	153	38,25	79	19,75	74
دراسات عليا	68	17	37	9,25	31
المجموع	400	99,00	204	51	196



شكل رقم (26) يبين أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب المستوى التعليمي .

يظهر من خلال الجدول السابق ارتفاع عدد المرتكبين عن غير المرتكبين لحوادث المرور بالنسبة لمستوى التعليم الأساسي على النحو التالي [8,9% - 7,75%] وتساوى عدد المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث في مستوى التعليم الثانوي [14,25% - 14,25%]، في حين يقل عدد المرتكبين

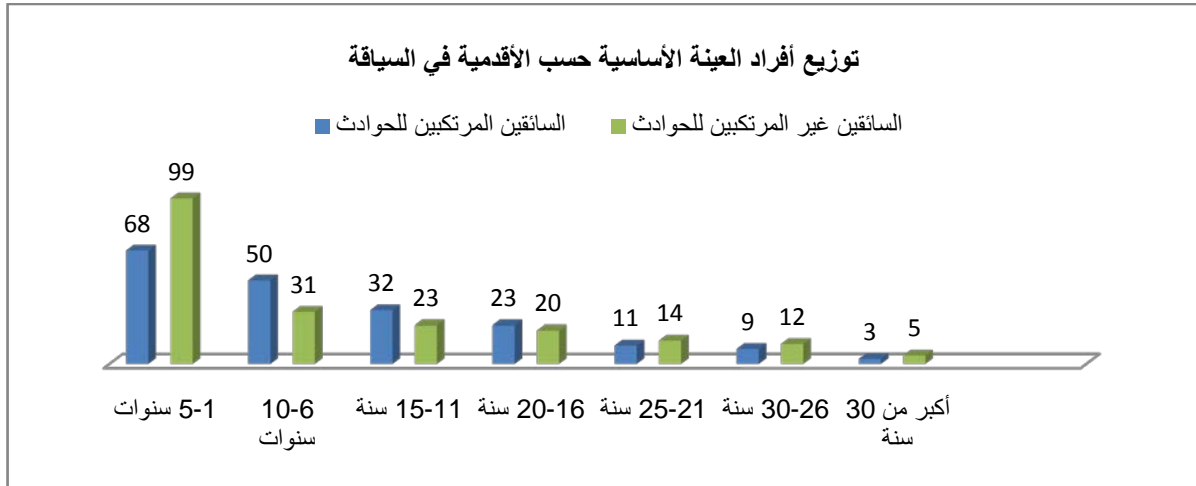
عن غير المرتكبين للحوادث بالنسبة لمستوى التعليم الجامعي والدراسات العليا] 5, 18 % - 19,75 % [7,75 % - 9,25 %]، ولعل هذا راجع كما تشير دراسة (Atlhawe 1960) إلى أن الجامعيين هم أكثر حذرا عند اتخاذ قرار المخاطرة بالمقارنة بمن هم أقل في مستوى التعليم [11] ص 116-117 .

كما نلاحظ من خلال الجدول أيضا أن نسبة 55,25 % من أفراد العينة هم من الجامعيين وذوي الدراسات العليا ، و هذا ما يبين إقبال هذه الفئة على القيادة وحاجة هذه الفئة لامتلاك سيارة. وفي هذا السياق يشير عبد الرحمان العيسوي أن ملكية السيارة بين الشباب الجامعي يعتبر مؤشرا قويا على ارتفاع مستوى معيشة الفرد وتمتعه بالرفاهية الاقتصادية والاجتماعية ، حيث بلغت نسبتهم 97,20 % من أفراد عينة بحثه [108] .

5-5-6 توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الأقدمية في القيادة:

جدول رقم (38) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية حسب الأقدمية في القيادة.

المجموع	الساكنين غير المرتكبين للحوادث		الساكنين المرتكبين للحوادث		ك	
	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار		
41,75	167	24,75	99	17	68	5-1 سنوات
20,25	81	7,75	31	12,5	50	6-10 سنوات
13,75	55	5,75	23	8	32	11-15 سنة
10,75	43	5	20	5,75	23	16-20 سنة
06,25	25	3,5	14	2,75	11	21-25 سنة
05,25	21	3	12	2,75	09	26-30 سنة
2	08	1,25	05	0,75	03	أكبر من 30 سنة
100	400	51	204	49	196	المجموع



شكل رقم (27) أعمدة بيانية توضح توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية, حسب الأقدمية في السياقة.

يتبين من خلال الجدول السابق انخفاض عدد المرتكبين مقارنة بغير المرتكبين لحوادث المرور بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية [أقل من 5 سنوات] [11-15 سنة] على التوالي [18,18-16,36] [14,54 – 7,27]. ويرتفع عدد المرتكبين للحوادث مقارنة بغير المرتكبين لحوادث المرور بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية [6-10 سنوات] [16-20 سنة] على التوالي [3,63-16,36] [9,09 – 7,27]،

في حين يتساوى عدد المرتكبين مع غير المرتكبين للحوادث بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية [21-25 سنة] حيث قدرت 1,81%. كما نلاحظ انعدام عدد المرتكبين للحوادث بالنسبة للسائقين الذين لديهم أقدمية أكثر من 30 سنة في حين يصل عدد غير المرتكبين بالنسبة لنفس الفئة 3,63%.

6-6 أدوات جمع البيانات :

الأداة هي الوسيلة التي يلجأ إليها الباحث للحصول على الحقائق والمعلومات والبيانات التي

يتطلبها البحث [109].

و لجمع الحقائق و المعلومات قد يقوم الباحث بإجراء تجارب أو ملاحظات أو مقابلات أو يطبق مقياساً أو يضع استمارة يجيب عليها أفراد العينة، وقد يلجأ إلى استعمال أكثر من أداة في نفس البحث. ففي كل ظاهرة ينبغي اختيار أدوات القياس المناسبة التي تحقق الأهداف المرجوة. و في الدراسة الحالية تم استعمال الأدوات التالية :

1-6-6 استمارة معلومات :

هي عبارة عن نموذج يضم مجموعة من الأسئلة ، توجه إلى الأفراد بهدف الحصول على بيانات معينة، و تعتبر أكثر أدوات جمع البيانات استخداما وشيوعا في الدراسات الاستطلاعية الكشفية و الوصفية [110] .

تماميا مع أهداف هذه الدراسة الرامية للمقارنة بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور، فإن استمارة البيانات العامة التي تم تصميمها تحتوي على المعلومات الموالية:

- . السن .
- . الجنس .
- . المستوى التعليمي .
- . الحالة العائلية .
- . نوع رخصة السياقة .
- . الأقدمية في السياقة .
- . التعرض للحوادث من عدمه .
- . تلقي العقوبات من عدمه .
- . ساعات السياقة في اليوم .
- . ساعات النوم في اليوم .

2-6-6 مقياس نمط السلوك أ:

صمم هذا الاختبار من طرف (ناهدة سكر) ، يقيس الأنماط السلوكية للشخصية ويتكون من 52 بندا موزعة عبر المحاور التالية :

السرعة و نفاذ الصبر: تضم الكلام السريع، الإحساس بضيق الوقت، عدم الصبر، الشعور بالذنب عند الراحة.

الطموح و المثابرة: تضم الكفاح المستمر لإنجاز المزيد من الأعمال، وتيرة أدائهم متزايدة، رغبة و دافع للتفوق.

التوتر و الانفعال: يضم القابلية للاستثارة، التوتر العصبي، الغضب.

المنافسة و الاستغراق في العمل: الانشغال الدائم بالعمل، عدم أخذ قسط من الراحة، تحدي

الآخرين، حب المنافسة.

العدوانية و الاندفاع : التسرع، التهديد، العنف، المعارضة .

محاور وبنود مقياس نمط السلوك أ:

جدول رقم (39) يبين محاور وبنود مقياس نمط السلوك أ.

المحور	البنود
السرعة و نفاذ الصبر	40.22.47.34.29.13.6.48.41.35.4.3.2.1
الطموح و المثابرة	17.39.33.30.26.8.7.5
المنافسة و الاستغراق في العمل	45.44.36.31.27.24.23.20.16.15.12.11
التوتر و الانفعال	18.14.09.38.32.21.19.10
العدوانية و الاندفاع	52.51.50.49.37.43.42.46

تعليمة مقياس نمط السلوك أ:

ضع علامة (x) تحت (نعم) إذا كانت إجابتك على العبارة بالإيجاب، و تحت (لا) إذا كانت إجابتك عليها بالنفي، أما إذا كنت مترددا في الإجابة فضع علامة (x) تحت كلمة نوعا ما.

أرجو أن تجيب على كل العبارات ولا تترك عبارة بدون إجابة، مع العلم أنه لا توجد إجابات صحيحة و أخرى خاطئة، فالمطلوب منك أن تعبر تعبيراً صادقا عن رأيك.

طريقة تصحيح مقياس نمط السلوك أ:

جدول رقم (40) يبين طريقة تصحيح مقياس نمط السلوك أ.

البدائل	لا	نوعا ما	نعم
الدرجة	0	1	2

وعلى هذا الأساس فإن ارتفاع الدرجة يكون في اتجاه خصائص سلوك نمط أ . كما تم تصنيف هذه الدرجات إلى ثلاث مستويات و ذلك حسب الجدول التالي :

جدول رقم (41) يبين تصنيف مستويات نمط السلوك أ.

الدرجات	مستويات نمط السلوك أ
52 - 0	نمط سلوك أ ضعيف
105 - 53	نمط سلوك أ متوسط
156 - 106	نمط سلوك أ مرتفع

3-6-6 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 بنداً ، 17 بنداً خاصاً بالأحداث المفجعة و 16 بنداً خاصاً بالأحداث السارة. و يضم الأبعاد التالية :

الجانب الصحي : اعتقاد الفرد الغير الواقعي اتجاه الصحة و المرض

الجانب المهني و الاجتماعي: اعتقاد الفرد الغير الواقعي للمستقبل المهني و الاجتماعي (الانجازات و الاهتمامات).

الجانب المالي : اعتقاد الفرد الغير واقعي تجاه مستقبله المادي.

محاور وبنود التفاؤل غير الواقعي :

جدول رقم (42) يبين محاور وبنود التفاؤل غير الواقعي .

البنود	المحاور
33.32.31.28.27.26.25.20.16.14.13.12.10.2	الجانب الصحي
23.21.19.18.11.7.30.22.6.4.1	الجانب المهني و الاجتماعي
29.24.17.15.9.8.5.3	الجانب المالي

تعلية مقياس التفاؤل غير الواقعي :

فيما يلي مجموعة من الأحداث المهمة التي يحتمل أن يتعرض الفرد لبعض منها في حياته اليومية، بعض هذه الأحداث سار و البعض الآخر مفعج.

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 (x) أمام الاختيار المناسب .

كيفية تصحيح المقياس :

لقد تم الاعتماد على سلم مكون من 5 درجات (على طريقة ليكرت) تتراوح من إطلاقا إلى دوما كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (43) يبين طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي .

البنود	إطلاقا	نادرا	أحيانا	غالبا	دوما
بنود إيجابية	0	1	2	3	4
بنود سلبية	4	3	2	1	0

لقد تم تصنيف هذه الدرجات إلى ثلاث مستويات و ذلك حسب الجدول التالي:

جدول رقم (44) يبين تصنيف مستويات التفاؤل غير الواقعي .

الدرجات	مستويات التفاؤل غير الواقعي
5 - 0	تفاؤل غير واقعي ضعيف
111 - 56	تفاؤل واقعي متوسط
165 - 112	تفاؤل واقعي مرتفع

الخصائص السيكومترية لمقياس التفاؤل غير الواقعي :

صدق الاتساق الداخلي Internal consistency

جدول رقم (45) يبين صدق الاتساق الداخلي لمقياس التفاؤل غير الواقعي. [10] ص

ص 35 36 .

الرقم	الدراسة الأولى		الدراسة الثانية	
	إناث	ذكور	إناث	ذكور
01	ن= 203	ن= 157	ن= 413	ن= 231
02	43	45	42	39
03	35	39	52	39
04	37	39	35	44
05	35	45	39	36
06	37	35	37	36
07	33	36	50	38

38	46	34	38	08
34	58	36	39	09
45	38	43	39	10
39	51	45	52	11
39	35	35	40	12
56	61	36	53	13
37	45	49	35	14
35	53	62	50	15
47	37	37	39	16
56	61	60	44	17
59	42	35	52	18
46	52	52	54	19
45	44	37	35	20
40	35	37	39	21
39	41	35	39	22
69	37	35	40	23
41	39	39	35	24
54	39	36	39	25

يتضح من الجدول أن معاملات الارتباط بين كل بند و الدرجة الكلية على مقياس التفاؤل الغير واقعي تتراوح بين 0,35 و 0,69 لدى عينات الدراسة الأولى و الثانية ، حيث أن جميع معاملات الارتباط جوهرية.

1- الصدق العاملى :

العاملان المستخرجان بعد التدوير المتعامد بطريقة الفاريماكس و مضمونها و تشبعاتها المقبولة لدى الدراسة الأولى و الدراسة الثانية

جدول رقم (46) يبين الصدق العاملى لمقياس التفاؤل غير الواقعي [10] ص 38 .

الدراسة الثانية ن= (644) ذكور + إناث		الدراسة الأولى ن = (203) ذكور + إناث		الرقم
العامل الثاني الأحداث السارة	العامل الأول الأحداث المفجعة	العامل الثاني الأحداث السارة	العامل الأول الأحداث المفجعة	
	58	63		01
	60	50	47	02
51				03
	55	45	78	04
75		52		05
	65		48	06
52		51		07
			81	08
57	50	64		09
			82	10
72	65	65		11
			45	12
55	72	76		13
			71	14
69	75	75		15
		67		16

	79	70		17
68	61			18
66	65		56	19
		47	55	20
64				21
50	59		70	22
75			72	23
			79	24
5.83	6.09	4.31	5.11	
%21.4	%34.3	%28.1	31.3	

ويلاحظ من الجدول أنه تم استخلاص عاملين جوهريين إيجابيين كل منهما أحادي القطب من الدراسة الأولى و الدراسة الثانية ، حيث إن جميع البنود تشعبت بأحد العوامل ، فالعامل الأول في الدراسة الأولى يشمل جميع البنود التي تصف الأحداث المفجعة ، لذلك تم تسميته بالأحداث المفجعة .

أما العامل الثاني في الدراسة الأولى فيشمل جميع البنود الخاصة بالأحداث السارة ، كما تم استخلاص عاملين من الدراسة الثانية حيث سمي العامل الأول بالأحداث السارة و تشعبت به جميع البنود التي تدور حول الأحداث الإيجابية أو السارة .

على حين سمي العامل الثاني بالأحداث المفجعة و قد تشعبه به البنود التي تدور حول الأحداث السلبية تشعبات جوهريّة موجبة ، و من هنا نجد أن نتائج التحليل العنقودي متناسقة بين الدراستين مما يؤكد ثبات التركيب العنقودي لمقياس التفاؤل غير الواقعي [10] ص 43 .

2- الصدق التقاربي و التمييزي :

معاملات الارتباط المتبادلة بين مقياس التفاؤل غير الواقعي و بعض متغيرات الشخصية لدى عينة من طلاب جامعة الكويت (ن = 162).

و بوجه عام يعد معامل الثبات الذي يساوي أو يزيد عن 0,70 مقبولا في مقياس الشخصية و بالتالي معاملات الثبات المستخرجة من مقياس التفاؤل غير الواقعي تعد مقبولة لأنها تزيد عن 0,70 . و من الممكن أن ينصح باستخدام هذا المقياس في المجال التوجيهي أو الإرشادي و الإكلينيكي .

4-6-6 مقياس سلوك المخاطرة أو القيادة المخاطرة:

لقد تم إعداد مقياس سلوك المخاطرة لدى السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث من خلال تنفيذ الإجراءات التالية :

الإطلاع على ما كتب حول موضوع سلوك المخاطرة من دراسات ومقاييس سواء العربية (على قلتها) أو الأجنبية، والاعتماد عليها في تحديد و كتابة العبارات المتضمنة في هذا المقياس. بما أن الدراسات التي تحصلنا عليها تتكلم عن المخاطرة بصفة عامة سواء كانت بالمال أو الأسهم و البورصات أو الكحول و الانتحار وغيرها، فقد قمنا بصياغة الأسئلة العامة في المقاييس -بشكل يتوافق مع سلوك السائق في البيئة الجزائرية. الاستفادة من آراء السائقين، وكذا من ملاحظات الأساتذة المحكمين في ضبط الأسئلة. و الملحق رقم (10) يبين ذلك بالتحديد:

لقد راعينا في هذا المقياس أن نخصص كل عبارة من العبارات لجانب واحد من جوانب المخاطرة في قيادة السيارة، وقد بلغ عدد (إجمالي) عبارات الصورة الأولى للمقياس 51 عبارة، موزعة حسب الأبعاد المبينة في الجدول التالي:

جدول رقم (49) يبين محاور وبنود سلوك المخاطرة قبل التعديل .

التعريف الإجرائي لكل بند	البنود	الأبعاد
القيام سلوكات قد تسبب أضرار اجتماعية و مهنية	1-2-3-10-11-12-34-50-43-38	الجانب المهني و الاجتماعي
القيام بسلوكات قد تسبب أضرار مالية	4-9-29-30-31-32-33-44-46-47	الجانب المالي
القيام بسلوكات غير مقبولة أخلاقيا	5-7-8-13-16-24-27-41-45-49	الجانب الأخلاقي
القيام بسلوكات مجازفة قد تسبب أضرار لصاحبها	6-15-18-19-20-21-22-26-39-48	الجانب الترفيهي
القيام بسلوكات قد تسبب أضرار صحية	14-17-23-25-28-35-36-37-40-42-51	الجانب الصحي

وبعد أن تم عرض المقياس في صورته الأولى على مجموعة من الأساتذة من قسم علم النفس و علوم التربية و الأروطوفونيا بجامعة سعد دحلب البليدة (أنظر الملحق رقم 5) تبين أنه يقيس المخاطرة بصفة عامة لذا كان من الضروري ضبطه ليتوافق مع شريحة السائقين، و بعد التعديل أصبح المقياس يتكون من 37 بندا، و الجدول الموالي يبين أبعاد سلوك القيادة المخاطرة.

جدول رقم (50) يبين محاور وبنود سلوك القيادة المخاطرة بعد التعديل .

الأبعاد	البنود	التعريف الإجرائي للأبعاد
السياقة الغير قانونية	3-6-12-13-15-16-23-25-27-28-34-36-35	قيام السائق بسلوكات مجازفة قد تدفع به إلى عقاب قانوني
الياقة الغير أخلاقية	2-4-5-8-11-14-18-22-24-30-32	قيام السائق بسلوكات غير مقبولة أخلاقيا
السياقة الغير صحية	1-7-9-10-17-19-20-21-26-29-31-38-33	قيام السائق بسلوكات غير صحية

تعلية مقياس سلوك المخاطرة :

فيما يلي مجموعة من العبارات التي يحتمل أن تقوم بها عند قيادتك لسيارتك، اقرأ كل عبارة بوضوح ، ثم حدد مدى احتمال قيامك بهذه السلوكات من خلال وضع علامة (x) أمام الاختيار المناسب بالنسبة لك .

طريقة تصحيح مقياس سلوك المخاطرة :

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 (51) يبين طريقة تصحيح سلوك القيادة المخاطرة .

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

و قد تم تصنيف هذه الدرجات إلى ثلاث مستويات ، و ذلك حسب الجدول التالي :

جدول رقم (52) يبين تصنيف مستويات سلوك القيادة المخاطرة.

الدرجات	مستويات سلوك المخاطرة
0 - 61	مستوى مخاطرة ضعيف
62 - 103	مستوى مخاطرة متوسط
104 - 185	مستوى مخاطرة مرتفع

لقد راعينا أثناء توزيع المقاييس على أفراد العينة ما يلي :

يقوم السائق بالإجابة عن الأسئلة بصورة فردية دون تدخل من الباحث إلا في حال سؤال السائقين عن بعض البنود الغير مفهومة.

لا يوجد زمن للإجابة عن عبارات المقياس، بحيث يعطى كل مفحوص الزمن الكافي للإجابة عن

الأسئلة.

تكليف السائقين بوضع علامة (x) أمام كل عبارة.

حث السائقين عن الإجابة على جميع بنود المقياس .

حث السائقين على الالتزام بتعليمات المقياس، و تحري الصدق والموضوعية و الدقة

إعلام السائقين بسرية المعلومات المقدمة وعدم استخدامها إلا لأغراض علمية.

قيام الباحثة بشرح كيفية الإجابة عن عبارات المقياس مستعملة مثال توضيحي.

7-6 أدوات تحليل البيانات (الأساليب الإحصائية المعتمدة في البحث):

لقد تمت الاستعانة بنظام الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية برنامج **Statistical SPSS**

Package for Social Sciences في التحليل الإحصائي لنتائج البحث، وقد تم استعمال

الأساليب الإحصائية التالية:

النسبة المئوية :

وتم استعمالها في دراسة خصائص عينة البحث و ذلك بحساب النسبة المئوية لتكرارات العينة في

كل من نمط السلوك "أ" و التفاضل غير الواقعي و سلوك المخاطرة .

المتوسط الحسابي [111] :

المتوسط الحسابي لمجموع مشاهدات هو مجموع هذه المشاهدات مقسوم على عددها، و تم الاعتماد عليه في ترتيب أبعاد البحث.

الانحراف المعياري [112] :

هو من أهم مقاييس التشتت ، ويعرف على أنه الجذر التربيعي لمتوسط مربعات القيم عن متوسطها الحسابي ، ويفيدنا في معرفة توزيع أفراد العينة أي مدى انسجامها و كذا مقارنة مجموعة بأخرى ، و تمت الاستعانة به لمعرفة مدى تشتت أو انسجام أبعاد متغيرات البحث .

اختبارات (T.Test) [113] :

هو من أكثر اختبارات الدلالة شيوعا في الأبحاث النفسية و التربوية ، يهدف إلى معرفة ما إذا كانت الفروق بين المتوسطات حقيقية وتعزى إلى متغيرات معينة أم أنها تعزى إلى الصدفة وحدها. ومن شروط استخدام "ت" لدلالة الفروق ما يلي :

تستخدم مع العينات الصغيرة و التي يقل حجمها عن 30 و كذلك العينات الكبيرة .
يفضل أن يكون حجم عينة المتغيرين متقاربا إلى حد ما.
مدى تجانس العينتين بقسمة التباين الأكبر على الأصغر.
مدى اعت دالية التوزيع التكراري لكل من عيني البحث ويقاس ذلك بمعامل الالتواء.
وقد تم استخدامه في هذا البحث لدراسة دلالة الفروق بين متوسط درجات المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ" و التناول غير الواقعي وسلوك المخاطرة.
وبالتالي فقد ساعدتنا هذه الأساليب الإحصائية في تحليل البيانات التي قمنا بالتأكد من الخصائص السيكومترية لمقاييسها المستعملة ومدى ملامتها للسائقين في البيئة الجزائرية ، لنصل في الفصل الموالي إلى استخلاص النتائج و تحليلها.

الفصل 7

تحليل ومناقشة فرضيات البحث

7-الإجابة على فرضيات البحث :

1-7 الإجابة على الفرضية العامة الأولى :

هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ" .

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار T.Test للمقارنة بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بنمط السلوك "أ" ، ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي :

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

جدول رقم (53) يبين دلالة الفروق بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين في نمط السلوك أ .

يتبين من خلال الجدول رقم (53) 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 ، فدوي النمط السلوكي أ أكثر استعدادا لممارسة الرياضة الخطرة مقارنة بنمط السلوك ب [114] .

فالأشخاص الذين يتصفون بالسرعة و نفاذ الصبر بالإضافة إلى العدوانية و التوتر هم الأكثر عرضة لارتكاب حوادث المرور ، وفي هذا السياق توصلت دراسة (عبيد 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 [115] .

7-1-1 الاجابة على الفرضية الجزئية الأولى :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسرعة ونفاذ الصبر.

ولاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين فيما يتعلق بالسرعة ونفاذ الصبر. كما هو مبين في الجدول التالي :

جدول رقم ((54)) يبين الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين فيما يتعلق بالسرعة و نفاذ الصبر.

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		السرعة ونفاذ الصبر
		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	
0,01	3,28	5,23	12,67	5,66	14,62	

يتضح من خلال الجدول رقم (54) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 14,62 بانحراف معياري 6,55 ، في حين بلغ متوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور 12,67 بانحراف معياري 5,23 ، وبلغت قيمة ت [3,28] وهي دالة عند مستوى 0,01. وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسرعة و نفاذ الصبر.

فالأشخاص الذين يتصفون بالسرعة و نفاذ الصبر هم الأكثر عرضة لارتكاب حوادث المرور، فعندما تزيد السرعة تزداد المسافة اللازمة للتوقف و ينخفض قدرة استيعاب السائق لذلك الموقف ، وفي هذا الإطار تشير إحصائيات 2009 أن 25,03 % من أسباب الحوادث في الجزائر سببها السرعة [72] ص 28 .

فارتفاع نسب حوادث المرور في الجزائر يرجع لسلوك السائقين الذين لا يلتزمون بالسرعة المحددة خاصة في الطرق السريعة بل إن البعض لا يكتفي بتجاوز السرعة المحددة وإنما يقوم بالمناورات وهذا سواء بالنسبة للسيارات السياحية وكذلك الشاحنات في بعض الأحيان، وقد توصلت بعض الدراسات الجزائرية أن السائق الذين يقوم بهذه الأفعال يعتبر ذلك سلوكا عاديا فهو يقوم به عن وعي وإدراك [70] ص 93 .

ولعل هذا ما يؤكد تميز الشخصية الجزائرية بسرعة المبادرة وكره الانتظار والمماطلة [116] ، وهذه الخصائص هي التي تجعلها تقدم على الحوادث وهي نفسها التي جعلت الجزائر في المراتب الأولى عربيا من حيث عدد حوادث المرور.

2-1-7 الإجابة على الفرضية الجزئية الثانية:

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالطموح والمثابرة.

ولاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين فيما يتعلق بالطموح والمثابرة ، كما هو مبين في الجدول التالي :

جدول رقم (55) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين فيما يتعلق الطموح والمثابرة .

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
غير دالة	0,22	2,68	11,13	2,68	11,07	الطموح والمثابرة

يتضح من خلال الجدول السابق أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 11.07 بانحراف معياري 2.68 في حين قدر متوسط درجات السائقين الغير مرتكبين للحوادث ب11.13 بانحراف معياري 2.68، أما قيمة ت فقد بلغت 0,22 و هي غير دالة . و هذا ما يعني أن الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور غير دالة إحصائياً، فالطموح والمثابرة لا يساهمان في دفع السائق لارتكاب الحوادث.

فقد يؤثر كل من الطموح والمثابرة على جوانب أخرى من حياة الشخص المهنية والاجتماعية لكنها لا تساهم في رفع نسب حوادث المرور عند السائق الجزائري، وهذا ما يطرح أهمية التفريق بين مفهومي الطموح والسرعة، فالشخص الطموح هو الذي يبني خططا مستقبلية ويسير نحو تحقيقها بخطى منتظمة.

3-1-7 الإجابة على الفرضية الجزئية الثالثة :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتوتر و الانفعال.

ولاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتوتر والانفعال ، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (56) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث فيما يتعلق بالتوتر والانفعال.

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		التوتر والانفعال
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
0,05	-2,49	3,97	8,46	3,81	9,43	

يتضح من خلال الجدول أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 9,43 بانحراف معياري 3,81 في حين بلغ متوسط درجات السائقين الغير مرتكبين للحوادث 8.46 بانحراف معياري 3,97 ، وبلغت قيمة ت [-2,49] وهي دالة عند مستوى 0,05 ، وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتوتر والانفعال. وتعتبر سمة التوتر والانفعال من السمات التي تميز الشخصية الجزائرية بشكل واضح، وقد يرجع ذلك إلى الانغلاق التام الذي فرض على المجتمع الجزائري أثناء فترة الاحتلال و فقدانه لأبسط وسائل الترفيه عن النفس وكبت الأنفاس بوسائل القمع المختلفة التي مارسها الاستعمار على الأهالي ، بالإضافة إلى المناخ المتقلب بين شدة الحرارة وشدة البرودة، هذه العوامل كان لها دور في طبع الشخصية الجزائرية بهذه السمة [116] ص ص 334- 335 .

ولعل هذا ما جعل هذه السمة تخص الشخصية المغاربية بصفة عامة، هذه الشخصية التي تتميز بمزاج انفعالي أحادي الشكل غير قادر على الحفاظ على التوازن المنسجم القائم بينه وبين المحيط [117] .

، وحسب دراسة (عبد الرحمان الوافي) تبين أن هذه السمة تحتل المرتبة الرابعة بنسبة 53,25 % من بين الأسباب النفسية المؤدية إلى ارتكاب الحوادث في الجزائر [118] .

ولعل تميز الفرد المغاربي عموما والسائق الجزائري خصوصا بسمة التوتر والانفعال هو الذي ساهم في زيادة حوادث المرور وجعل الجزائر تسجل أعلى نسب من الوفيات فخلال السبع الأشهر الأولى فقط من 2011 بلغ عدد هم 2447 قتيل جراء حوادث المرور [84] ص 5 .

4-1-7 الإجابة على الفرضية الجزئية الرابعة :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالمنافسة و الاستغراق في العمل.

ولاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالمنافسة والاستغراق في العمل ، كما هو مبين في الجدول التالي :

جدول (57) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين فيما يتعلق بالمنافسة و الاستغراق في العمل.

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		المناقشة و الاستغراق في العمل
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
غير دالة	0,37	4,54	14,75	4,60	14,57	

يتضح من خلال الجدول أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور قد بلغ 14.57 بانحراف معياري 4.60، وقدّر متوسط درجات السائقين الغير مرتكبين للحوادث ب 14.75 بانحراف معياري 4.54 . وبلغت قيمة ت [0,37] وهي قيمة غير دالة إحصائياً، و هذا يعني عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالمنافسة والاستغراق في العمل .

فالمنافسة والاستغراق في العمل هي ميزتان للدول التي تعرف فيها المؤسسات الاقتصادية منافسة حادة في ظل اقتصاد السوق، أما الدول التي تعرف مؤسساتها نوع من الاستقرار نتيجة غياب المنافسة واعتماد المؤسسات على خزينة الدولة بسبب امتلاك هذه الأخيرة لأسهم الشركات ملثما هو الحال بالنسبة للجزائر، فإن السائق لن يهتم بالوصول للعمل متأخراً، ولا توجد ضرورة للقلق أو الرفع من السرعة إذا كان الفرد متجهاً نحو العمل. وهذا ما يطرح مسائل متعلقة بولاء العامل للمؤسسة وشعوره بالحسرة في حالة عدم الإنتاج أو الغياب أو غير ذلك...

7-1-5 الإجابة على الفرضية الجزئية الخامسة :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالعدوانية والاندفاع.

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالعدوانية والاندفاع ، كما هو مبين في الجدول التالي :

جدول (58) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث فيما يتعلق بالعدوانية و الاندفاع .

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		العدوانية والاندفاع
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
0.01	3.52-	3.50	4.16	3.87	5.46	

يتضح من خلال الجدول رقم (58) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 5,46 بانحراف معياري 3,87 في حين بلغ عدد السائقين غير المرتكبين لحوادث المرور 4,16 و بانحراف معياري 3,50 . أما "ت" فقد بلغت قيمتها [3,52 -] وهي دالة عند مستوى 0,01، وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالعدوانية والاندفاع.

فارتفاع نسب الحوادث قد ينسب للعدوانية والاندفاع، فالشخص المندفع يقوم بالعمل بأقل درجة من الوعي وضبط النفس، ثم يفكر بعد ذلك في نتائج العمل الذي أقدم عليه [116] ص ص 335-336 . ، مما يعرضه لارتكاب أخطاء أثناء قيادة السيارة ومن ثم الوقوع في حوادث مرور. وفي هذا الصدد تؤكد دراسة (عصام عبد اللطيف العقاد) أن هناك علاقة إيجابية دالة إحصائية عند 0.01 بين المقياس الفرعي للمعتقدات اللاعقلانية (شرعية العدوان) وبين السلوك العدواني، مما يدل على مصداقية هذا المعتقد ، فالشخص العدواني الذي يتمسك بهذا المعتقد يعطيه مشروعية القيام بممارسات عدوانية اتجاه الآخرين متعديا بذلك على القوانين والقيم والمعايير فلهذا شعور بأنه فوق القانون، ومن هنا يكون مصدر الخطورة [119].

ومن أمثلة هؤلاء الذين يقودون سياراتهم بعدوانية واندفاع غير مبالين بالقوانين ،ففي دراسة عبد الرحمان الوافي احتلت العدوانية المرتبة الثالثة بـ 70,25 % من حيث الأسباب النفسية المؤدية إلى ارتكاب الحوادث في الجزائر [118] ص 1.

2-7 الإجابة على الفرضية العامة الثانية :

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

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام 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 (59) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير 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 (59) 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 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 [39] 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 التفاوض غير الواقعي وارتكاب حوادث المرور قد يفسر بتمويه الإجابات من طرف أفراد العينة.

1-2 الإجابة على الفرضية الجزئية الأولى :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاوض غير الواقعي. لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار ت T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاوض غير الواقعي، كما هو مبين في الجدول التالي :

جدول (60) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين في الجانب المهني و الاجتماعي للتفاوض غير الواقعي.

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		الجانب المهني و الاجتماعي
		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 (60) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 27.02 بانحراف معياري 6.39، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 27.83 بانحراف معياري 6.63، أما قيمة "ت" فقد بلغت [1,24] وهي قيمة غير دالة إحصائياً، و هذا ما يعني أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب المهني والاجتماعي للتفاوض 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 1993 Makenna) على عينة تتكون من 99 سائقاً من أعضاء هيئة التدريس و الموظفين و الطلاب بالجامعة ريدنج بإنجلترا ، تتراوح أعمارهم من 18 إلى 68 سنة ، و طبق عليهم استبيان مكون من سؤالين عن مدى توقعهم للحوادث المرورية عند قيادتهم للسيارة أو عندما يكونوا هم مرافقين ، وأثبتت عدم توقع السائقين

للحوادث المرورية عندما يقومون بقيادة السيارة ، على حين كان توقعهم بالتعرض للحوادث المرورية عندما يكونون هم مرافقين [10] ص 25 .

ربما يفسر بأن الفرد الجزائري ليس قلقا بشؤون العمل والجانب الاجتماعي نظرا 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 كثير من الأحيان فلا داعي للسرعة والعجلة في الوصول للعمل....

2-2 الإجابة على الفرضية الجزئية الثانية :

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

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام 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 (61) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في التفاؤل غير الواقعي الجانب المالي .

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

يتضح من خلال الجدول رقم (61) 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 ما 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 .

3-2 الإجابة على الفرضية الجزئية الثالثة:

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي. اختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام 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 (62) يبين 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 (62) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 43.79 بانحراف معياري 5.29، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 42.24 بانحراف معياري 6.98، أما قيمة "ت" فقد بلغت [2.48] وهي قيمة دالة إحصائية عند مستوى 0.05، و هذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالجانب الصحي للتفاؤل غير الواقعي.

وفي هذا الإطار أجرى كل من (روتز و كوين و ألبري Rutler Quine et Albery

(1998) دراسة هدفت إلى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى قاندي الدرجات الهوائية الأكثر تعرضا

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 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 تفاؤلاً غير واقعيًا فهم يعتقدون أن الإصابات الجسدية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة بالقيادة الآخرين [10] ص .

3-الإجابة على الفرضية العامة الثالثة :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في سلوك المخاطرة.

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم(63) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين في سلوك المخاطرة.

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

يتضح من خلال الجدول رقم (63) 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 إحصائية 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 [120].

3-1 الإجابة على الفرضية الجزئية الأولى:

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير أخلاقية لسلوك المخاطرة.

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير أخلاقية لسلوك المخاطرة، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول (64) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين في سلوك المخاطرة السياقة الغير أخلاقية .

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		السياقة الغير أخلاقية
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
0,01	-3,85	5,27	7,28	6,26	9,51	

يتضح من خلال الجدول رقم (64) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 9.51 بانحراف معياري 6.26، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 7.28 بانحراف معياري 5.27، أما قيمة "ت" فقد بلغت [-3.85] وهي قيمة دالة إحصائية عند مستوى 0.01، وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير أخلاقية لسلوك المخاطرة.

فالسلكات المتمثلة في السياقة الغير أخلاقية قد تؤدي إلى ارتكاب الحوادث، ولعل هذا ما جعل ديننا الحنيف يضع للطريق آداباً متى التزمنا بها ساهمنا في التخفيف من حوادث المرور من خلال:

السير باعتدال و اطمئنان من غير تهور قال تعالى: "وَعِبَادُ الرَّحْمَنِ الَّذِينَ يَمْشُونَ عَلَى الْأَرْضِ هَوْنًا وَإِذَا خَاطَبَهُمُ الْجَاهِلُونَ قَالُوا سَلَامًا" الفرقان 63 ، كما حثنا على عدم إيذاء الناس بالقول أو الفعل

فعن حذيفة بن أسيد رضي الله عنه أن النبي صلى الله عليه و سلم قال : من آذى المسلمين في طرقهم
وجب عليه لعنتهم " رواه الطبراني ، ومن صورها :

استعمال الأضواء الأمامية أثناء السير مقابل أو خلف سيارة أخرى .

مضاعفة السرعة أثناء التجاوز من قبل سيارة أخرى .

السير في الرصيف المخصص للوقوف الاستعجالي .

تجاهل عبور الحيوانات .

رمي المخلفات من السيارة .

عدم التوقف للسماح للأطفال أو كبار السن بقطع الطريق .

عدم غض الصوت و البصر و التركيز على القيادة .

شتم سائق ارتكب خطأ أو راجل أبطأ في العبور .

تشغيل الراديو بصوت عال ، و استعمال منبه السيارة عند الحاجة.

ويؤكد أهمية الجانب الأخلاقي في السياقة نتائج دراسة ندى على أبا حسن وأحمد قاسم الزبير

الليدان توصلتا إلى أن هناك علاقة بين الجانب الأخلاقي الذي ينتج عنه التزام السائق بالسرعة وبين

العمر، فكلما تقدم السائق في العمر ازداد الالتزام بالآداب العامة ومن ثم احتراماً للسرعة المحددة، ما

ينتج عنه قلة الحوادث، والعكس صحيح . ولهذا نجد أن الشباب هم الأقل التزاماً بالسرعة وهو أمر

بديهي فكلما كبر الفرد ازداد تقديراً للأمور وخبرة في طرق التأدب والتعامل مع المحيط . وعلى هذا

الأساس فقد توصلت هذه الدراسة كذلك إلى وجود علاقة بين العمر وتجاهل الإشارة الضوئية ، فالشباب

الأقل حكمة هم الأكثر تجاهلاً للإشارات الضوئية، ولوحظ أيضاً أن الجانب الخلقي مرتبط بمستوى

التعليم ولذلك فقد توصلت هذه الدراسة إلى أنه كلما ارتفع مستوى التعليم ازداد الوعي بضرورة الالتزام

بالإشارات الضوئية [121] ص 370 .

2-3 الإجابة على الفرضية الجزئية الثانية :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين

لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير قانونية لسلوك المخاطرة.

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين

متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير قانونية لسلوك

المخاطرة، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (65) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين و غير المرتكبين للحوادث في سلوك المخاطرة
السياقة الغير قانونية .

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		السياقة الغير قانونية
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
0,01	-4,99	6,52	8,09	8,92	12,02	

يتضح من خلال الجدول رقم (65) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 12.02 بانحراف معياري 8.92، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 8.09 بانحراف معياري 6.52، أما قيمة "ت" فقد بلغت [-4.99] 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 فيما يتعلق بالسياقة الغير قانونية لسلوك المخاطرة.

بما أن الطريق حق لجميع الناس سواء كانوا سائقين أو راجلين أو راكبين، فينبغي على كل مستخدمها أن يكونوا أهلا لذلك باحترامهم للقوانين و عدم مخالفتها. فالالتزام بقواعد المرور وآدابه هو من طاعة ولي الأمر ولم تشرع هذه القوانين إلا لفائدة البشر قال تعالى "ياأيها الذين آمنوا أطيعوا الله وأطيعوا الرسول وأولي الأمر منكم " النساء 59.

ووفقا للأرقام الرسمية فإن السائقون في المجتمع الجزائري يخالفون تلك القوانين، فقد سجلت خلال الثلاثي الأول من 2011 حوالي 34926 مخالفة من جنح المرور ، مخالفات التنسيق ، مخالفات التوقيف ، الوضع في الحضيرة ، الغرامات الجزافية، سحب رخص السياقة [122].

كما أنهم يعمدون إلى السياقة المخاطرة لما تحققه لهم من إثارة ، و افتخار بالمركبة و قوتها ، و مدى إتقانهم للقيادة أمام الآخرين، فهذه الأفكار الخاطئة رغم بساطتها إلا أنها قد تؤدي بحياة فرد من أفراد المجتمع ، ضف إلى ذلك تكرار تلك الأخطاء تصبح جزء من سلوكه حتى و إن كان لا يؤمن بها ، و من بين الأخطاء المرورية التي يرتكبها السائق أثناء تعامله مع الطريق :

تجاهل الإشارات الضوئية .

عدم توقفه عند سماع صفارات الإنذار .

السماح للأطفال بالجلوس في الأماكن الأمامية .

عدم احترام مبدأ الأولوية .

- استعمال الهاتف النقال عند القيادة .
- القيام بالمناورات الخطيرة .
- عدم ترك مسافة الأمان .
- تجاوز المركبات تجاوزا خطيرا .
- عدم استعمال حزام الأمان .
- تجاوز السرعة .
- القيادة دون الحيازة على الرخصة .

و لو تتبعنا الإحصائيات لوجدنا أن هذه العوامل تشكل 87,12 % من أسباب حوادث المرور في الجزائر حسب إحصائيات 2008 [85] ص 16 .

وفي هذا الصدد تشير دراسة (ندى على أبا حسن، وأحمد قاسم الزبير) أن الأشخاص المعرضين لارتكاب الحوادث هم الأقل التزاما بحزام الأمان والأكثر استخداما للهاتف النقال أثناء القيادة وهم عادة من فئة الشباب، تليهم فئة متوسطي العمر ثم كبار السن، كما توصلت إلى أن الفئة ذات المستوى الثقافي العالي هي الأكثر استخداما للهاتف النقال أثناء القيادة ثم فئة المستوى المتوسط ثم المنخفض [121] .

3-3 الإجابة على الفرضية الجزئية الثالثة :

توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث فيما يتعلق بالسياقة الغير صحية.

لاختبار هذه الفرضية قامت الباحثة باستخدام اختبار T.Test لمعرفة دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير صحية لسلوك المخاطرة، كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (66) يبين دلالة الفروق بين المرتكبين وغير المرتكبين في السياقة الغير صحية لسلوك

المخاطرة

مستوى الدلالة	قيمة ت	السائقين غير المرتكبين للحوادث		السائقين المرتكبين للحوادث		السياقة الغير صحية
		الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
0,01	-4,24	6,49	11,75	6,99	14,61	

يتضح من خلال الجدول رقم (66) أن متوسط درجات السائقين المرتكبين لحوادث المرور بلغ 14.61 بانحراف معياري 6.99، ومتوسط درجات السائقين الغير مرتكبين لحوادث المرور بلغ 11.75 بانحراف معياري 6.49، أما قيمة "ت" فقد بلغت [-4.24] وهي قيمة دالة إحصائياً عند مستوى 0.01، وهذا ما يعني أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالسياقة الغير صحية لسلوك المخاطرة.

وفي هذا الإطار فقد اعتبرت دراسة (الغامدي) التي أجريت في منطقة الجبيل سلوك إجلاس الأطفال في المقاعد الأمامية سياقه غير صحية خاصة وأن 83% من السائقين يسمحون لأطفالهم بالجلوس في المقاعد الأمامية. كما أحصت الدراسة نسبة 62% من أفراد العينة ممن ليست لديهم حقيبة إسعافات أولية في السيارة و أن 50% لا توجد لديهم مظفاة حريق للسيارة، كما نشرت في المجلة الطبية أن حوادث السيارات التي سببها النعاس أو القيادة بعد فترة نوم تقل عن 5 ساعات أو القيادة بين الثانية والخامسة صباحاً تشكل خمس حوادث السيارات. كما أن الأكل أثناء السياقة من العادات السيئة والتي قد تؤدي به إلى ارتكاب الحوادث حيث بينت دراسة ندى على أبا حسن وأحمد قاسم الزبير أن الشباب ذوي المستوى الثقافي المرتفع هم الأكثر تناولاً للمأكولات أثناء القيادة من الفئات العمرية الأخرى [121] ص 370 .

تساهم هذه السلوكيات البسيطة في حوادث المرور من خلال تكرارها و اعتقاد السائق بأنه يتقن القيادة و ليس ملزماً بها ، و بالتالي تمنعه من تفقد السيارة و ملاحظة جوانب الخلل فيها أو سياقتها في حالة التعب أو عند تناوله للأدوية ، و من هنا تظهر ضرورة تصحيح تلك الاعتقادات الغير واقعية التي تؤدي به إلى عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لوقاية نفسه و غيره من الحوادث .

الاستنتاج العام :

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" والتفاؤل غير الواقعي و سلوك المخاطرة. وبعد اختبار فرضيات البحث تم التوصل إلى :

الفرضية الأولى : تحقق الفرضية العامة الأولى : حيث تم التوصل إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور في نمط السلوك "أ" (ت = 2,48 – عدد مستوى دلالة 0,05)

عدم تحقق الفرضية الجزئية الأولى: حيث توصلنا إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالطموح و المثابرة (ت = 2,22 غير دالة).
تحقق الفرضية الجزئية الثانية: حيث تم التوصل إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالتوتر والإنفعال (ت = 2,49 – عند مستوى دلالة 0,05).

عدم تحقق الفرضية الثالثة : حيث توصلنا إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالمنافسة والإستغراق في العمل (ت = 0,37 غير دالة)
تحقق الفرضية الرابعة : حيث توصلنا إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور فيما يتعلق بالعدوانية والاندفاع (ت = 3,52 – عند مستوى دلالة 0,01)
الفرضية الثانية : عدم تحقق الفرضية العامة الثانية : حيث توصلنا إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين و غير المرتكبين لحوادث المرور في التفاؤل غير الواقعي (ت = 1,16 غير دالة).

عدم تحقق الفرضية الجزئية الأولى: حيث تم التوصل إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في الجانب المهني للتفاوت غير الواقعي (ت= 1,24 غير دالة).

عدم تحقق الفرضية الجزئية الثانية: حيث تم التوصل إلى عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في الجانب المالي للتفاوت غير الواقعي (ت= 1,41 - غير دالة).

تحقق الفرضية الجزئية الثالثة: حيث توصلنا إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في الجانب الصحي للتفاوت غير الواقعي (ت= 2,48 وهي دالة عند 0,05).

الفرضية الثالثة: تحقق الفرضية العامة الثالثة: حيث تم التوصل إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة (ت= 5,15 - دالة عند 0,01)

تحقق الفرضية الجزئية الأولى: حيث تم التوصل إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة - السياقة الغير أخلاقية (ت= 3,85 فهي دالة عند مستوى 0,01).

تحقق الفرضية الجزئية الثانية: حيث تم التوصل إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة - السياقة غير القانونية (ت= 4,99 -) وهي دالة عند مستوى 0,01.

تحقق الفرضية الجزئية الثالثة: حيث تم التوصل إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور في سلوك المخاطرة - السياقة الغير الصحية (ت= 4,24 -) وهي دالة عند 0,01).

من خلال تحليلنا ومناقشتنا لفرضيات البحث السابقة توصلنا إلى بعض النتائج نوجزها فيما يلي:
تبين من خلال نتائج تحليل الفرضية الأولى تميز الشخصية الجزائرية بمجموعة من الخصائص التي ساهم الاستعمار وبعض الظروف المحيطة في صقلها ومن جملتها السرعة و نفاذ الصبر، التوتر والانفعال والعنوانية والاندفاع 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 (لايبيدوس 1975 Lapidos ، كوننافو 1975 Cannavo ، نوردين 1982 Nordone لوكمان وآخرون 1984 Lockmanet al ، روش 1984 Roush) إلى أن هناك فعالية للعلاج العقلاني الانفعالي في خفض درجة العنوانية لدى

عينات متنوعة من الأطفال والمراهقين والشباب . وبلور (وودز 1987 Woods) و(عصام 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 [117] ص ص 42-43 .

عدم تحقق الفرضية العامة الثانية بفرضيتها الجزئية الأولى والثانية 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 [11] 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 ببعديه المهني 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 مقتنة في بيئات عربية لكنها تحتاج إلى تكييف للبيئة الجزائرية بحكم أن السائق الجزائري قد يتميز بالصمت وتمويه الإجابات. وفي هذا الإطار فقد أكدت الباحثة (كلايبي فلادون 1972 Clapier Valladon) من خلال دراستها حول مدى صلاحية الاستبيانات الخاصة بالشخصية في المجتمع غير المجتمع الذي فننت 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 والحيطة. 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 ((عَن 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 فُلْتِ طَهُورٌ كَلَّا بَلْ هِيَ حُمَّى تَفُورُ أَوْ تَنْوَرُ عَلَى شَيْخٍ كَبِيرٍ تُرْبِرُهُ الْفُجُورُ فَقَالَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: فَتَعَمَّ إِذَا)) .

لقد توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى أن سلوك المخاطرة بكل أبعاده 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 عَلَىٰ بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَن قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا وَلَقَدْ جَاءَتْهُمْ رُسُلُنَا بِالْبَيِّنَاتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِّنْهُمْ بَعَدَ ذَلِكَ فِي الْأَرْضِ لَمُسْرِفُونَ (32) (المائدة) ، وحفظا على النفس البشرية من التعدي عليها شرع الإسلام أحكاما للمرتكبين للحوادث حيث فرض القصاص على القتل العمد كعقوبة له وزجرا 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 وَدِيَةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ إِلَّا أَنْ يَصَدَّقُوا فَإِنْ كَانَ مِنْ قَوْمٍ عَدُوًّا لَكُمْ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَإِنْ كَانَ مِنْ قَوْمٍ بَيْنَكُمْ وَبَيْنَهُمْ مِيثَاقٌ فَدِيَةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ وَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ فَمَنْ لَمْ يَجِدْ فَصِيَامُ شَهْرَيْنِ مُتَتَابِعَيْنِ تَوْبَةً مِنَ اللَّهِ وَكَانَ اللَّهُ عَلِيمًا حَكِيمًا) (سورة النساء 92 93) .

كما شرعت القوانين والتنظيمات تعزيرات لمختلف المخالفين لقوانين المرور لردعهم ومحاولة إصلاحهم ومنعهم من معاودة ارتكابها، فقد يكون التعزيز بالحبس أو الغرامة المالية أو سحب الرخصة. ومن الأبعاد المقاصدية للتقليل من حوادث المرور [123] :

رقابة الله قبل رقابة أعوان الأمن و الدرك .
 في الالتزام بقانون المرور أحياء للأنفس .
 من وسائل درء الفساد في حركة السير منع القيادة تحت تأثير كل ما من شأنه أن يغييب العقل في الالتزام بقوانين المرور حفاظ على الأموال .
 منع تقديم رخصة السياقة للجاهل بقانون المرور .

كما توصلت دراستنا هذه إلى عدة نتائج ذات علاقة بخصوصيات البيئة الجزائرية نوجزها في العناصر الموالية :

عدد الذكور السائقين أكثر من عدد الإناث : حيث تجرى الأعمال التي تقوم بها المرأة و الرجل في مجالين منفصلين عن بعضهما ، فتقوم المرأة بالعمل في المجال الخاص بالأسرة وتستبعد إلى حد ما من المجال الخارج عن المنزل الذي يختص به الرجال ، ويقوم الرجل عمليا بالنيابة عن المرأة بالتعامل مع هذا المجال العام و يرسخ بذلك تبعيتها له [124]، مع العلم أن هذا لا يعني أن النساء لا تمارس السياقة لكن عدد النساء السائقات محدودة مقارنة بعدد الرجال .

الرجال أكثر مخاطرة من النساء بفعل تنشئتهم على الثقة الزائدة بالنفس، حيث تشير دراسة عبد الرحمان الوافي أن عامل الجنس يحتل المرتبة الثالثة عشر بـ : 25,25 % ، فالذكور أكثر عرضة لحوادث المرور لأن سلوك الإناث في السياقة يختلف بصفة عامة عن سلوك الذكور، لأنهن يتميزن باحترام قوانين المرور ولا يملن إلى السرعة المفرطة في السياقة. أما الذكور فيتميزون بالتهور والتسرع واللامبالاة والنزعة الذكورية التي تجعلهم أغلب الأحيان يميلون إلى السرعة المبالغ فيها وإلى عدم احترام إشارات المرور وقوانينه، و الأسوأ من ذلك سلوكهم العدواني أثناء السياقة وعدم احترام السائقين الآخرين [118] ص 1، وقد يرجع الاختلاف بين الجنسين حسب (فتشادوريان) إلى أن الهيموغلوبين والخلايا الحمراء تزداد عند الذكور لمواجهة المجهودات العضلية العنيفة التي يميل إلى ممارستها المراهقون ، ويلعب مفهوم الذات الجسمية دورا هاما في هذا الصدد، فالصحة والقوة والمظهر والقصور والكفاءة كلها رموز تعبر عن مفهوم الذات الجسمية للإنسان [53] ص 26 .

و هذا ما يتوافق مع العديد من الدراسات (لازورا شوماخر ، بيرس ، ميللر و شافر et Lsora shoemaker 1988 byrnes, Miller chofer 1999) في أن الذكور أكثر مخاطرة من النساء [11] ص ص 116-117.

وفي نفس السياق قام كل من (Byrnes , Meller and Shfer 1999) بدراسة للمقارنة بين سلوك المخاطرة عند كل من الرجال و النساء ، و توصلوا إلى أن الرجال أكثر مخاطرة من النساء، فعلى سبيل المثال حجم اختلاف سلوك شرب الخمر كان 0,04 بينما حجم اختلاف السياقة الخطرة [125] 0,29 .

يلعب السن دورا مهما في ارتكاب الحوادث ، فبالإضافة إلى ارتباط سلوك المخاطرة بالجنس فقد وجد أنه يرتبط بالسن كذلك، وفي هذا الإطار توصل (بوظريفة حمو وآخرون) في دراسة حول فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر أن فئة الشباب من الجنسين في المرتبة الأولى بنسبة 72,6 % تليها رتبة الذكور من مختلف الأعمار في المرتبة الثانية (57,6) ثم المتقدمون في السن المرتبة الثالثة 54,6 " و أخيرا الإناث في المرتبة الرابعة 52,6 [126] ، فالفئات التي تتراوح أعمارهم من [39-30] و [50-59] هم الأكثر عددا في ارتكاب الحوادث نظرا لطبيعة الشباب المتميزة بالسرعة و الحركة ، أما المرحلة [59-50] فترجع إلى افتقاد هذه الفئة لبعض المهارات التي كانت تحسنها في السابق.

أما دراسة (عبد الرحمان الوافي) فقد توصلت إلى أن الفئات التي تتراوح أعمارهم من [49-18] سنة هم الأكثر عدد في ارتكاب الحوادث ، في حين يقل ارتكاب الحوادث عند الفئة الأكبر من 50 سنة نظرا للممارسة المستمرة التي تكتسب السائق خبرة ومهارة تؤهله لسياقة راقية .

ولقد أكدت العديد من الدراسات منها (وولات ، كوجان ، فلداستين ، كوجين ، لادورسا ، شوماخر (Wldosa et kogan 1961 , Felstain et Goggin , Ladosa et Shomaker1988

ارتباط ارتكاب الحوادث بالعمر [11] ص ص 116-117 ، فالمخاطرة ترتبط بعمر الإنسان وتكون في قمتها في فترة المراهقة ، كما أن المخاطرة تزيد عند الأقل من سن الثلاثين بالمقارنة بمنهم أكبر سناً، وقد توصلت بعض الدراسات إلى أن المخاطرة ترتفع أكثر بين الطلاب الجامعيين في سن 25 سنة وتقل عند الطلاب الأكبر من ذلك وعليه، فكبير السن أكثر حذراً من صغير السن [53] ص ص 26-27 ..
توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى أن ارتكاب الحوادث يزداد عند العزاب والمطلقين ، نظراً لما يعانون من عدم استقرار في حياتهم والمشاكل التي تحول دون تركيزهم في السياقة. وهذا ما تشير إليه دراسة (لازورا شوماخر Lsora et Shomaker) إلى ارتباط المخاطرة بعدم الزواج [11] ص ص 116-117.

سجلنا من خلال نتائج هذا البحث أن ارتكاب الحوادث يقل مع ازدياد المستوى التعليمي ، فالجامعيون وذوي الدراسات العليا أكثر حذراً عند السياقة بمن هم أقل في مستوى التعليم. وهذا ما تؤكد العديد من الدراسات منها (برانت ، لازورسا ، شوماخر وعبد الحميد صفوت 1992 . Branta 1990) .
يزداد ارتكاب الحوادث في المناطق الشمالية المتمثلة في الجزائر ، بومرداس ، تيبازة بفارق 6,97 % بين المرتكبين وغير المرتكبين ، ثم تليها المناطق الشرقية (برج بوعريريج ، قسنطينة) بفارق 0,96 % ، ومن ثمة المناطق الجنوبية (الجلفة - الوادي) بفارق 0,48 ، أما المناطق الداخلية المتمثلة في البلدية ، المدينة و البويرة المتميزة بانخفاض عدد المرتكبين لحوادث المرور عن غير المرتكبين بفارق 17,72 ، وقد يكون لهذه النتيجة علاقة باكتظاظ حركة السير في المدن الوسطى الجزائرية.
يرتبط ارتكاب الحوادث بالأقدمية في السياقة ، ففي الخمس سنوات الأولى من السياقة يقل عدد المرتكبين بالمقارنة بغير المرتكبين ، نظراً لقلة خبرتهم فهم يتميزون بالحذر ، أما الفئات الأكبر من ذلك فيتميزون بكثرة ارتكابهم للحوادث فاكتسابهم لتلك الخبرة جعلهم يشعرون بعدم تعرضهم لها.
إذا كانت عينة هذا البحث قد فاقت 400 سائقاً إلا أن إمكانية تعميمها على السائقين أمر صعب لعدم امتلاكنا إحصائيات حول مجتمع البحث، خاصة وأن هناك اختلاف في بعض المفاهيم المرتبطة بحوادث المرور فعلى سبيل المثال تعرف منظمة الصحة العالمية الوفاة الناجمة عن حوادث المرور بأنها " حالة الوفاة التي تحدث في غضون ثلاثين يوماً بعد الحادث المروري [1] ، إلا أن هذا التعريف لا يؤمن به إلا 80 بلداً، أما بالنسبة للدول النامية فحادث الوفاة هو الذي يحدث جراء الحادث المروري. فعدم توحيد المصطلحات يؤثر سلباً على فهم الظاهرة ، ومعرفة البيانات الصحيحة عن عدد الإصابات أو الوفيات الناتجة عن حوادث المرور وكذا عن تكلفة تلك الحوادث ، و من ثم صعوبة إيجاد آليات للحد منها.
لحوادث المرور في الجزائر أسباب متعددة ولهذا ينبغي أن تعتمد الوقاية منها وسائل مختلفة ، وفي هذا الإطار قام (عبد الرحمان الوافي) بدراسة حول آراء و اتجاهات أفراد الجزائر العاصمة حول أهم الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور و سبل الوقاية منها ، ومن خلال ترتيب الأسباب المؤدية إلى

حوادث المرور تبين أن : التعليم و التدريب الناقص أولى الأسباب المؤدية إلى ارتكاب الحوادث ب :
 47,50 % ، تليها السرعة المفرطة في المرتبة الثانية ب : 45,25 % ، ثم نجد الخمر و المخدرات
 بنسبة 45 % في المرتبة الثالثة أما بالنسبة لأساليب الوقاية فقد جاءت توعية السائق في المرتبة
 الأولى 77,75 % ، إصلاح و توسيع الطرق في المرتبة الثانية بنسبة 70,50 % ثم التعليم و
 التدريب الحسن بنسبة 67,75 % ، ثم الغرامة المالية بنسبة 43,50 % و سحب رخصة السياقة ب :
 41,50 % [118] ص 2، و من خلال هذه الدراسة نستنتج أنه لا ينبغي التركيز على جانب واحد فقط
 فحسب بل يجب توعية السائق و تثقيفه ، و تعليمه و تدريبه نظريا و عمليا.

رغم الجهود التي تبذلها منظمة الصحة العالمية للحد من خطورة العوامل الخمس المؤدية إلى
 الحوادث المتمثلة في السرعة و تركيز الكحول في الدم وكذا استعمال حزام الأمان و ارتداء الخوذة، إلا أن
 هناك بعض الثغرات التي حالت دون تحقيق ذلك و المتمثلة في نقص البيانات الخاصة بكل دولة أو عدم
 وجودها أساسا ، و كذا عدم توحيد المصطلحات المتعلقة بالإصابات و الوفيات.

فبالرغم من عدم توفر منظمة الصحة العالمية على البيانات الخاصة ببعض الدول من بينها
 الجزائر على سبيل المثال ، إلا أن هذه الأخيرة حاولت سن قوانين و تشريعات للحد من هذه الظاهرة
 عموما و هذه العوامل الخمس على وجه الخصوص فقد وضعت عقوبات صارمة على المخالفين خاصة
 في القانون الجديد 2009،

هذه الجهود المبذولة من قبل المنظمات العالمية و الهيئات الدولية غير كافية وحدها للحد من هذه
 الظاهرة عموما بل ينبغي تضافر جهود كل الدول من خلال تبني إستراتيجية موحدة تحتوي على خطط
 قريبة و بعيدة المدى و متابعتها سنويا و تقييمها من خلال هندسة الطرق و سلامتها و سن القوانين و
 التشريعات التي تطبق على الجميع دون استثناء. بالإضافة إلى تطوير الخدمات الصحية و تأهيل
 المسعفين ، كما تلعب التربية المرورية و حملات التوعية المدروسة و الهادفة دورا كبيرا في الحد من هذه
 الظاهرة .

و في الأخير نأمل أن تكون هذه الدراسة دافعا قويا لدراسات أخرى في هذا المجال لأن الدراسة
 الميدانية في البيئة الجزائرية هي السبيل الأصح لتحقيق تراكم علمي يمكننا من الفهم الجيد للشخصية
 الجزائرية علنا نساهم في التمهيد لفهم شخصية السائق الجزائري، ومن ثم التقليل من حوادث المرور
 وخفض ترتيب الجزائر في سلم الدول الأكثر تسجيلا لحوادث الطرقات.
 كما أسفرت هذه الدراسة على تقديم جملة من الاقتراحات و التوصيات .

الاقتراحات والتوصيات:

1- إجراء مجموعة من البحوث النفسية المتعلقة بحوادث المرور لأن السبب الرئيسي 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 .
- علاقة الشخصيات المريضة بارتكاب حوادث المرور .
- أثر الضغط النفسي على ارتكاب الحوادث.
- نمط الحياة و أثره على ارتكاب الحوادث.
- قلة النوم و أثره على ارتكاب الحوادث.
- وجهة الضبط و أثرها على ارتكاب الحوادث.
- نمط التفكير و علاقته بارتكاب الحوادث.
- توكيد الذات و علاقته بسلوك المخطرة .
- تنظيم الانفعالات وعلاقتها بسلوك المخاطرة .
- الألكسيتيميا والاكئاب وعلاقتها بسلوك المخاطرة.

ضرورة تنويع أساليب الحملات التوعوية المرورية بما يتناسب و الظروف الحالية و سن المتلقين ، وينبغي أن يساهم فيها الجميع من أخصائيين في علم النفس و علم الاجتماع والاتصال ...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 تطيع 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 الجهود عن طريق المراقبة والمستمرة من قبل المعلمين ، فمعرفة النقائص والصعوبات تساهم في تسهيل عملية التعلم ، ولما لا تدرج شهادة مدرسية للسياقة بمستويات مختلفة (مرحلة التعليم الابتدائي ،

مرحلة التعليم المتوسط) يتحصل عليها التلميذ بعد امتحان خاص ينظم بالموازاة مع الامتحانات و الاختبارات المدرسية و يخضع لشروط خاصة و برنامج خاص .

الاعتماد على مقومات الفرد الجزائري في التحذير من مخاطر الطرقات ومن أهم هذه المقومات ما توصلت إليه دراسة (محمد على مشيب القحطاني) عن أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية إلى أسبقية الشريعة الإسلامية للنظم الوضعية بمئات السنين في وضع القواعد والأحكام المنظمة لأحوال السير على الطرق وشروطه وآدابه وأحكامه و من ذلك أن سير الإنسان وسوقه في الطريق العام مأذون فيه شرعا شرط توفر السلامة لجميع المنتفعين بالطريق ، فإذا لم تتوفر شروط السلامة لم يكن مأذونا له بذلك . وعليه ضمان ما تولد عن فعله ، فكل ما ينتج عن السرعة من حوادث يعتبر أحد أنواع الجنايات في الشريعة الإسلامية ، فقد تكون السيارة آلة قتل عمد إذا توفر القصد الجنائي، و أساس الخطأ في الشريعة الإسلامية يقوم على أساس الإهمال أو التقصير أو عدم التثبيت والاحتياط ، ولا عبرة بالتفاوت بين خطأي المصطدمين في القوة والضعف ما دام أن خطأ كل واحد منهما يصلح أن يكون سببا في وقوع الحادث لعدم انضباطهما. وكم من حادث بسيط تسبب في وقوع حادث كبير، فإذا انقلبت سيارة مثلا بسبب تفريط سائقها فمات فيها عدد من الأشخاص وجب علي السائق من الكفارات بعدد الأموات . ولو اصطدم سائقان خطأ فهلك من جراء الاصطدام عشرة أشخاص ، وجب على كل منهما عشر كفارات على الراجح من أقوال الفقهاء.

عوض التركيز على القوانين الردعية فقط و محاولة تطبيقها بصرامة على الجميع دون استثناء ينبغي الاهتمام بالجوانب النفسية الاجتماعية للسائق الجزائري، ولما لا التفكير في طرق تحفيز السائقين الذين لا يرتكبون حوادث .

تحسين خدمات الطوارئ الطبية ابتداء من موقع الحادث حتى الوصول إلى المرافق الصحية و ذلك للتقليل من نسبة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، وفي هذا الإطار يشير التقرير العالمي لمنظمة الصحة العالمية أن 90% من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور تقع في البلدان المنخفضة الدخل و المتوسطة الدخل و هذا يدل على ضعف الخدمات الطبية العاجلة ، لذلك يموت الكثيرون قبل وصولهم إلى المستشفيات خاصة في الدول النام

خاتمة :

أصبحت حوادث المرور في العالم من أبرز المشكلات التي تعيق تطور المجتمعات ، لما تلحقه من خسائر بشرية واقتصادية ، وعلى الرغم من جهود هذه الدول في الحد من هذه المشكلة عن طريق القوانين الردعية إلا أنها لم تساهم في الحد منها، والدليل على ذلك أن 90% من أسباب الحوادث لازالت تنسب للعامل البشري.

لقد سنت الجزائر منذ 1974 إلى غاية 2009 قوانين و تشريعات لحماية مستخدمي الطريق سواء أكانوا سائقين حافلات أو شاحنات أو مركبات أو درجات أو كانوا ركابا أو راجلين ، عن طريق وضع حدود مناسبة للسرعة ، و حدود لتركيز الكحول ، و فرض تدابير الحماية المناسبة كارتداء الخوذات الواقية و استخدام حزام الأمان ، إضافة إلى العقوبات الصارمة المفروضة على المخالفين خاصة في القانون الجديد .

فرغم صرامة هذه القوانين إلا أنها لم تخفف بشكل جدي من خطورة الحوادث و الإحصائيات تبين عدم فعالية هذه التشريعات وحدها فقد تدخل عوامل أخرى كالوساطة و المكانة الاجتماعية تحول دون تطبيق تلك القوانين .

وعلى الرغم من أهمية العنصر البشري كمسبب للحوادث المرور، وعلى الرغم من تصنيف الجزائر في المراتب الأولى من حيث عدد الوفيات والإصابات الناتجة عن هذه الحوادث، إلا أن الدراسات التي اهتمت به تبقى قليلة، ولهذا قمنا باختيار هذا الموضوع الذي يهدف إلى بحث دلالة الفروق بين متوسط درجات السائقين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث في كل من نمط السلوك "أ" و التفاضل غير الواقعي و سلوك المخاطرة.

لقد تم إجراء هذه الدراسة على عينة مكونة من 400 سائق في كل من الولايات التالية (الجزائر ، بومرداس ، تيبازة ، البلدية ، المدية ، البويرة ، برج بوعريريج ، قسنطينة ، عين الدفلة ، تلمسان ، الجلفة ، الوادي).

و تم الاعتماد على الأدوات التالية: مقياس نمط السلوك أ (لنا هذه سكر) ، التفاضل غير الواقعي (ليدر الأنصاري) ومحاولة بناء مقياس سلوك القيادة المخاطرة .

وفي الأخير توصلت هذه الدراسة إلى أن هذه المتغيرات المتمثلة في نمط السلوك أ والتفاضل غير الواقعي وسلوك المخاطرة قد تساهم في ارتكاب الحوادث المرورية لذا ينبغي :

تعديل خصائص نمط السلوك أ عن طريق العلاج العقلاني الانفعالي من خلال استبدال المعتقدات اللاعقلانية بمعتقدات أكثر عقلانية وواقعية, كما يساهم الاسترخاء في نقل الفرد عموماً من مرحلة الاستئارة الفسيولوجية إلى مرحلة الهدوء .

على السائق إدراك أن الحوادث لا تقع للأخريين فحسب بل قد تخونك مهارتك في القيادة بسبب خطأ بسيط سواء كان منك أو من سواق آخرين ، لذا يجب أن تساهم حملات التوعية المرورية بمختلف أساليبها ووسائلها في تعديل هذه التفاؤلية الغير واقعية المحفوفة بالمخاطر واستبدالها بتفاؤلية أكثر واقعية .

إذا كان من شروط منح رخصة السياقة طلب شهادة طبية تثبت الخلو من الأمراض أو العاهات المعيقة للسياقة وشهادة فحص العين ، فإن هناك اضطرابات أخرى لا تظهر جلياً عند الفحص العام بل تظهر عن طريق فحوصات متخصصة .

فقد يكون لدى السائق اضطراب عصبي كنبات سرعة أو اضطراب فصامي يجعله يري أو يسمع أصوات غير موجودة في الواقع ، أو تكون لديه حالة من الهوس والاكتئاب أو قد يكون لديه اضطراب من اضطرابات الشخصية التي تميل إلى السلوك العدوانى كالشخصية السلبية العدوانية والشخصية المضادة للمجتمع ، أو حالات الإدمان التي تؤثر على الإدراك والتركيز وتقدير المسافات وزمن رد الفعل .

لذا فينبغي مثلما تقدم شهادة تثبت قوة الإبصار والخلو من الأمراض الجسدية تضاف شهادة الخلو من الاضطرابات النفسية والعقلية والعصبية . وبالتالي فالحد من إرهاب الطرقات لا يختص بمدينة دون أخرى أو قطاع دون آخر بل ينبغى تضافر جهود الجميع على حد سواء وباستعمال كل الإستراتيجيات المتاحة . وهذا ما حدث عليه ديننا الحنيف من خلال أحكامه وتشريعاته الهادفة إلى حفظ النفس والارتقاء بها.

قائمة المراجع :

- 1- يوسف محمد عبده ، حجم مشكلة المرور في الأردن أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير ، الندوة العلمية الأربعين أساليب و وسائل الحد من حوادث المرور ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 1997.
- 2- علي سعيد الغامدي ، تقنية المستقبل في مواجهة مشكلة المرور ، الندوة العلمية الأربعين ، أساليب و وسائل الحد من حوادث المرور ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض 1997 .
- 3- عبد الرحمن يحي حاج عبد الله ، تقرير عن ندوة التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور ، المجلة العربية للدراسات الأمنية و التدريب ، المجلد 25.
- 4- 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.
- 5- الموقع الرسمي للشرطة الجزائرية قانون المرور <http://www.dgsn.dz/ar/infrations-au-code-de-la-route.php>.07.10.2011.
- 6- نشوة كرم عمار أبو بكر ، الاحتراف النفسي للمعلمين ذوي النمط أ و ب وعلاقته بأساليب مواجهة المشكلات ، مذكرة لنيل درجة الماجستير ، جامعة العلوم ، 2007.
- 7- ناهدة سكر ، الاختبارات و المقاييس النفسية و التربوية ، ط 1 ، دار المناهج للنشر و التوزيع ، عمان ، 2003 .
- 8- 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 .
- 9- محمد أحمد النابلسي ، علاقة حوادث السير بتسوية الدفاعات النفسية ، ورقة مقدمة في مؤتمر السير في دول الخليج ، الكويت ، مارس 2002.
- 10- 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 .

- 11- عادل محمد هريدي ، علاقة الإقدام على المخاطرة اللاموضوعية بالاعتقادات التوهمية ، مجلة دراسات عربية في علم النفس ، المجلد 1 العدد 1 ، يناير 2002 .
- 12 -شغار سكروالف ، التفاوضية الدفاعية، مجلة الثقافة التقنية المتخصصة ، المجلد 5 العدد 18 1994 ، لبنان .
- 13- 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 .
- 14- محمد شكري كريم ، سلوك نمط أ دراسة في علم نفس الصحة ، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، 2006 .
- 15- علي عسكر ، ضغوط الحياة و أساليب مواجهتها ، ط3 ، دار الكتاب الحديث ، الكويت ، 2003 .
- 16- إيهاب عبد العزيز عبد الباقي لبيلاوي ، نمط السلوك أ و وجهة الضبط كمتغيرات وسيطة في العلاقة بين ضغوط العمل و زملة الأعراض المصاحبة لها لدى معلمى التربية الخاصة ، العدد الحادي عشر ، دراسة منشورة في مركز الخدمة للاستشارات البحثية شعبة الدراسات النفسية و الاجتماعية ، جامعة المنوفية ، نوفمبر 2002 .
- 17- فؤاد إفرام البستاني ، منجد الطلاب ، الطبعة الكاثوليكية ، دار المشرق ، بيروت ، 1998 .
- 18- أحمد محمد عبد الخالق ، الأبعاد الأساسية للشخصية ، دار المعرفة الجامعية ، ط 1 ، الإسكندرية ، 1994 .
- 19- عبد الحليم خلفي ، نمط الشخصية كمتغير وسيط بين أسلوب الاندفاع التروي و سلوك حل المشكلات ، مذكرة ماجستير منشورة ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة ، 2006 .
- 20- جمعة سيد يوسف ، دراسات في علم النفس الإكلينيكي ، دار غريب ، القاهرة ، 2002 .
- 21- أمال عبد السميع مليجي ياطة، الأنماط السلوكية للشخصية ، ط 1 ، مكتبة الأنجلو مصرية ، القاهرة ، 2000 .
- 22- معتز سيد عبد الله ، بحوث في علم النفس الاجتماعي ، دار غريب القاهرة، 1997 .
- 23- محمد قاسم عبد الله ، الشخصية ، ط1 ، دار المكتبي ، سورية ، 2000 .
- 24- هدى جعفر طاهر ، سلوك نمط أ في علاقته بالمبول و الاختبار المهني ، مجلة العلوم الاجتماعية ، شتاء 1998 .

- 25- فخرية يوسف محمد البارودي ، سلوك الشخصية من نمط أ و علاقته ببعض المتغير النفسية لدى عينة من طلبة و طالبات جامعة الإمارات ، رسالة ماجستير منشورة في التربية قسم الإرشاد النفسي ، جامعة القاهرة ، 2001.
- 26- جمعة سيد يوسف ومعتز سيد عبد الله ، دراسة ثقافية مقارنة بين مجموعتين من المصريين والسعوديين في أبعاد نمط السلوك أ، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع ، المجلد الثاني ، ط 2 ، القاهرة .
- 27- أحمد عبد الخالق ، قياس الشخصية ، ط 1 ، مطبوعات جامعة الكويت لجنة التأليف و التعريب و النشر ، الكويت 1996.
- 28- حافظ بطرس ، المشكلات النفسية وعلاجها ، ط 1 ، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ،الأردن ، 2008 .
- 29- عادل عبد الله محمد العلاج المغربي السلوكي ، دار الرشد ، القاهرة ، 2000 .
- 30- حسين علي قايد العلاج النفسي ، أصوله ، أخلاقياته ، تطبيقاته ، ط 1 ، مؤسسة طبية للنشر و التوزيع ، القاهرة ، 2005.
- 31- إجلال محمد سري ، علم النفس العلاجي ، عالم الكتاب ، القاهرة ، 2000 .
- 32- وليد أحمد جبر ، الاسترخاء ، المجلس القومي الرياضي ، جامعة حلوان.
- 33- طرق الاسترخاء للقضاء على التوتر و القلق ، مركز أضواء للبحوث و الدراسات الإستراتيجية. تاريخ التصفح 8 نوفمبر 2011 ، <http://www.wadhwa.org> .
- 34- اعتدال معروف ، مهارات مواجهة الضغوط في الأسرة في العمل في المجتمع ، ط 1 ، مكتبة الشقيري للنشر و التوزيع ، الرياض ، 2001 .
- 35- كامل إبراهيم ، السرعة و حوادث الطرق ، يازا ، لبنان ، 2007 .
- 36- شبكة النبأ المعلوماتية ، حوادث المرور .. قتال بشكل مختلف ، تاريخ التصفح 8 نوفمبر 2011 http://www.annabaa.org/mba_news_2011/06/084.htm .
- 37- الفيروز أبادي ، القاموس المحيط .
- 38- نجوى اليحقوفي ، بدر محمد الأنصاري ، التفاؤل و التشاؤم دراسة ثقافية مقارنة بين اللبنانيين و الكويتيين.
- 39- أحمد محمد عبد الخالق ، التفاؤل و صحة الجسم ، دراسة عاملة ، مجلة العلوم الاجتماعية ، المجلد 26 ، العدد 2 ، 1998 .

- 40- نوال خالد حسن نصر الله، أنماط التفكير السائدة وعلاقتها بسلوكيات التفاؤل و التشاؤم لدى طلبة مرحلة الثانوية العامة في محافظة جنين، أطروحة استكمال لمتطلبات الحصول على الماجستير في المناهج و طرق التدريس ، جامعة النجاح الوطنية ، فلسطين ، 2008 .
- 41- سامر جميل رضوان ، الاكتئاب و التشاؤم دراسة ارتباطيه مقارنة ، مجلة العلوم التربوية والنفسية ، سلطنة عمان ، 2001.
- 42- عبد الله بن محمد هادي الحربي ، أساليب التنشئة الأسرية و علاقتها بكل من التفاؤل و التشاؤم لدى عينة من تلاميذ المرحلة المتوسطة و الثانوية بمنطقة جازان – مذكرة ماجستير منشورة جامعة أم القرى ، 2009 .
- 43- Bruchon-Schweitzer, Marilou . Psychologie de la sante .Dunod. Paris. 2002.
- 44- بدر الأنصاري ، التفاؤل و التشاؤم المفهوم و المقياس و المتعلقات ، مطبوعات جامعة الكويت ، 1998 .
- 45- حسن عبد اللطيف ، لؤلؤة حمادة ، التفاؤل و التشاؤم و علاقتها ببعدي الشخصية الانبساط و العصائية ، مجلة العلوم الاجتماعية، مجلد 26 – العدد الأول ، ربيع 1998 .
- 46- أحمد عبد الخالق ، التفاؤل و التشاؤم عرض لدراسات عربية ، مؤتمر الخدمة النفسية و التنمية ، جامعة الكويت .
- 47- أبي زكرياء يحيى بن شرف النووي ، رياض الصالحين ، تحقيق شعيب الأرنؤوط ، دار الشهاب ، دمشق ، 1981.
- 48- حسام الدين عفانة ، شبكة يسألونك الإسلامية ، ص <http://www.yasaloonak.net.2>
- 49- فضيلة عرفات ، التفاؤل و التشاؤم مفهومها أسبابها و العوامل المؤثرة فيها ، مركز نور للدراسات ، [http ;\ www.alnoor.se\ article](http://www.alnoor.se) . ،
- 50- علي بن ضبيان الراشدي ، فعاليات الحملات المرورية التوعوية ، التعليم و السلامة المرورية ، الجزء الثاني ، ط1 ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2009 .
- 51- الهاشمي بوطالبي ، فعاليات حملات التوعية المرورية ، مؤتمر التعليم و السلامة المرورية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2006 .
- 52- ابن منظور ، لسان العرب .
- 53- ختام اسماعيل السحار ، الاتجاه نحو المخاطرة و علاقتها ببعض المتغيرات النفسية و الديمغرافية لدى شباب الانتفاضة في محافظات غزة ، رسالة ماجستير منشورة الجامعة الإسلامية ، غزة 2002 .

54- بن شيخ عياش ، المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة ، مذكرة ماجستير غير منشورة في علم النفس العمل و النظام، جامعة الجزائر ، 2008 .

55-Michel.G.Purperquakil,D and Mouren Simeoni M,C,clinique et recherche sur les conduites a risques chez l'adolescent, neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence ,volume 54, issue ,France, february 2006 .

56- هشام محمد الخولي ، الأساليب المعرفية وضوابطها في علم النفس ، دار الكتاب الحديث ، القاهرة ، 2002 .

57-Bréjard ,V , Bonnet, J.L. Pedinielli, Régulation des émotions ,dépression et conduites a risque ; L'alexithymie un facteur modérateur , annales Médico- psychologiques, revue psychiatrique, volume 166 ,issue .4 , May 2008.

58- على بن سعيد الغامدي ، مفاهيم أساسية في علم مهد ، دار اللواء لنشر والتوزيع ، الرياض .

59- راضي عبد المعطى ، سيد الآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2008 .

60-Dossier de presse , Sécurité routière ,Alcool et accidents de la route , novembre ,2003 .

61- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : مرسوم تنفيذي رقم 03/09 ، الجريدة الرسمية ، العدد 45 ، يوليو 2009.

62- نايف بن راشي بن عمير الذراعي الظفيري ، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير رسالة

لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في الفقه وأصوله ، الجامعة الأردنية ، 2005 -63 زرقط سفيان ، نظام تعويض الأضرار الجسمانية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر ، مذكرة لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء ، أم البواقي ، 2004 .

64- فتاوى ابن باز ، فتاوى معاصرة ، قضايا فقهية معاصرة ، التأمين ، حكم التأمين على السيارات ، الجزء رقم 19 .

- 65- صالح بن فوزان بن عبد الله الفوزان ، حكم التأمين على السيارات .
<http://www.alfawzan.ws/A>
- 66- الهاشمي بوطالبي ، تدابير السلامة و الأمان في وسائل النقل الجماعي ، مجلة الوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية و الأمان عبر الطرق ، العدد 7 ، 2008 .
- 67- شداد عبد الرحمان ، دور برامج و حملات التوعية المرورية في زيادة الوعي المروري لدى سائقين ولاية الجلفة ، مذكرة ماجستير غير منشورة ، جامعة الجزائر ، 2008 .
- 68- محمد راكان الدغمي ، الجرائم المترتبة على حوادث المرور و عقوبتها في الشريعة الإسلامية كلية الدراسات الفقهية و القانونية ، جامعة آل البيت ، الأردن ، 1999 .
- 69- أكرم عبد القادر أحمد أبو إسماعيل ، دور المؤسسات التربوية في حملات التوعية المرورية ، الندوة العالمية واقع الحملات التوعوية المرورية ، جامعة العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2007 .
- 70- سعد الدين بوطبال: تناول تقني اجتماعي لحوادث المرور في الجزائر ، مذكرة ماجستير غير منشورة ، جامعة الجزائر ، 2007 .
- 71- [http://www.dgsn.dz/or/infractions-au code.de la route.php](http://www.dgsn.dz/or/infractions-au_code.de_la_route.php).07.10.2011.
- 72- دراسة احصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال السداسي الأول من سنة 2009 ، مجلة الوقاية و السياقة ، العدد 8 ، المركز الوطني للوقاية و الأمان عبر الطرق ، 2009.
- 73- نايف بن ناشي بن عمير الذراعي الظفيري ، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير ، دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث ، رسالة ماجستير في الفقه الإسلامي و أصوله ، المملكة العربية السعودية.
- 74- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق .
- 75- منظمة الصحة العالمية : التقرير عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ، جنيف . 2004 .
- 76- أبو بكر المهدي بن صالح ، تحليل حوادث الطرق و دوره في تحسين السلامة المرورية ، المؤتمر الوطني لحوادث الطرق بالجمهورية الليبية 2008 .
- 77- أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق .

- 78- أنس أبوبكر بعيرة وحاتم فرج الطيرة ، سياسات الحد من حوادث الطرق في ليبيا منظور كلي للكارثة الصامتة ،المؤتمر الوطني لحوادث الطرق .
<http://www.alarabiya.net/articles/2011/12/21/183699.html>
- 79- World health organization , global status report on road safety , 2009 .
- 80- United nations global road safety week ,issue no 248, april 2007.
- 81- Margie peden,Richard Scurfield,David sleet, world report on road traffic inhury prevention, world health organization,geneva, 2004.
- 82- منظمة الصحة العالمية : التقرير العالمي عن الوقاية عن حالة السلامة على الطرق ، 2009.
- 83- عفيف الفريقي ، بيان المنظمة بمناسبة الاحتفال بأسبوع المرور العربي ، ماي . 2010.
- 84- إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر السبعة الأولى من 2011 المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق .
- 85- الهاشمي بوطالبي ، دراسة إحصائية لحوادث المرور من 1980 الى 2008 ، مجلة الوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، 2008 .
- 86- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، أمر 04/01 ، الجريدة الرسمية ، العدد 46، 2001 .
- 87- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، مرسوم تنفيذي رقم 16/04 ، الجريدة الرسمية ،نوفمبر 2004 .
- 88- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، مرسوم تنفيذي رقم 03/09 ، الجريدة الرسمية 22 يوليو 2009 ، العدد 45 .
- 89- مسفر بن علي القحطاني ، فقه المرور و آدابه في الإسلام.
- 90-
- 91- حسين محمد الربابعة المبادئ الإسلامية في الوقاية من حوادث الطرق ،مجلة الأمن و الحياة، السنة العشرون ، العدد 229 ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، سبتمبر 2001 .

- 92- عامر بن ناصر المطير ، حوادث المرور في الوطن العربي ، حجمها تقدير تكاليفها الإقتصادية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2006.
- 93 حمود هزاع الشريف ، الآثار النفسية للحوادث المرورية ، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية ، جامعة نايف العربية للدراسات الأمنية ، الرياض ، 2006.
- 94 عابد علي الحميدان ، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية ، التعليم والسلامة المرورية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، ط 1 ، الرياض ، 2009.
- 95 Cottraux , J , Les Thérapies comportementales et cognitives ,3 édition ,Masson, Paris ,2001 .
- 96- مانيو جيدير , منهجية البحث العلمي ، ترجمة ملكة ابيض .
- 97- عمار بوحوش و محمد محمود الذنبيات ، مناهج البحث العلمي و طرق إعداد البحوث ، ط 3، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2001 .
- 98- فوزي غرايبة و آخرون ، أساليب البحث العلمي في العلوم الاجتماعية و الإنسانية ، ط 3 ، دار وائل للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2002 .
- 99- محمد عبد الغني سحو و محسن أحمد الخضري ، الأسس العلمية لكتابة رسائل الماجستير و الدكتوراء ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، 1996.
- 100- سامي ملحم، مناهج البحث في التربية و علم النفس، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2000.
- 101- حسن عبد الفتاح الغامدي ، عناصر مادة مناهج البحث العلمي.
- 102- صلاح الدين محمود علام : القياس و التقويم التربوي و النفسي أساسياته و تطبيقاته و توجهاته المعاصرة ، دار الفكر العربي.
- 103- صالح فيسيو ، الشخصيات المريضة و علاقتها بالتفكير الناقد لدى الطالب الجزائري دراسة ميدانية بجامعة سعد دحلب البليدة ، مذكرة ماجستير غير منشورة ، جامعة سعد دحلب البليدة ، 2011.
- 104- أحمد عبد الرحمان إبراهيم عثمان ، الكفاءة السيكومترية للاختبار التحصيلي ، جامعة الزقازيق ، مصر ، بدون سنة.
- 105- عبد الله بن أحمد الدوغان وطلعت محمد أبو عوف ، القياس و التقويم النفسي والأسري ، مركز التنمية الأسرية ، جامعة الملك فيصل بالأحساء ، 2009 .
- 106- مساعد بن عبد الله النوح : مبادئ البحث التربوي ، ط 1 ، الرياض ، 2004 .

- 107- موريس أنجرس ، منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية تدريبات عملية ، ترجمة بوزيد صحراوي وآخرون ، دار القصة للنشر ، ط2، الجزائر.
- 108- عبد الرحمان العيسوي ، مشكل الشباب العربي المعاصر ، دراسة ميدانية للوعي المروري لدى الشباب الخليجي ، الدار الجامعية ، مصر ، 1996 .
- 109- حسن عبد الحميد رشوان : أصول البحث العلمي : مؤسسة شباب الجامعة ، مصر .
- 110- جمال محمد أبو شنب ، أصول الفكر و البحث العلمي ، المناهج و الطرق و الأدوات ، دار المعرفة الجامعية ، مصر ، 2004 .
- 111- عزام صبري ، الإحصاء الوصفي و نظام SPSS ، عالم الكتاب الحديث ، الأردن ، 2006 .
- 112- مقدم عبد الحفيظ : الإحصاء و القياس النفسي و التربوي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1993 .
- 113- إخلاص محمد عبد الحفيظ و مصطفى حسن باهي : طرق البحث العلمي و التحليل الإحصائي في المجالات التربوية و النفسية و الرياضية ، ط3 ، مركز الكتاب للنشر ، القاهرة ، 2002 .
- 114- Nallat Nathalie ,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.
- 115 عبير فؤاد أحمد، أبرز صفات مرتكبي حوادث الطرق ، الأهرام ، السنة 135 ، العدد 45307 ، 23 ، ديسمبر 2010 .
- 116 أحمد بن نعمان ، سمات الشخصية الجزائرية من منظور الأنتربولوجيا النفسية ، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1988 .
- 117- بن عبد الله محمد ، سيكوباتولوجيا الشخصية المغاربية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2010.
- 118-"المواطن" تتقصى الحقيقة و تتطرق لشبح الموت الساكن بشوارعنا
www.djagzairiess.com/elmouwatan/9127(27.11.2011)
- 119- عصام عبد اللطيف العقاد ، سيكولوجية العدوانية وترويضها منحي علاجي معرفي جديد ، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع ، القاهرة ، 2001 .
- 120- خالد السيف ، تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة ، مركز المنشاوي للدراسات و البحوث ، 2009 .

121- ندى على أبا الحسن و أحمد قاسم الزبير ، معارف السائقين بالقواعد المنظمة للمرور و سلوكهم في المنطقة الشرقية ، المجلة الصحية للشرق المتوسط ، منظمة الصحة العالمية، المجلد الثالث عشر ، العدد 2 . 2007 .

122- <http://www.dgsn.dz/or/infraction-au-code-de-la-route-php>.

123- أبو أمامة نوار بن الشلى ، أبعاد دينية و مقاصدية للتقليل من حوادث المرور .

124- أورزولا شرى ، أصل الفروق بين الجنسين ، ترجمة بوعلي ياسين ، ط 2 ، دار الحوار ، سورية .

125- ELKE 4 ,WEBER ? Ann –Reneé blais and nany E.Betz –A domaine –Spécific Risk – attitude Scale : Measuring risk perceptions and risk behaviors .journal of behavioral décision Making .15.2002.

126- بوظريفة على حمو ، تير رضا و بوكابوس أحمد ، فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر ،دراسة ميدانية على عينة من السائقين ، مخبر الوقاية و الأرغونوميا ، العدد الأول ،جامعة الجزائر ، 2007 .

127- عبد المجيد هداوس ، التربية المرورية في البرامج المدرسية ، مجلة الوقاية والسياسة ، العدد السادس ، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، 2007 .

128- الهاشمي بوطالبي ، فعاليات حملات التوعية المرورية، التعليم و السلامة المرورية، الجزء الثاني ، ط1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2009.

129- محمد على مشيب القحطاني ، أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية ، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الدراسات الإسلامية ، جامعة أم القرى ، المملكة العربية السعودية ، 1988 .

الملاحق

ملحق 1 : المقاييس قبل التحكيم

1-مقياس نمط السلوك أ

لا	نعم	البنود
		1- أفضل أن أتناول طعامي بسرعة .
		2- يهمني أن انهي الحديث مع الآخرين بسرعة .
		3- عندما يتكلم أحد الأشخاص اشعر برغبة في إهمال كلماته حتى ينهي حديثه .
		4- كثير ما يكون ذهني مشغولا بأكثر من فكرة في نفس الوقت .
		5- أشعر أنني شخص شديد الطموح .
		6- أشعر أنني شخص غير صبور .

		7- السعي إلى إحراز النجاح هو هدف حياتي .
		8- لا يهمني الاعتناء بصحتي في سبيل انجاز علمي .
		9- أعاني كثيرا من ضغوط الحياة .
		10- أشعر أنني شخص سريع الانفعال .
		11--أسعى إلى التفوق فيما يفشل الآخرون في أدائه .
		12-أفضل العمل الذي يتيح لي فرصة المنافسة .
		13- غالبا ما اجلس على حافة المقعد ولا أسترخي عليه.
		14- أشعر بالتوتر في أوقات كثيرة .
		15-أعاني من بعض المشاكل الصحية بسبب الإرهاق في العمل .
		16-غالبا ما تصدر عني إيماءات أو إشارات من يدي أو وجهي عندما أستغرق في الحديث .
		17- أشعر أن لدي آمال وطموحات كثيرة أود أن أحققها .
		18- أشعر أن أعصابي مشدودة بسبب مسؤولياتي الكثيرة في العمل .
		19- أنفجر غاضبا في كثير من الأحيان .
		20- أستغرق في أداء العمل لفترات طويلة.
		21- أطبق قبضة يدي بشدة عندما أكون منفعلا بالحديث .
		22-كثيرا ما استخدم كلمات مثل (آه آه آه) لكي أنهي الحديث مع الآخرين بسرعة .
		23-أسعى إلى إثبات تفوقي على أقراني في أي مجال .
		24- أفضل أوقاتي عندما أكون مشغولا بالعمل .
		25- كثيرا ما يلومني أفراد أسرتي لانشغالي عنهم بالعمل .
		26- أحب أن أنجز ما أقوم به من عمل قبل وقته المحدد .
		27- استغراقي في العمل لا يجعلني أشعر بالتعب .
		28- استمتع بقضاء إجازتي دون أن أشعر بالقلق أو التوتر.
		29- لا أستطيع الوفاء بجميع مواعيدي بسبب ضيق الوقت.
		30- لا شئ يشعرنني بالسعادة قدر نجاحي في العمل .
		31-أتباهي دائما بقدراتي على إنجاز أي عمل بسرعة كبيرة .
		32- أشعر بالعجز عندما يقود أحد الأشخاص سيارته أمامي بهدوء .
		33- أشعر أنني قادر على إنجاز ما يفعله الآخريين بطريقة أفضل .
		34- عندما تطرأ على ذهني فكرة فإنني أنفذها فورا .
		35- كثيرا ما أكتفي بإيماءات رأسي أو يدي كاستجابة لحديث الآخرين .
		36- انشغالي الدائم بالعمل لا يترك لي وقتا للراحة .
		37- تتملكني مشاعر العدوانية اتجاه أي شئ يمنعي من اثبات جدارتي .
		38- ضغوط العمل تجعلني في حالة قلق مستمر .
		39- أشعر بنفاذ الصبر حيال المعدل البطئ الذي تجري به معظم الأمور.
		40- كثيرا ما أتناول طعامي في مكان العمل بسبب ضيق الوقت .
		41-أشعر أنني في صراع مع الوقت.

		42- أشعر أنني شخص مندفع .
		43- تتنابني مشاعر العدوانية تجاه الآخرين الذين يوجهون إلي نقد شخصي.
		44 لا أخشى المنافسة بل أسعى إليها .
		45-بسبب ضيق الوقت فإنني أفضل إرسال هدية بدلا من ذهابي لمجاملة أحد الأصدقاء.
		46- أشعر بالعدوان اتجاه أي شخص يحاول إعاقتي عن تحقيق أهدافي .
		47- سرعتي في الحركة والعمل تسبب لي بعض المشاكل .
		48-لا أحتمل الانتظار لفترات طويلة .

2- مقياس التفاؤلية الدفاعية

البند	اطلاقا	نادرا	أحيانا	نادرا	دوما
1-أجد وظيفة بعد التخرج.					
2-أضطجع مريضا في فراشي لمدة شهر .					
3-بيدأ راتبي من 100000 دينار جزائري .					
4-أطرد من الجامعة .					
5-أمتلك سيارة فاخرة .					
6-أخطئ في اختيار مستقبلي المهني .					
7-أحصل على جائزة نوبل .					
8-أفقد جميع ممتلكاتي الشخصية .					
9-أتزوج من امرأة ثرية .					
10-أنقلب في سيارتي .					
11-أسافر إلى أوروبا وأمريكا .					
12-أصاب بالصلع المبكر .					
13-أعيش حتى سن الثمانين .					
14-أصاب بأحد أمراض السرطان.					
15-أربح في مسابقة مبلغ قدره 1000000دج.					
16-يبتر طرف من أطراف جسمي.					
17-أمتلك منزل خاص كبير.					
18-أطلق شريكة حياتي بعد إمضاء فترة					

					قصيرة من الزواج .
					19-تنشر الصحف اليومية عن انجازاتي وتحصيلي .
					20-أفقد قواي العقلية أو أصاب بالجنون .
					21-أكون رجل أعمال ناجح .
					22-أعمل في مجال يناسب قدراتي واهتماماتي .
					23-أنجب طفلا موهوبا .
					24- أكون ضحية اختلاس أو نصب .
					25-لا أتردد إلى المستشفيات خلال الخمس السنوات المقبلة .
					26-أتعاطي حبوبا مخدرة .
					27-أحافظ على وزني الحالي طوال عشرة سنوات متتالية.
					28-أصاب بنوبة قلبية قبل بلوغ سن الأربعين عاما .
					29- يتضاعف دخلي السنوي كل خمس سنوات .
					30-أطرد من العمل .
					31-أحاول الانتحار .
					32-أصاب بتشوهات من جراء حادث تصادم مروري .
					33-أصاب بصداع مزمن.

3- مقياس سلوك المخاطرة

البنود	اطلاقا	نادرا	أحيانا	غالبا	دوما
1-الاعتراف بأن أذواقك تختلف عن أصدقائك .					
2-الجدال مع صديق لديه رأي مختلف عن رأيك في مسألة ما .					
3-مطالبة رب العمل في الزيادة في الأجر .					
4-المغامرة بأجر يوم كامل في سباق الأحصنة .					
5-شراء مخدرات للاستهلاك الشخصي .					
6- مطاردة إعصار بالسيارة من أجل التقاط صور يمكنك بيعها للصحافة					
7-الغش في التصريح بالضريبة على الدخل الخاص .					
8-الغش في امتحان ما .					
9-المشاركة في التوقيع على قرض سيارة جديدة					

					من أجل صديق .
					10- إعطاء موعد لشخص يعمل معك .
					11- السكن مع شخص لا تعرفه جيدا .
					12- الاختلاف مع والدك في مسألة مهمة .
					13- القيادة في حالة سكر .
					14- تناول طعام منتهي الصلاحية .
					15- استكشاف مدينة مجهولة .
					16- تزوير إمضاء شخص آخر .
					17- تناول السكريات والدمس من حين لآخر على الرغم من معرفة ضررها على الصحة .
					18- التخيم في الصحراء .
					19- الذهاب للسباحة في منطقة غير محروسة أو السباحة والراية الحمراء .
					20- الذهاب في سفر إلى الصحراء .
					21- الذهاب في رحلة لمدة أسبوع لدولة أجنبية دون الحجز في فندق .
					22- الذهاب إلى جبل أسكرام بتمنراست لرؤية أجمل غروب في العالم
					23- تجاهل ألم جسدي بعدم الذهاب إلى الطبيب .
					24- عمل نسخة من برامج الكمبيوتر بطريقة غير شرعية .
					25- تناول أدوية يمكن أن يكون لها آثار جانبية .
					26- السفر في طائرة تجارية .
					27- انتحال ملكية دراسة علمية .
					28- إقامة علاقة جنسية دون وسائل الحماية .
					من مداخلك السنوية في مشروع ما . % 29- استثمار 10
					من مداخلك السنوية في المضاربة بالأسهم . % 30- استثمار 10
					من مداخلك السنوية في السندات الحكومية . % 31- استثمار 10
					32- الاستثمار في مشروع معرض للفشل .
					33- إقراض صديق مبلغ من المال يعادل دخل شهر كامل .
					34- الانتقال إلى مدينة جديدة .
					35- عدم أخذ كريم عند التعرض لأشعة الشمس .
					36- عدم استعمال حزام الأمان .
					37- عدم تزويد السيارة بقارورة إخماد الحرائق .
					38- الاختلاف مع رئيسك في العمل أمام زملائك .
					39- المشاركة في رياضة خطيرة دوريا .

					40- ركوب دراجة بدون واقى الرأس .
					41-سرقة غرض صغير من متجر .
					42- تدخين علبة سجائر يوميا .
					43-الإدلاء برأيك في مسألة لا تحضي باهتمام الناس .
					44-تبذير المال دون التفكير في العواقب .
					45-سرقة مجموعة من الأدوية من المستشفى .
					46-صرف دخل يوم واحد في الرهان الرياضي .
					47-العمل في وظيفة تكون العمولة فيها هي الأجرة .
					48- القفز من مكان عالي بواسطة حبل .
					49-استعمال وسائل المكتب لأغراضك الشخصية .
					50-ارتداء ملابس غير مألوفة .
					51- سياقة السيارة في حالة التعب والإرهاق .

ملحق ب :

4- الرسالة الموجهة إلى المحكمين :

جامعة سعد دحلب البليدة
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا
تخصص علم النفس العيادي

بحث لنيل شهادة الماجستير
في علم النفس العيادي

الموضوع :

علاقة السلوك نمطاً والتفاوتية الدفاعية بسلوك المخاطرة
دراسة وصفية مقارنة عند الشباب المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور

التعليمة :

في إطار إجراء بحث ميداني حول علاقة السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي بسلوك المخاطرة لدى السائقين ، ومن أجل هذا نضع بين أيديكم عددا من البنود التي تقيس نمط السلوك أ والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة ونرجو منكم: وضع علامة (X) في الخانة المناسبة :

- حسب درجة تطابق المحور مع الموضوع .
 حسب درجة تطابق البند مع المحور .

ونشكركم مسبقا على مجهوداتكم المبذولة في سبيل انجاز هذا البحث .

إشراف الدكتور:
نعموني مراد

إعداد الطالبة :
بوعيشة فتحية

2011-2010

الفرضيات :

1. هناك علاقة بين نمط السلوك أ والتفاؤلية الدفاعية .
- 2- هناك علاقة بين نمط السلوك أ وسلوك المخاطرة .
- 3- هناك علاقة بين التفاؤلية الدفاعية و سلوك المخاطرة .
- 4- هناك فروق بين المرتكبين وغير المرتكبين للحوادث في نمط السلوك أ وسلوك المخاطرة .
- 5- تتساوى أبعاد نمط السلوك أ في نسبة تأثيرها على سلوك المخاطرة .

النمط السلوكي أ : Types .A Behavior Pattern

هو احد الأنماط السلوكية للشخصية حيث يتسم أفرادها بارتفاع مستوى الطموح ، الكفاح من اجل الانجاز و التنافس ، الإحساس الدائم بالعجلة ، التسابق مع الوقت و يميل هؤلاء الأفراد إلى العدوانية و السرعة في اتخاذ قراراتهم ، ويضم المحاور التالية :

السرعة و نفاذ الوقت : وتضم الكلام السريع ، الحديث الانفجاري ، الإحساس بضيق الوقت ، عدم الصبر، الشعور بالذنب عند الاسترخاء .

الطموح و المثابرة: وتضم الكفاح المستمر لإنجاز المزيد من الأعمال ، وتيرة أدائهم متزايدة ، رغبة ودافع للتفوق .

التوتر و الانفعال : ويضم القابلية للاستثارة ، التوتر العصبي ، الغضب ، الإحساس بضغط الحياة .

المنافسة والاستغراق في العمل : الانشغال بالعمل ، عدم أخذ قسط من الراحة ، تحدي الآخرين ، حب المنافسة .

العدوانية والإندفاع : التسرع ، التهديد ، العنف ، المعارضة .

التفاؤل غير الواقعي : Optimisme Irréaliste Unrealistic Optimism :

توقع إيجابي للأحداث المستقبلية مما يجعل الشخص ينتظر الأحسن ويستبعد الأسوأ مما قد يتسبب في حدوث نتائج غير متوقعة قد تعرضه للمخاطر . ويضم الأبعاد التالية :

الجانب الصحي : اعتقاد الفرد الغير واقعي اتجاه الصحة والمرض .

الجانب المهني والاجتماعي : الاعتقاد الغير الواقعي للمستقبل المهني والاجتماعي انجازاته واهتماماته .

الجانب المالي : اعتقاد الفرد الغير الواقعي تجاه مستقبله المادي .

سلوكات القيادة المخاطرة : comportements de conduite à risque : نمط من الاستجابة يتم

تحت شروط اللابيقين أو هو قرار لاعقلاني ينطوي على مغامرة ، وتضم الأبعاد التالية :

السياقة الغير قانونية : قيام السائق بسلوكات مجازفة قد تدفع به إلى عقاب قانوني .

السياقة الغير أخلاقية : قيام السائق بسلوكات غير مقبولة أخلاقيا .




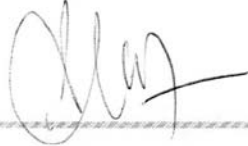
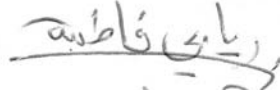

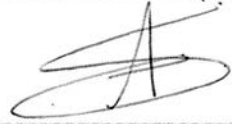
السياقة الغير صحية : قيام السائق بسلوكات غير صحية .

5- قائمة أسماء المحكمين :

جامعة سعد دحلب البليدة
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا
تخصص علم النفس العيادي

قائمة الأساتذة المحكمين :

الإمضاء	الأساتذة
	نعموني مراد
	حدار عبد العزيز
	بوسالم عبد العزيز
	كركوش فتيحة
	فاضلي أحمد
	اليازدي فاطمة الزهراء
	سوري سامية
	
	جرود نسيمة

	نعموني سمير
	العقون كمال الدين
	غربي مونية
	عيسو عقيلة
	ريابي فاطمة
	ماكور الطيب
	أيت فني محمد السعيد نعيمة

6- صدق المحكمين لمقياس نمط السلوك أ

المحور	البند	me	N/2	CVR	مستوى الدلالة
السرعة و نفاذ الصبر	1	13	6.5	1	دالة عند 0,05
	2	13	6.5	1	
	3	8	6.5	0,23	
	4	10	6.5	0,53	
	6	2	6.5	0,84	
	13	8	6.5	0,23	
	22	12	6.5	0,84	
	29	11	6.5	0,69	
	34	12	6.5	0,84	
	35	13	6.5	1	
	40	13	6.5	1	
	41	12	6.5	0,84	
	47	13	6.5	1	
	48	08	6.5	0,23	
الطموح و المثابرة و العدوانية	5	11	6,5	0,69	دالة عند 0,05
	7	12	6,5	0,84	
	8	8	6,5	0,23	
	17	8	6,5	0,23	
	26	9	6,5	0,38	
	30	13	6,5	1	
	33	12	6,5	0,84	
	37	12	6,5	0,84	
	39	12	6,5	0,84	
42	12	6,5	0,84		

	0,53	6,5	10	43	
	1	6,5	13	46	
	0,84	6,5	12	11	
	1	6,5	13	12	
	1	6,5	13	15	
	0,23	6,5	8	16	
	0,84	6,5	12	20	
	0,69	6,5	11	03	
	0,23	6,5	8	24	
دالة عند	0,84	6,5	12	25	المنافسة و
0,05	0,84	6,5	12	27	الإستغراق في
	0,84	6,5	12	31	العمل
	1	6,5	13	36	
	0,53	6,5	10	40	
	0,53	6,5	10	44	
	0,84	6,5	12	45	

	0,23	6,5	08	10	
	0,84	6,5	12	09	
دالة عند	1	6,5	13	14	
0.05	0,84	6,5	12	18	التوتر و
	0,53	6,5	10	19	الانفعال
	1	6,5	13	21	
	1	6,5	13	28	
	0,84	6,5	12	32	
				38	

7- صدق المحكمين لمقياس التفاؤل غير الواقعي :

المحور	البند	me	N/2	CVR	مستوى الدلالة
	2	2	6,5	0,23	
	10	3	6,5	0,23	
	12	13	6,5	1	
	13	11	6,5	0,69	
	14	13	6,5	1	
الجانب	16	11	6,5	0,69	
الصحي	20	12	6,5	0,84	دالة عند
	25	13	6,5	1	0.05
	26	8	6,5	0,23	
	27	10	6,5	0,53	
	28	11	6,5	0,69	
	31	12	6,5	0,84	

	0,53	6,5	10	32	
	0,53	6,5	10	33	
			11		
	0,69	6,5	8	1	
	0,23	6,5	8	4	
دالة عند	0,23	6,5	9	6	
0,05	0,38	6,5	13	22	الجانب المهني
	1	6,5	8	30	
	0,23	6,5	8	7	
	0,23	6,5	8	11	
	0,23	6,5	8	18	
دالة عند	0,23	6,5	8	19	الجانب
0,05	0,84	6,5	12	21	المعنوي و
	1	6,5	13	23	الاجتماعي
	1	6,5	13	3	
	0,84	6,5	12	5	
	0,53	6,5	10	8	
	0,23	6,5	8	9	
دالة عند	0,69	6,5	11	15	الجانب المالي
0,05	0,84	6,5	12	17	
	1	6,5	13	24	
	1	6,5	13	29	

ملحق ث:

8- التعديلات التي أجريت على مقياس نمط السلوك أ

رقم البند	قبل التعديل	بعد التعديل
3	عندما يتكلم أحد الأشخاص أشعر برغبة في إهمال كلماته حتى ينهي حديثه .	عندما يتحدث أحد الأشخاص أظاهر بعدم سماع حديثه .
8	لا يهتمي الاعتناء بصحتي في سبيل إنجاز علمي .	لا يهتمي الاعتناء بصحتي في سبيل إنجاز عملي .
13	غالبًا ما اجلس على حافة المقعد ولا أسترخي عليه .	غالبًا ما اجلس على حافة المقعد.
16	غالبًا ما تصدر عني إيماءات أو إشارات من يدي أو وجهي عندما أستغرق في الحديث.	غالبًا ما تصدر عني إشارات من يدي عندما أستغرق في الحديث.
17	أشعر أن لدي آمال وطموحات أود أن أحققها .	أشعر أن لدي آمال وطموحات كثيرة أرغب في تحقيقها .
20	استغرق في أداء العمل لفترات طويلة .	استغرق فترات طويلة في أداء العمل.
24	أفضل أوقاتي عندما أكون مشغول بالعمل.	أفضل أوقاتي عندما أكون منهمكا بالعمل.
26	أحب أن أنجز ما أقوم به من عمل قبل وقته المحدد.	أحب أن أنجز عملي قبل وقته المحدد.
27	أشعر بالعجز عندما يقود أحد الأشخاص سيارته أمامي بهدوء.	أشعر بالتوتر عندما يقود أحد الأشخاص سيارته أمامي بهدوء.
35	كثيرًا ما أكتفي بإيماءات رأسي كاستجابة لاستجابة الآخرين	كثيرًا ما أكتفي بإيماءات رأسي و يدي كاستجابة لآخرين
43	تتناوبني مشاعر العدوانية تجاه الآخرين الذين يوجهون إلي نقد شخصيين	تتناوبني مشاعر العدوانية تجاه من ينتقدوني
45	بسبب ضيق الوقت فإنني أفضل إرسال هدية بدلًا من ذهابي لمجاملة أحد الأصدقاء	أفضل اغتنام وقتي في العمل بدلًا من تضييعه مع الأصدقاء

أشعر بالعدوان اتجاه أي شخص يحاول إعاقتي عن تحقيق أهدافي	أشعر بالعدوان اتجاه أي شخص يحاول إعاقتي عن تحقيق أهدافي	46
--	--	----

9- التعديلات التي أجريت على مقياس التفاؤل غير الواقعي :

رقم البند	قبل التعديل	بعد التعديل
1	أجد وظيفة بعد التخرج	أتوقع أن أجد وظيفة بعد خروجي من الراسة.
2	اضطجع مريحا في فراشي لمدة شهر	أشعر أني سأبقى مريضا في فراشي.
3	أطرد من الجامعة.	أتوقع أن أطرد من الجامعة (إن كنت طالباً).
4	أحصل على جائزة نوبل.	أشعر أني سوف أحصل على جائزة وطنية أو دولية.
7	أتزوج من امرأة ثرية.	سوف أتزوج من امرأة جميلة أو ذات جاه.
9	انقلب في سيارتي.	أشعر أنني سأنقلب بسيارتي.
10	أسافر إلى أوروبا و أمريكا	سوف أسافر إلى الخارج.
11	أطلق شريكة حياتي بعد إمضاء فترة قصيرة من الزواج.	لدي شعور بأنني سوف أطلق زوجتي بعد مضي فترة قصيرة من الزواج.
18	تنشر الصحف اليومية عن انجازاتي و تحصيلي.	أتوقع أن تنشر الصحف اليومية عن انجازاتي و أعمالتي.
19	أتعاطي حبوبا مخدرة.	سوف أتعاطي أدوية.
26	أطرد من العمل.	أتوقع أن أطرد من العمل إن كنت عاملاً.

10- الدراسات والمقاييس المستخدمة في تحديد عبارات سلوك القيادة المخاطرة :

الدراسات و المقاييس	العبارات المقتبسة
مقياس سلوك المخاطرة	<ul style="list-style-type: none"> - القيادة في حالة سكر. - عدم تزويد المركبة بقارورة إخماد الحرائق. - عدم استعمال حزام الأمان. - ركوب دراجة سارية بدون واقى الرأس. - سيطرة السيارة في حالة التعب و الإرهاق.
دراسة إحصائية لحوادث المرور من 1980 2008 مجلة الوقاية و السيادة	<ul style="list-style-type: none"> - التجاوز الخطير. - عدم احترام إشارات المرور. - عدم احترام مسافة الأمان. - عدم احترام مبدأ الأولوية. - السيادة دون الحيابة على رخصة السيادة. -
حالة السلامة المرورية في إمارة دبي لعام 2002	<ul style="list-style-type: none"> - السرعة الزائدة. - الإهمال و عدم الاهتمام. - عدم ترك مسافة كافية.
المادة 69 من القانون الجريدة الرسمية	<ul style="list-style-type: none"> - المناورات الخطيرة. - السير في الإتجاه الممنوع. - عدم الإمتثال لإشارات الأمر بالتوقف. - الإستعمال اليدوي للمحمول. - تشغيل الراديو.

جامعة سعد دحلب البليدة
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا
تخصص علم النفس العيادي

بحث لنيل شهادة الماجستير
في علم النفس العيادي

الموضوع :

علاقة السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي بسلوك المخاطرة
دراسة وصفية مقارنة عند الشباب المرتكبين وغير المرتكبين لحوادث المرور

التعليمة :

في إطار إجراء بحث ميداني حول علاقة السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي بسلوك المخاطرة لدى السائقين ،
وذلك بغرض نيل شهادة الماجستير في علم النفس العيادي ومن أجل هذا نضع بين أيديكم هذه المقاييس ونرجو منكم
الإجابة عنها مع العلم أن اجابتم ستحاط بالسرية والكتمان ولا تستعمل إلا لغرض علمي بحت.
ونشكركم مسبقا على مساعدتكم لنا في انجاز هذا البحث .

تحت إشراف الدكتور:

نعموني مراد

من إعداد الطالبة :

بوعيشة فتحية

ملحق ج : المقاييس في صورتها النهائية:

استمارة معلومات

التعليمة : ضع علامة (*) في المكان المناسب :

1- الجنس :

ذكر أنثى

2- العمر:

أقل من 19 سنة 20-29 سنة من 30-39

40-49 سنة 50-59 سنة أكبر من 60

3- المستوى التعليمي :

أمي أساسي ثانوي جامعي دراسات عليا

4- الحالة الاجتماعية :

أعزب مرتبط متزوج مطلق أرمل

5- مكان الإقامة :

6- المهنة :

7- الأقدمية في السياقة :

8- نوع رخصة السياقة :

9- هل سبق وأن تعرضت لحادث سير : نعم

إذا كانت إجابتك بنعم فكم حادث تعرضت له : () وكم كان عمرك آنذاك ؟

.....

.....

.....

10- هل سبق لك وأن تلقيت عقوبات بسبب مخالفتك للقوانين :

نعم

إذا كانت إجابتك بنعم فما هي هذه العقوبات:

سحب الرخصة غرامة مالية السجن عقوبة أخرى

11- كم عدد ساعات السياقة في اليوم :

12- كم عدد الساعات التي تستغرقها في النوم:

11- مقياس نمط السلوك أ

ضع علامة (x) تحت (نعم) إذا كانت إجابتك على العبارة بالإيجاب، و تحت (لا) إذا كانت إجابتك عليها بالنفي، أما إذا كنت مترددا في الإجابة فضع علامة (x) تحت كلمة نوعا ما.
أرجو أن تجيب على كل العبارات ولا تترك عبارة بدون إجابة، مع العلم أنه لا توجد إجابات صحيحة و أخرى خاطئة، فالمطلوب منك أن تعبر تعبيراً صادقا عن رأيك.

البنود	نعم	لا	نوعا ما
1- أفضل أن أتناول طعامي بسرعة .			
2- يهمني أن انهي الحديث مع الآخرين بسرعة .			
3- عندما يتحدث أحد الأشخاص أظاهر بعدم سماع حديثه .			
4- كثير ما يكون ذهني مشغولا بأكثر من فكرة في نفس الوقت .			
5- أشعر أنني شخص شديد الطموح .			
6- أشعر أنني شخص غير صبور .			
7- السعي إلى إحراز النجاح هو هدف حياتي .			
8- لا يهمني الاعتناء بصحتي في سبيل انجاز عملي .			
9- أعاني كثيرا من ضغوط الحياة .			
10- أشعر أنني شخص سريع الانفعال .			
11--أسعى إلى التفوق فيما فشل الآخرون في أدائه .			
12-أفضل العمل الذي يتيح لي فرصة المنافسة .			
13- غالبا ما اجلس على حافة المقعد .			
14- أشعر بالتوتر في أوقات كثيرة .			
15-أعاني من بعض المشاكل الصحية بسبب الإرهاق في العمل .			
16-غالبا ما تصدر عني إشارات من يدي عندما أستغرق في الحديث .			
17- أشعر أن لدي آمال وطموحات كثيرة أرغب في تحقيقها .			
18- أشعر أن أعصابي مشدودة بسبب مسؤولياتي الكثيرة في العمل .			
19- أنفجر غاضبا في كثير من الأحيان .			
20- أستغرق فترات طويلة في أداء العمل.			

			21- أطبق قبضة يدي بشدة عندما أكون منفعلا بالحديث .
			22-كثيرا ما استخدم كلمات مثل (آه آه آه) لكي أنهى الحديث مع الآخرين بسرعة .
			23-أسعى إلى إثبات تفوقي على أقراني في أي مجال .
			24- أفضل أوقاتى عندما أكون منهمكا بالعمل .
			25- كثيرا ما يلومني أفراد أسرتي لانشغالي عنهم بالعمل .
			26- أحب أن أنجز عملي قبل وقته المحدد .
			27- استغراقي في العمل لا يجعلني أشعر بالتعب .
			28- استمتع بقضاء إجازتي دون أن أشعر بالقلق أو التوتر.
			29- لا أستطيع الوفاء بجميع مواعيدي بسبب ضيق الوقت.
			30- لا شئ يشعرني بالسعادة قدر نجاحي في العمل .
			31-أنتباهي دائما بقدراتي على إنجاز أي عمل بسرعة كبيرة .
			32- أشعر بالتوتر عندما يقود أحد الأشخاص سيارته أمامي بهدوء .
			33- أشعر أنني قادر على إنجاز ما يفعله الآخرون بطريقة أفضل .
			34- عندما تطرأ على ذهني فكرة فإنني أنفذها فوراً .
			35- كثيرا ما أكتفي بإيماءات رأسي كاستجابة لحديث الآخرين .
			36- انشغالي الدائم بالعمل لا يترك لي وقتا للراحة .
			37- تمتلكني مشاعر العدوانية اتجاه أي شئ يمنعني من إثبات جداتي .
			38- ضغوط العمل تجعلني في حالة قلق مستمر .
			39- أشعر بنفاز الصبر حيال المعدل البطئ الذي تجري به معظم الأمور.
			40- كثيرا ما أتناول طعامي في مكان العمل بسبب ضيق الوقت
			41-أشعر أنني في صراع مع الوقت.
			42- أشعر أنني شخص مندفع .
			43- تنتابني مشاعر العدوانية تجاه من ينتقدونني .
			44 لا أخشى المنافسة بل أسعى إليها .
			45-أفضل اغتنام وقتي في العمل بدلا من تضييعه مع الأصدقاء.

			46- أشعر بالعدوانية اتجاه أي شخص يحاول إعاقتي عن تحقيق أهدافي .
			47- سرعتي في الحركة والعمل تسبب لي بعض المشاكل .
			48- لا أحتمل الانتظار لفترات طويلة .
			49- لدي رغبة في تحطيم الأشياء وتكسيها .
			50- أعتقد أن القوة هي الوسيلة الأسرع لإقناع الآخرين .
			51- أشعر أنني مدفوع للتشاجر مع الغير .
			52- أستخدم في أحاديثي العادية كلمات تحمل معنى التهديد .

12- مقياس التفاؤلية الدفاعية

فيما يلي مجموعة من الأحداث المهمة التي يحتمل أن يتعرض الفرد لبعض منها في حياته اليومية، بعض هذه الأحداث سار و البعض الآخر مفعج.

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 (x) أمام الاختيار المناسب .

البنود	لا	قليلا	متوسط	كثيرا	كثيرا جدا
1-أتوقع أن أجد مهنة بعد خروجي من الدراسة .					
2- أشعر أنني سأبقى مريضا في فراشي .					
3-أتوقع أن يبدأ راتبي من 100000 دينار جزائري .					
4- أتوقع إن أطرده من الجامعة (إن كنت طالبا) .					
5-سوف أمتلك سيارة فاخرة .					
6-سأخطئ في اختيار مستقبلي المهني .					
7-أشعر أنني سوف أحصل على جائزة وطنية أو دولية .					
8-سأفقد جميع ممتلكاتي الشخصية .					
9-سوف أتزوج من امرأة جميلة أو ذات جاه .					
10- أشعر أنني سأنقلب بسيارتي .					
11-سوف أسافر إلى الخارج .					

					12- سوف أصاب بالصلع المبكر .
					13- أشعر أنني سأعيش حتى سن الثمانين .
					14-سوف أصاب بأحد أمراض السرطان.
					15- أتوقع أن أربح في مسابقة مبلغ قدره 10000000دج.
					16-سوف يبتر طرف من أطراف جسمي.
					17- أتوقع أن أمتلك منزلا خاصا كبيرا. (قصر).
					18- لدي شعور بأنني سوف أطلق زوجتي بعد مضي فترة قصيرة من الزواج .
					19-أتوقع أن تنشر الصحف اليومية عن انجازاتي وأعمالي .
					20-لدي شعور بأنني سوف أفقد قواي العقلية أو أصاب بالجنون .
					21-سوف أكون رجل أعمال ناجح .
					22-سأعمل في مجال يناسب قدراتي واهتماماتي .
					23-سوف أنجب طفلا موهوبا .
					24- سأكون ضحية اختلاس أو نصب .
					25-لدي شعور بأنني لن أتردد إلى المستشفيات خلال الخمس السنوات المقبلة .
					26-سوف أتعاطي أدوية أو حبوبا مخدرة.
					27-سوف أحافظ على وزني الحالي طوال عشرة سنوات متتالية .
					28-أشعر بأنني سوف أصاب بنوبة قلبية قبل بلوغ سن الأربعين عاما .
					29- لدي شعور بأن دخلي السنوي سوف يتضاعف كل خمس سنوات .
					30-أتوقع أن أطرد من العمل (إن كنت عاملا) .

					31-سوف أحاول الانتحار .
					32-أتوقع أن أصاب بتشوّهات من جراء حادث تصادم مروري .
					33-سأصاب بصداع مزمن.

13 - مقياس سلوك المخاطرة

فيما يلي مجموعة من العبارات التي يحتمل أن تقوم بها عند قيادتك لسيارتك، اقرأ كل عبارة بوضوح ، ثم حدد مدى احتمال قيامك بهذه السلوكات من خلال وضع علامة (x) أمام الاختيار المناسب بالنسبة لك .

البنود	اطلاقا	نادرا	أحيانا	غالبا	دوما
1- الإلتفاف إلى المقاعد الخلفية أثناء السياقة .					
2- إشعال الأضواء الأمامية ((phares مقابل سيارة أخرى					
3- القيام بالمناورات الخطيرة .					
4- إشعال الأضواء الأمامية ((phares أثناء السير خلف سيارة أخرى.					
5- مضاعفة السرعة أثناء تجاوزك من طرف سيارة أخرى.					
6- تجاوز السرعة المحددة.					
7- القيادة مع عدم معرفته بالطريق .					
8- شتم سائق آخر ارتكب خطأ .					
9- تناول المأكولات أثناء القيادة .					
10- عدم مراقبة ضغط العجلات وحالة المركبة .					
11 تشغيل الراديو بصوت عال أثناء القيادة.					
12- عدم ترك مسافة الأمان بينك وبين المركبة التي تسبقك .					

					13- عدم الالتزام بإشارات المرور .
					14- تجاهل عبور الحيوانات .
					15- القيادة دون الحيازة على رخصة السياقة.
					16- عدم احترام مبدأ الأولوية .
					17- السياقة أثناء السفر لمدة طويلة دون توقف .
					18- السير في الرصيف المخصص للوقوف الإستعجالي .
					19- عدم حمل حقيبة الإسعافات الأولية في السيارة .
					20- القيادة بعد تناول بعض الأدوية تنصح بعد السياقة بعدم تناولها.
					21- القيادة بدون عجلة احتياطية.
					22- شتم راجل أبطاً أثناء قطع الطريق...
					23- تجاهل السائق للإشارة الضوئية .
					24- رمي المخلفات من السيارة .
					25- عدم استعمال حزام الأمان .
					26- عدم تزويد السيارة بضرورة إخماد الحرائق .
					27- لا يتوقف عند سماع صفارات إنذار السيارات ذات الأولوية (الإسعاف، الشرطة...) .
					28- تجاوز المركبات تجاوزاً خطيراً .
					29- ركوب دراجة نارية بدون وافي الرأس (الخوذة) .
					30- شراء رخصة السياقة.
					31- القيادة بعد استعمال قطرات أعين تضعف الرؤية .
					32- عدم التوقف للسماح للأطفال أو كبار السن بقطع الطريق.
					33- استعمال قطع غيار معشوشة في السيارة.
					34- القيادة في حالة سكر.
					35- استعمال الهاتف النقال عند القيادة .

					36- يسمح لطفل قبل سن 10 سنوات بالجلوس في الأمكان الأمامية .
					37- سيطرة السيارة في حالة التعب والإرهاق .

ملحق ح:

14- جداول اختبار ت للفرضية العامة المتعلقة بنمط السلوك أ وفرضياتها الجزئية :

Statistiques de groupe

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	204	51,1765	14,9988	1,0501
	2,00	196	54,8724	14,7710	1,0551

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
VAR00001	Hypothèse de variances égales	,001	,975	-2,482	398	,013	-3,6960	1,4891	-6,6234	-,7686
	Hypothèse de variances inégales			-2,483	397,755	,013	-3,6960	1,4886	-6,6225	-,7695

Group Statistics						
	VAR00002	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	
VAR00001	dimension1	1.00	202	14.6287	6.55522	.46122
		2.00	191	12.6702	5.23562	.37884

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
VAR00001	Equal variances assumed	.048	.826	3.261	391	.001	1.95856	.60058	.77779	3.13932
	Equal variances not assumed			3.281	380.489	.001	1.95856	.59686	.78500	3.13212

**Test-t
Statistiques de groupe**

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	204	11,1373	2,6801	,1876
	2,00	196	11,0765	2,6889	,1921

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différen ce moyenn e	Différenc e écart- type	Intervall e de confian ce 95% de la différen ce	
									Inférieur e	Supérieur e
VAR00001	Hypothèse de variances égales	,009	,924	,226	398	,821	6,072E- 02	,2685	-,4671	,5886
	Hypothèse de variances inégaies			,226	397,253	,821	6,072E- 02	,2685	-,4672	,5886

**Test-t
Statistiques de groupe**

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	204	8,4608	3,9794	,2786
	2,00	196	9,4337	3,8164	,2726

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral e)	Différen ce moyenn e	Différenc e écart- type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieur e
VAR000 01	Hypothèse de variances égales	,424	,515	-2,494	398	,013	-,9729	,3901	-1,7398	-,2059
	Hypothèse de variances inégales			-2,496	397,999	,013	-,9729	,3898	-1,7392	-,2066

**Test-t
Statistiques de groupe**

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	204	14,7500	4,5433	,3181
	2,00	196	14,5765	4,6043	,3289

d'échantillons indépendants Test

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilaté- rale)	Différen- ce moyenn e	Différenc e écart- type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieur e
VAR0000 1	Hypothèse de variances égales	,060	,806	,379	398	,705	,1735	,4574	-,7258	1,0727
	Hypothèse de variances inégales			,379	396,867	,705	,1735	,4575	-,7260	1,0730

**Test-t
Statistiques de groupe**

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	204	4,1667	3,5011	,2451
	2,00	196	5,4694	3,8755	,2768

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart- type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
VAR00001	Hypothèse de variances égales	4,350	,038	-3,530	398	,000	-1,3027	,3690	-2,0282	-,5773
	Hypothèse de variances inégales			-3,523	390,2 27	,000	-1,3027	,3698	-2,0297	-,5758

15- جداول اختبارات للفرضية العامة المتعلقة بالتفاوت غير الواقعي وفرضياتها الجزئية :

Test-t

Statistiques de groupe

	VAR00004	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00003	1,00	205	87,5463	13,1247	,9167
	2,00	195	85,9333	14,6133	1,0465

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
	Hypothèse de variances égales	,993	,320	1,163	398	,246	1,6130	1,3875	-1,1147	4,3407
	Hypothèse de variances inégales			1,159	388,445	,247	1,6130	1,3912	-1,1222	4,3482

Test-t

Statistiques de groupe

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	205	27,8341	6,6341	,4633
	2,00	195	27,0256	6,3906	,4576

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
	Hypothèse de variances égales	,575	,449	1,240	398	,216	,8085	,6519	-,4730	2,0900
	Hypothèse de variances inégales			1,241	397,9 35	,215	,8085	,6512	-,4718	2,0888

Test-t
Statistiques de groupe

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	205	15,9220	5,0394	,3520
	2,00	195	16,6615	5,4022	,3869

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
VAR00001	Hypothèse de variances égales	,361	,548	-1,417	398	,157	-,7396	,5221	-1,7660	,2868
	Hypothèse de variances inégales			-1,414	392,405	,158	-,7396	,5230	-1,7678	,2887

Test-t

Statistiques de groupe

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	205	43,7902	5,2970	,3700
	2,00	195	42,2462	6,9853	,5002

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
VAR00001	Hypothèse de variances égales	6,367	,012	2,499	398	,013	1,5441	,6180	,3292	2,7590
	Hypothèse de variances inégales			2,482	361,436	,014	1,5441	,6222	,3206	2,7676

16- جداول اختبار ت للفرضية العامة المتعلقة بسلوك القيادة المخاطرة وفرضياتها الجزئية :

**Test-t
Statistiques de groupe**

	VAR0002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	210	27,0810	15,7060	1,0838
	2,00	190	36,3474	19,7403	1,4321

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
VAR00001	Hypothèse de variances égales	5,375	,021	-5,218	398	,000	-9,2664	1,7759	-12,7577	-5,7751
	Hypothèse de variances inégales			-5,159	360,542	,000	-9,2664	1,7960	-12,7984	-5,7345

Test-t
Statistiques de groupe

	VAR00004	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00003	1,00	207	7,2802	5,2712	,3664
	2,00	193	9,5181	6,2676	,4511

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyenne s							
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilaté rale)	Différence moyenne	Différence écart- type	Intervalle de confiance 95% de la différence		
									Inférieure	Supérieure	
VAR00003	Hypothèse de variances égales	4,719	,030	-3,874	398	,000	-2,2379	,5777	-3,3736	-1,1022	
	Hypothèse de variances inégaes			-3,851	376,2 35	,000	-2,2379	,5812	-3,3807	-1,0952	

Test-t
Statistiques de groupe

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	207	8,0918	6,5282	,4537
	2,00	193	12,0207	8,9250	,6424

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatérale)	Différence moyenne	Différence écart-type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
VAR00001	Hypothèse de variances égales	5,039	,025	-5,049	398	,000	-3,9289	,7782	-5,4588	-2,3990
	Hypothèse de variances inégales			-4,995	350,127	,000	-3,9289	,7865	-5,4758	-2,3820

Test-t

Statistiques de groupe

	VAR00002	N	Moyenne	Ecart-type	Erreur standard moyenne
VAR00001	1,00	207	11,7536	6,4929	,4513
	2,00	193	14,6166	6,9939	,5034

Test d'échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test-t pour égalité des moyenne s						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral e)	Différence moyenne	Différenc e écart- type	Intervalle de confiance 95% de la différence	
									Inférieure	Supérieure
VAR000 01	Hypothèse de variances égales	,288	,592	-4,246	398	,000	-2,8630	,6743	-4,1887	-1,5373
	Hypothèse de variances inégales			-4,235	389,895	,000	-2,8630	,6761	-4,1922	-1,5337

ملحق خ أساليب الحملات التوعوية
المعلقة الإشهارية التوعوية



المصقة الإعلانية التوعوية



المطوية الإعلانية التوعوية

أهداف الحملة التوعوية - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة	رسالة الحملة التوعوية - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي	أهداف الحملة التوعوية - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة
<ul style="list-style-type: none"> - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة 	<ul style="list-style-type: none"> - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة 	<ul style="list-style-type: none"> - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة - تعزيز الوعي المجتمعي - تعزيز ثقافة السلامة

المفتاحيات

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل المركز الوطني لتوعية والأمن على الطرق	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل المركز الوطني لتوعية والأمن على الطرق	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل المركز الوطني لتوعية والأمن على الطرق
	<p> خلال السنة 2024، بلغ عدد الحوادث المرورية 12,500، وبمقتضى نسبة 10.5% من الحوادث المرورية التي تسببت في 1,500 حالة وفاة، وبلغ عدد الجرحى 15,000، من بينهم 5,000 حالة وفاة. </p> 	
ضمان سلامة جميع مستخدمي وسائل النقل	لا توجد حياة بلا سلامة - لا توجد حياة بلا سلامة	ضمان سلامة جميع مستخدمي وسائل النقل