

**République Algérienne Démocratique
et Populaire**

Ministère de l'Enseignement Supérieur
Et De La Recherche Scientifique
-Université –Batna 01
Faculté des Sciences Humaines Et Sociales
Département De Psychologie et Sciences De
L'Education et L'Orthophonie



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية
الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة - باتنة 01 -
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم علم النفس وعلوم التربية
والأرطونيا

شعبة علم النفس

الرقم التسلسلي:

رقم التسجيل:

دور المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية في التنبؤ بسلوك القيادة الخطرة للسيارات

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في علم النفس
تخصص: علم النفس العيادي

إشراف الأستاذ الدكتور
نور الدين جبالي

إعداد الطالبة الباحثة
سارة أشواق بهلول

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة	الرتبة العلمية	إسم الأستاذ
رئيسا	جامعة باتنة 1	أستاذ	محمد الهادي رحال غربي
مشرفا ومقررا	جامعة باتنة 1	أستاذ	نور الدين جبالي
عضوا	جامعة باتنة 1	أستاذ	حنيفة صالح
عضوا	جامعة خميس مليانة	أستاذ محاضر " أ "	سعد الدين بوطبال
عضوا	جامعة مسيلة	أستاذ محاضر " أ "	سعيد قارة
عضوا	جامعة بسكرة	أستاذ محاضر " أ "	يوسف جواوي

السنة الجامعية: 2018 / 2019

شكر وتقدير

الشكر أولاً ودائماً لله عز وجل الذي سخر لنا من نعمه لاكتمال هذه الدراسة. وثانياً كل الشكر والتقدير إلى من مد لي يد العون من قريب أو من بعيد.

وأخص بالشكر الأستاذ الفاضل/جباري نور الدين الذي تفضل بقبول الإشراف على هذه الدراسة، ومنحني جهداً ووقتاً، ولم يدخر وسعاً في توجيهي لإتمام هذه الدراسة.

كما أتقدم ببالغ الشكر والامتنان إلى كل الأساتذة المحترمين (لجنة المناقشة) الذين قبلوا مناقشة هذه الدراسة، وتكبدوا عناء السفر، لإفادتي بخبرتهم وتقديم مجموعة من الملاحظات والاقتراحات من شأنها أن تحسن من هذا العمل.

وأتقدم بالشكر إلى جميع أعضاء مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق بجامعة باتنة 1-الجزائر، وأخص بالذكر مدير المخبر الأستاذ/رحال غربي محمد الهادي، لما قدمه لي طيلة سنوات هذا العمل، إذ لم يبخل علي بتوجيهاته، وملاحظاته القيمة.

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى عائلتي التي صبرت معي وأعانتني على تحمل مشاق هذه الدراسة؛ والتي كنت أتمنى أن يكونوا جميعهم حاضرين معي في هذا اليوم (رحم الله امي)، (رحم الله والدي وأخي) الذين فقدتهم خلال السنة الفارطة.

ولا أنسى بالشكر كل من رفيقاتي، زملائي وزميلاتي في العمل وأصدقائي الذين كانوا بمثابة العائلة الثانية بالنسبة لي، ومنحوا لي كل الطمأنينة والعون لإتمام هذا العمل.

وكأي عمل ميداني، أشكر كل ما ساهم في توزيع أدوات الدراسة على مستوى 16 ولاية، وكذلك أشكر كل أفراد العينة الذين قبلوا المشاركة في هذه الدراسة.

وما هذا الجهد الذي أضعه بين أيديكم إلا مساهمة أردت بها التطوير فإن وفقت فبفضل من الله ونعمه وإن كان عدا ذلك فحسبي أن النقص سمة أعمال البشر.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد وعلى إله وصحبه وسلم.

المستخلص

هدفت الدراسة الحالية إلى البحث عن إمكانية المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية في التنبؤ بسلوكات السياقة الخطرة (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة)، ومحاولة اختبار صدق نموذج لتفسير العلاقة بين متغيرات الدراسة عن طريق نموذج تحليل المسار بواسطة برنامج AMOS. وذلك من أجل اقتراح نموذج بنائي يساعد على تغيير سلوكات الخطر عند السائقين. لتحقيق ذلك، اتخذت الدراسة المنهج الوصفي بالاعتماد على ثلاث مقاييس أعدت من طرف الباحثة، وهي: مقياس سلوكات السياقة الخطرة، مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية ومقياس المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة، وزعت على عينة تراوحت 2225 سائق من مختلف الجنسين، بمتوسط عمري 34 سنة و10 أشهر، من 16 ولاية-الجزائر-اختيرت بطريقة مدروسة. استخدمت الباحثة الأساليب الإحصائية اللازمة لهذه الدراسة بالاعتماد على نظام SPSS V24 وبرنامج AMOS V24.

وقد أسفرت الدراسة عن مجموعة من النتائج من أبرزها: أنه يمكننا التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة وسلوك التجاوزات الخطيرة من خلال الحواجز المدركة والفوائد المدركة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية، الاتجاه نحو احترام القانون والاتجاه نحو التفاعل مع المحيط. وتعزى هذه النتائج إلى الخصائص الديمغرافية (العمر، المستوى التعليمي والخبرة في السياقة) وكذلك إلى بعض العوامل النفسية (التفاؤلية الدفاعية، والخصائص النفس فيزيولوجية في مرحلة الشباب). كما توصلت الدراسة إلى أن دخول الاتجاه نحو احترام القانون كوسيط في العلاقة بين سلوكات الخطر (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة) والمعتقدات الصحية (الحواجز المدركة والفوائد المدركة)، حسن من التأثير على هذه السلوكات؛ وعلى حسب مؤشرات المطابقة، فإن النماذج المقترحة من طرف الباحثة تعتبر صادقة ومطابقة للنموذج الأساسي للدراسة.

توصي الدراسة بمجموعة من التوصيات والاقتراحات من أبرزها: الاعتماد على المتغيرات الوسيطة مثل الاتجاه نحو احترام القانون ومتغيرات المعتقدات الصحية، في البرامج المعتمدة من طرف الدولة في تغيير سلوكات السياقة الخطرة، والترويج لها من خلال الحملات التحسيسية المدروسة. وكذلك الاعتماد على برامج القيادة الدفاعية في رسكلة سلوك السائقين وتهدئته ليصبح سلوك سياقة صحي.

الكلمات المفتاحية: سلوك السياقة الخطر، المعتقد الصحي، القيادة الدفاعية، توقع الخطر، السلامة المرورية

ABSTRACT

The present study is intended to investigate the extent to which health beliefs and attitude towards traffic safety can predict dangerous driving behaviour (excessive speed and overtaking driving), and testing the conformity of the Model proposed to explain the effects of the path Modelling by using *AMOS*, and to propose a structural model that helps to change driver's risk behaviours. To achieve this, the study took the descriptive approach based on three scales prepared by the researcher: the scale of dangerous driving behaviour, the scale of attitude towards traffic safety, and the scale of health beliefs related to driving, distributed to a sample of 2225 drivers of all genders, with an average age of 34 years and 10 months, from 16 states - Algeria - were chosen in a studied way.

The researcher used the statistical methods needed for this study relying on *SPSS V24* and *AMOS V 24*. The study resulted in a series of results: we can predict the behaviour of excessive speed and overtaking driving through perceived barriers and perceived benefits, the attitude towards personal safety, the attitude towards respect for the law and the attitude towards environment. These results are measured onto demographic characteristics (age, educational level and driving experience), and to some psychological factors (Optimism bias, Physiological Psychology at the youth stage).

The study also found that the attitude towards respect for the law as an intermediary in the relationship between risk behaviour and health beliefs (perceived barriers and perceived benefits) improved the impact on these behaviours. According to the Fit Indices structure, the models proposed by the researcher are considered to be reliable and conform to the principal model of the study

The study recommends a set of proposals and suggestions, the most prominent of these are: reliance on intermediate variables such as the attitude towards respect for the law and changing the perception of health beliefs through the public programs that focus on changing dangerous driving behaviours and promoting them through awareness campaigns. Also, integrating the defensive driving and rationalization in order to have healthy driving behaviours.

key words: Dangerous driving behaviours, health belief, defensive driving, risk perception, traffic safety

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتوى
أ-	شكر وتقدير.....
ب-	مستخلص الدراسة باللغة العربية.....
ج-	مستخلص الدراسة باللغة الانجليزية.....
د-	فهرس المحتويات.....
ح-	قائمة الجدأول.....
ي-	قائمة الاشكال.....
الفصل الأول: تقديم الدراسة	
02-	أولاً: موضوع الدراسة.....
04-	ثانياً: مشكلة الدراسة.....
11-	ثالثاً: أهمية الدراسة وأهدافها.....
13-	رابعاً: فرضيات الدراسة.....
14-	خامساً: التعريف الاجرائي لمتغيرات الدراسة.....
14-	1-المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة.....
15-	2-الاتجاهات نحو السلامة المرورية.....
16-	3-سلوكات السياقة الخطرة.....
الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة	
18-	أولاً: الدراسات السابقة.....
19-	ثانياً: الاتجاهات نحو السلامة المرورية.....
19-	1 - العلاقة اتجاه (موقف) Attitude-سلوك.....
22-	2-الاتجاهات نحو السلامة المرورية.....
23-	1.2 القيادة الدفاعية.....
25-	2.2 عوامل القيادة الدفاعية.....
25-	3.2 ملامح السائق الدفاعي.....
27-	4.2 أهمية القيادة الدفاعية.....
28-	ثالثاً: المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة.....
28-	1-العلاقة معتقد BELIEF-سلوك.....
30-	2-نموذج المعتقدات الصحية.....
34-	3-المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة.....

- 1.3 المخاطر المتصورة.....-34-
- 2.3 الفوائد والتكاليف المدركة.....-35-
- رابعاً: سلوكيات السياقة الخطرة.....-36-
- 1-تعريف سلوك السياقة الخطرة.....-36-
- 2-إدراك الخطر وسلوكيات السياقة الخطرة.....-37-
- 3-مظاهر سلوك السياقة الخطرة.....-38-
- 1.3 السرعة المفرطة.....-39-
- 2.3 سلوك التجاوزات الخطيرة.....-45-
- خامساً: العوامل النفسية المؤثرة في سلوك قيادة السيارات.....-46-
- 1-العوامل النفس فيزيولوجية.....-46-
- 1.1 الرؤية.....-47-
- 2.1 التآزر الحسي الحركي.....-48-
- 3.1 اليقظة والتعب.....-49-
- 4.1 الحالة الصحية العامة.....-50-
- 2-العوامل النفسية والنفس اجتماعية.....-51-
- 1.2 الانفعال والغضب.....-51-
- 2.2 الضغط النفسي.....-52-
- 3.2 التوافق النفسي والاجتماعي.....-53-
- 3-العوامل المعرفية.....-54-
- 1.3 ادراك معايير السلامة المرورية.....-54-
- 2.3 تقدير وتوقع الخطر.....-55-
- 3.3 الانتباه والتركيز.....-55-
- 4.3 الكفاءة في معالجة المعلومات.....-56-
- 4-العوامل النزوعية.....-57-
- 1.4 القيم (المسؤولية، الحرية، الاحترام).....-57-
- 2.4 الميول (الميول الانتحارية، الميل إلى تدمير الذات).....-58-
- 3.4 مركز الضبط.....-59-
- 4.4 التفاؤلية الدفاعية.....-60-

الفصل الثالث: واقع سلوكات السياقة الخطرة في الجزائر

- أولاً: معطيات جغرافية وديمغرافية حول الولايات المختارة للدراسة.....-62-
- ثانياً: التوزيع الاحصائي لحوادث المرور من سنة 2012 إلى غاية 2014.....-71-
- 1- عدد الحوادث المرورية، الجرحى وعدد القتلى على المستوى الوطني.....-71-
- 2- الأهمية النسبية لحوادث المرور حسب المناطق.....-73-
- 3- توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب السن.....-74-
- 4- توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب اقدمية رخصة السياقة.....-75-
- 5- ترتيب الولايات حسب الحوادث المرورية من سنة 2012 إلى غاية 2014.....-75-
- ثالثاً: أسباب حوادث المرور في الجزائر.....-77-
- 1- الاسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على المستوى الوطني.....-77-
- 2- الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق.....-78-

الفصل الرابع: إجراءات الدراسة

- أولاً: المنهج المستخدم.....-80-
- ثانياً: حدود الدراسة.....-80-
- 1- الحدود الموضوعية.....-81-
- 2- الحدود الزمانية.....-81-
- 3- الحدود المكانية.....-82-
- ثالثاً: عينة الدراسة.....-82-
- رابعاً: أدوات الدراسة.....-92-
- 1- مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية.....-93-
- 2- مقياس سلوكات السياقة الخطرة.....-101-
- 3- مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة.....-106-
- خامساً: التحليل الاحصائي.....-113-

الفصل الخامس: عرض ومناقشة نتائج الدراسة

- أولاً: الاحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة.....-117-
- 1- بالنسبة لمتغير الاتجاهات نحو السلامة المرورية.....-116-
- 2- بالنسبة لمتغير المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة.....-116-
- 3- بالنسبة لمتغير سلوكات السياقة الخطرة.....-117-
- ثانياً: عرض للنتائج الاستدلالية في ضوء الفرضيات.....-118-
- 1- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الأولى.....-118-
- 2- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثانية.....-128-

- 3- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثالثة.....-131-
- 1.3 العلاقة بين المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة وبين السرعة المفرطة....-131-
- 2.3 العلاقة بين المعتقدات الصحية في السياقة وبين التجاوزات الخطيرة.....-135-
- 4- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الرابعة.....-140-
- 1.4 العلاقة بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين السرعة المفرطة.....-140-
- 2.4 العلاقة بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين التجاوزات الخطيرة....-141-
- 5- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الخامسة.....-148-
- 1.5 هناك قدرة للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية على التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة.....-148-
- 2.5 هناك قدرة للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية على التنبؤ بسلوك التجاوزات الخطيرة.....-153-
- 6- عرض ومناقشة نتائج الفرضية السادسة.....-159-
- 1.6 اختبار النموذج السببي المقترح للعلاقة بين سلوك السرعة المفرطة وبين كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية.....-160-
- 1.1.6 اختبار النموذج الأولي.....-160-
- 2.1.6 اختبار النموذج المعدل.....-163-
- 2.6 اختبار النموذج السببي المقترح للعلاقة بين سلوك التجاوزات الخطيرة وبين كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية.....-172-
- 1.2.6 اختبار النموذج الأولي.....-172-
- 2.2.6 اختبار النموذج المعدل.....-175-
- خلاصة الدراسة.....-183-
- افاق الدراسة ومقترحاتها.....-186-
- المراجع العربية والاجنبية.....-188-
- الملحق 1: توزيع الولايات جغرافيا حسب التوزيع الإداري الجزائري.....-200-
- الملحق 2: احصائيات عامة حول حوادث الطرق في الجزائر.....-201-
- الملحق 3: نتائج تحليل النموذجين المقترحين (سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة) بواسطة برنامج AMOS.....-204-
- الملحق 4: مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية.....-220-
- الملحق 5: مقياس سلوكيات السياقة الخطرة.....-226-
- الملحق 6: مقياس المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة.....-230-
- الملحق 7: مخرجات Spss للفرضيات (3، 4 و5).....-233-

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
-40-	العوامل المؤثرة على اختيار السائقين للسرعة (OMS, 2004)	01
-62-	الولايات المختارة على حسب التقسيم الإداري لولايات الوطن والاحصائيات الوطنية لحوادث المرور	02
-71-	عدد الحوادث المرورية، الجرحى وعدد القتلى من سنة 2012 إلى 2017	03
-73-	الأهمية النسبية لحوادث المرور حسب المناطق	04
-74-	توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب السن من 2012-2014	05
-75-	توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب اقدمية رخصة السياقة من 2012-2014	06
-76-	ترتيب الولايات حسب الحوادث المرورية من سنة 2012 إلى غاية 2014	07
-77-	الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على المستوى الوطني	08
-78-	الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق من 2012 إلى غاية 2014	09
-83-	الولايات المختارة على حسب التقسيم الإداري لولايات الوطن والاحصائيات الوطنية لحوادث المرور	10
-84-	خصائص العينة من حيث السن والنوع	11
-86-	خصائص العينة من حيث المستوى التعليمي	12
-87-	خصائص العينة من حيث الحالة الاجتماعية	13
-88-	خصائص العينة من حيث مكان الإقامة	14
-88-	خصائص العينة من حيث المدة الفعلية في السياقة ومن حيث عدد مرات استعمال السيارة	15
-90-	خصائص العينة من حيث مكان العمل وطبيعة العمل	16
-93-	حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو سلامة المركبة	17
-94-	حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه نحو سلامة المركبة	18
-95-	حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو السلامة الشخصية والسلامة الشخصية	19
-96-	حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين	20
-97-	حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو احترام القانون	21
-98-	حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه نحو احترام القانون	22
-99-	حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط	23
-99-	حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط	24

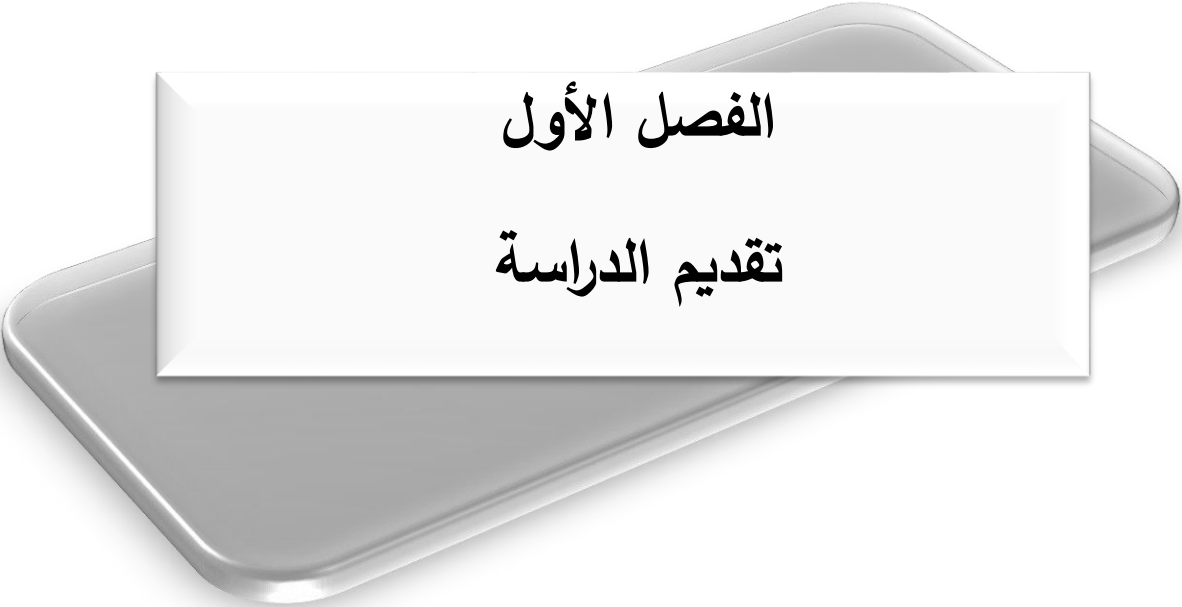
الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
25	حساب الصدق التمييزي لمحور سلوك السرعة المفرطة	-103-
26	حساب الصدق التمييزي لمحور سلوك التجاوزات الخطيرة	-104-
27	حساب صدق التكوين لمحور الحساسية المدركة	-106-
28	حساب الصدق التمييزي لمحور الحساسية المدركة	-107-
29	حساب صدق التكوين لمحور الشدة المدركة	-108-
30	حساب الصدق التمييزي لمحور الشدة المدركة	-108-
31	حساب صدق التكوين لمحور الحواجز المدركة	-109-
32	حساب الصدق التمييزي لمحور الحواجز المدركة	-110-
33	حساب صدق التكوين لمحور الفوائد المدركة	-111-
34	حساب الصدق التمييزي لمحور الفوائد المدركة	-111-
35	المؤشرات المعتمدة للنمذجة البنائية ومحكاتها	-114-
36	عرض نتائج الإحصاء الوصفي للاتجاهات نحو السلامة المرورية	-117-
37	عرض نتائج الإحصاء الوصفي لمتغير المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة	-117-
38	عرض نتائج الإحصاء الوصفي لمتغير سلوكيات السياقة الخطرة	-118-
39	نتائج اختبار (ت) بين الاتجاهات السلبية والاتجاهات الإيجابية	-120-
40	عرض نتائج الفرضية الثانية	-128-
41	عرض نتائج الفرضية الثالثة	-131-
42	خلاصة عرض نتائج الفرضية الثالثة	-139-
43	عرض نتائج الفرضية الرابعة	-140-
44	خلاصة عرض نتائج الفرضية الرابعة	-143-
45	قيم معاملات الارتباط لنموذج الانحدار بين سلوك السرعة المفرطة وبين كل من ابعاد المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية	-148-
46	قيمة تحليل التباين (F) لاختبار دلالة معنوية الانحدار (دلالة معامل الارتباط المتعدد) السرعة المفرطة	-149-
47	معاملات الانحدار ودلالاتها الإحصائية لمتغيرات (المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية) على متغير (السرعة المفرطة)	-150-
48	قيم معاملات الارتباط لنموذج الانحدار بين سلوك التجاوزات الخطيرة وابعاد المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية	-153-
49	قيمة تحليل التباين (F) لاختبار دلالة معنوية الانحدار (دلالة معامل الارتباط المتعدد) التجاوزات الخطيرة	-154-

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
50	معاملات الانحدار ودلالاتها الإحصائية لمتغيرات (المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية) على متغير (التجاوزات الخطيرة)	-155-
51	ملخص عوامل التنبؤ في المتغيرات التابعة (سلوكيات الخطر)	-158-

قائمة الاشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	نموذج السلوك المخطط (Ajzen، 2015)	-21-
02	نموذج المعتقدات الصحية العام	-33-
03	شبكة الطرق في ولاية سطيف	-63-
04	شبكة الطرق في ولاية باتنة	-63-
05	شبكة الطرق في ولاية خنشلة	-64-
06	شبكة الطرق في ولاية سوق اهراس	-64-
07	شبكة الطرق في ولاية الجزائر	-65-
08	شبكة الطرق في ولاية المسيلة	-65-
09	شبكة الطرق في ولاية تيبازة	-66-
10	شبكة الطرق في ولاية تيزي وزو	-66-
11	شبكة الطرق في ولاية تلمسان	-67-
12	شبكة الطرق في ولاية وهران	-67-
13	شبكة الطرق في ولاية النعامة	-68-
14	شبكة الطرق في ولاية سعيدة	-68-
15	شبكة الطرق في ولاية الواد	-69-
16	شبكة الطرق في ولاية ورقلة	-69-
17	شبكة الطرق في ولاية تمنراست	-70-
18	شبكة الطرق في ولاية تندوف	-70-
19	خصائص العينة من حيث النوع	-85-
20	خصائص العينة من حيث المستوى التعليمي	-86-
21	خصائص العينة من حيث الحالة الاجتماعية	-87-

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
22	خصائص العينة من حيث المدة الفعلية في السياقة ومن حيث عدد مرات استعمال السيارة	-89-
23	خصائص العينة من حيث مكان العمل وطبيعة العمل	-90-
24	النموذج الأولي للعلاقة بين السرعة المفرطة وبين كل المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية	-161-
25	النموذج المعدل لأثر كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية على سلوك السرعة المفرطة	-164-
26	النموذج الأولي للعلاقة بين التجاوزات الخطيرة وبين كل المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية	-173-
27	النموذج المعدل لأثر كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية على سلوك التجاوزات الخطيرة	-175-



الفصل الأول

تقديم الدراسة

أولاً-موضوع الدراسة:

أصبح علم نفس المرور في السنوات الأخيرة مجالاً هاماً من علم النفس التطبيقي. وبسبب العدد المتزايد من البحوث، شكل البحث عن سلوك حركة المرور مجالاً هاماً، حيث ظهرت في المجالات النفسية بعض المنظمات، الجمعيات والمراكز البحثية التي تتعامل مع حوادث المرور في مختلف الدول. ففي اليابان، أنشئت الجمعية اليابانية لعلم النفس المرور (Japanese Association of Traffic Psychology) JATP وهي جمعية منبثقة من الجمعية اليابانية لعلم النفس التطبيقي. وفي أوروبا، يمكن أيضاً ملاحظة بعض الجمعيات، مثل جمعية التعاون الدولي في النظريات والمفاهيم في السلامة المرورية (International Co-operation on theories and Concept in Traffic Psychology) ICTCT، وإقامة بعض المؤتمرات مثل المؤتمر الدولي حول المرور وعلم النفس النقل (International Conference on Traffic and Transport Psychology) ICTTP. (TANIGUCHI, 2018) و كذلك تم انشاء بعض التخصصات في بعض الجامعات الأوروبية مثل ماستر تخصص علم نفس السلامة المرورية (Master en Psychologie de la Sécurité Routière) في جامعة Angers الفرنسية. (Université'Angers, 2018). أما في الدول العربية فقد برزت بعض الجامعات والتخصصات مثل الدراسات والأبحاث العلمية التي تجرى حول الأمن المروري في جامعة نايف للعلوم الأمنية في المملكة العربية السعودية (جامعة نايف، 2018). وفي الجزائر فتح مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق LPUR في جامعة باتنة 1 عام 2009 (الهادي، 2018)، وتخصص ماستر علم نفس المرور سنة 2015 في جامعة باتنة 1، هذا دون أن ننسى دور مخابر ووحدات البحث والجمعيات المنتشرة عبر الجامعات الجزائرية الأخرى. إن هذه المراكز البحثية، المنظمات والجمعيات لعبت دوراً هاماً في إرساخ مفاهيم علم نفس المرور، وأبرزت مدى أهميته في تعديل سلوك مستعملي الطريق والعمل على الحد من الكوارث الناجمة عن حوادث المرور.

وكما هو الحال مع علم النفس بشكل عام، فإن علم نفس المرور لديه ثلاثة أغراض: الأول هو وصف الظواهر، والثاني لشرح الآليات، وآخر للتنبؤ ومنع الحوادث. فمهمة علم نفس المرور تكمن في الفهم، التنبؤ وتوفير تدابير لتعديل سلوك مستعملي الطريق، دون أن ننسى الهدف العام ألا وهو التقليل من الآثار السلبية الناجمة عن حركة المرور (Sucha, 2011).

ولتحقيق هذه الأهداف، فإن علم نفس المرور يعتمد على عدة تقنيات، والأكثر استخداما هي تلك المبنية على التجارب، والمعادنات، والاستبيانات والمقابلات . وتعتبر التقنيات الأكثر فعالية في العلاقة بين المختص في علم نفس المرور والسائق هي تقنيات الحديث والاستبيان . وتستخدم هذه التقنيات ليس فقط لجمع المعلومات عن السائق، ولكن أيضا للتدخل على المستوى العلاجي، إذا لزم الأمر . كما أنها تجعل من الممكن الحصول على معلومات مفيدة لاختبارات الشخصية والتنميط، وهي أيضا تساعد على تحديد وتصحيح الصعوبات السلوكية. وبالتالي، فإنها تدفع السائق الى تشكيل علاقة آمنة مع سلوك السياقة في جميع الأوقات، ولا سيما في حالات الطوارئ . وبهذه الطريقة، فمن الممكن تكوين الفرد الذي يتوافق بشكل أفضل مع قواعد علوم حركة المرور وسلوك السائق. (Alberto Bucchi, 2012)

ويوضح لاجونين وأوزكان Lajunen & Ozkan (2011) أن علم نفس المرور يركز على نشاط السياقة والذي يتكون من "مهارات السياقة" و "أسلوب السياقة". فمهارات السياقة هي نتيجة القدرات المعرفية العامة في حين أن أسلوب السياقة هو نتيجة لنمط الحياة، والعوامل الشخصية والمواقف والمعتقدات. حيث يتم تحديد الأخطاء عن طريق مهارات السياقة ويتم اشتقاق مبادئ السلامة المرورية من أسلوب السياقة. (Porter, 2011) ومن هنا جاء موضوع الدراسة الحالية، مركزا على أساسيات علم نفس المرور في البحث عن تلك العوامل التي تؤثر على سلوك مستعملي الطريق ولا سيما سلوك السائقين. فالبحث عن فهم أسلوب السياقة انطلاقا من المواقف والمعتقدات يعتبر من بين أهم الخطوات

الأساسية لتقييم السلوك والعمل على تعديله. إذ يعتبر هاذين المتغيرين عنصرين فعالين في التنبؤ بأي سلوك، اين يمكن من خلاله (التنبؤ) بناء نموذج يحمل في طياته بعض العوامل التي يمكن التنبؤ من خلالها مستقبلا كمحاولة لتغيير و/أو تعديل سلوكات الخطر التي يمارسها السائقين بصفة عامة.

ثانيا-مشكلة الدراسة:

وفقاً لتقرير صادر عن منظمة الصحة العالمية يُتوقع أن تصبح حوادث المرور السبب الرئيسي السابع للوفاة بحلول عام 2030، إذا لم تُتخذ إجراءات مستدامة بشأنها. وتشكل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور مشكلة صحية كبرى وأحد الأسباب الرئيسية للوفيات والإصابات في جميع أنحاء العالم؛ حيث تشير التقارير إلى أن ما يقرب نحو 1.25 مليون شخص سنوياً لقوا حتفهم نتيجة لحوادث المرور، كما أن ملايين آخرين يتعرضون للإصابة أو العجز نتيجة لحوادث الطرق، حيث أن معظمهم ينتمي إلى البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل. وتشهد هذه البلدان 90% من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العالم، على الرغم من أنها لا تحظى إلا بنحو 45% من المركبات الموجودة في العالم (WHO، 2018). وفي هذا الصدد، خصصت منظمة الصحة العالمية في عام 2004 يوم الصحة العالمي -لأول مرة- لموضوع السلامة على الطرق، حيث أطلقت المنظمة المشروع المشترك للتقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، والذي يسلط الضوء على زيادة وباء الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وعبء التكاليف الاجتماعية للأفراد والأسر والمجتمعات المحلية. (WHO، 2018)

إن وباء حوادث المرور لا يقتصر على الدول المتقدمة فقط أين تكون حضيرة السيارات بها جد مكثظة، ولكن هو يمس أيضا الدول النامية أين يلاحظ ارتفاع عدد حوادث المرور سنويا مما أدى الى تضرر هذه الدول من الناحية الاقتصادية و/أو البشرية وحتى الاجتماعية. فمثلا قد احتلت الجزائر سنة 2015 المرتبة ال98 في تصنيف دول العالم

من حيث عدد حوادث المرور والذي يشمل 190 بلدا، هذا وتحتل الجزائر كذلك المرتبة 12 في التصنيف العربي الخاص بحوادث المرور. وأشار المدير العام للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى أن الدول النامية التي تبقى حظيرتها الخاصة بالسيارات ضعيفة (43%) مقارنة بحظيرة الدول المتقدمة" هي معنية أكثر بحوادث المرور" والتي تتسبب في مقتل وجرح ملايين الأشخاص سنويا عبر العالم. (جريدة السلام، 2015)

إن هذا التصنيف يعتبر منطقيا مقارنة بنسبة عدد الحوادث التي تحصد في الجزائر عبر كامل ترابها الوطني وهو ما سوف نوضحه في الفصل الثالث حول واقع حوادث المرور في الجزائر. خاصة فيما يتعلق بالأسباب الرئيسية لهذه الحوادث وأهم المناطق التي لوحظ فيها عدد كبير من الحوادث دون أن ننسى أهم الفئات العمرية المسببة لحوادث المرور. وما هو ملاحظ من خلال هذه الإحصائيات، أنه يتم التعبير عن مخاطر القيادة من حيث العدد الإجمالي للوفيات التي تحدث سنويا نتيجة لاستخدام السيارات. ومع ذلك، وعلى الرغم من آلاف الأشخاص الذين يموتون كل عام، فإنه لا يمكن فهم سلوك القيادة انطلاقا من التصور الإحصائي للمخاطر فقط، حيث تشير الأبحاث في تصور المخاطر إلى أن عدم فهم الظاهرة يعود إلى الطريقة التي يتم بها تقييم المخاطر النفسية وتحليلها (MacGregor، 2000).

وبشكل عام، تعتبر تصورات السيطرة على الخطر عاملاً رئيسياً في التقييمات الشخصية لمدى قدرة السائق على المخاطرة. حيث يبدو أن السائقين لديهم إحساس مبالغ فيه حول مواقف القيادة وإمكانات الخطر، مما يجعلهم متفائلين بشكل غير واقعي عن فرصهم في تجنب الأذى. ومع ذلك، فإن البلدان النامية مثل الجزائر تحاول السعي إلى تطوير إدارة مخاطر السيارات على نحو أفضل، إلا أن هذه الدول تكون في معظم الأحيان حذرة بشأن الاعتماد بشكل كبير على أبحاث إدراك المخاطر، بالرغم من أهمية هذه الأبحاث ومدى تأثيرها على السياق الثقافي الذي تتميز به هذه الدول، وهذا مقارنة مع البلدان الصناعية التي تعتمد بالدرجة الأولى على مؤسسات إدارة المخاطر لرفع تحدي الحد من

مخاطر حوادث المرور للوصول الى صفر حادث مثل ما هو عليه في السويد.
(MacGregor، 2000)

وفي هذا الإطار خلص بعض الباحثين إلى أن البيئة الثقافية لها تأثير كبير على سلوكيات السياقة عالية المخاطر (Asghar Razmara1, 2018). حيث أن ثقافة كل منطقة تحدد طبيعة اتجاهات السائقين نحو القيام بسلوك معين، سواء كان سلوك مخاطرة أو سلوك صحي، وهذا يتضح جليا من خلال المعتقدات السائدة في البيئة الثقافية حول حركة المرور وإدارة المخاطر. فالسلوك ما هو إلا نتاج لمجموعة من معتقدات الأشخاص واتجاهاتهم التي تتحكم فيها مجموعة من العوامل من أهمها العامل الثقافي.

وما هو ملاحظ في معظم الأحيان، يكون للسائقين الدور الفعال في تغيير سلوك السياقة من سلوك صحي إلى سلوك خطر، وذلك انطلاقا من معتقداتهم حول مدى خطورة المواقف التي يتبنونها من خلال سلوك السياقة Driving على صحتهم، وكذلك الاتجاهات (المواقف) Attitudes نحو السلامة المرورية، وهوما يجعل التنبؤ بهذه السلوكيات الخطرة يكون صعبا نوعا ما؛ أي يصبح من الصعب تبني سلوك وقائي يساهم في الحد من مثل هذه السلوكيات الخطرة على حياة السائقين وعلى حياة الأفراد الآخرين.

ومفهوم المعتقد يرتبط ارتباطا وثيقا بمفهوم الاتجاه؛ فالاتجاه هو تنظيم مكتسب، له صفة الاستمرار النسبي لمعتقدات الفرد حول موضوع أو موقف معين، ومن ثم يهيئه لاستجابة معينة تكون لها الأفضلية عنده. وعليه فإن الاتجاه يحدد منحى السلوك ووجهته، حيث يعتبر أساساً لبروز أنماط سلوكية شبه ثابتة نحو الأشياء والموضوعات والأشخاص تحمل الفرد على أن يشعر ويدرك ويفكر ويسلك بطريقة أو طرائق محددة. وانطلاقا من هذا، يمكن للباحثين التنبؤ بأي سلوك يمكن أن يحدث مستقبلا، وهو ما قامت عليه عدة نماذج في الدراسة والتنبؤ بسلوك الأفراد ولا سيما سلوك السائقين. (Nicholas J. Ward, 2014)

وعليه، فإن دراسة معتقدات الفرد واتجاهاته نحو أي سلوك، يساعد في التنبؤ ببعض السلوكيات التي من شأنها أن تؤثر في وضع البرامج والأهداف للوقاية من أي سلوك خطر، كما هو الحال حول سلوك السياقة الخطرة (السلوك قيد الدراسة الحالية). فالسياقة هي جزء من السلوك الثقافي للأفراد، لأنها تتأثر بقيمهم ومعتقداتهم. وفي هذا الصدد، برز نموذج المعتقدات الصحية HBM الذي يركز على المواقف والمعتقدات عند الأفراد ويظهر العلاقة بين المعتقدات والسلوك، وكيفية ادراك المنافع حول أي سلوك وكذلك الحواجز التي يمكن أن تغير اتجاهات الأفراد نحو القيام بسلوك معين. (Dragan Jovanović, 2014)

فمناقشة المواقف والمعتقدات ترتبط في كثير من الأحيان فيما يتعلق بتحليلات السلامة المرورية (على الرغم من أن عدد الدراسات التي تستند إلى أطر نظرية نادرة في هذا المجال)، وهو ما أثار فضول الباحثة في الدراسة الحالية إلى ضرورة الانتباه إلى مثل هذه الأبحاث لفهم سلوكيات السائقين خاصة سلوكيات المخاطرة منها.

وتعتبر المواقف Attitudes متغيرات مستقرة نسبياً وممارسات مستوحاة من القرارات والسلوك. وتوضح عدة أمثلة من التراث النظري على أنه بالرغم من ارتباط المواقف بالسلوك، إلا أن هذه العلاقة قد تكون معقدة جداً. فغالباً ما يتكون الموقف الواحد من عدة عوامل تؤثر على السلوك في حركة المرور، ولذلك من المهم وضع تقييمات لحملات التعليم (التربية المرورية) أو المعلومات حول الأطر النظرية لمعرفة مكونات هذه المواقف، وبالتالي التوصل إلى التنبؤ الصحيح بالسلوك. كما يتبين أن المواقف في حركة المرور محددة نوعاً ما وأنه من المتوقع أن تكون القدرة التنبؤية للمواقف العامة اتجاه السلامة المرورية منخفضة جداً (Aberg, 2000). ومن المهم أن تكون المواقف والسلوكيات الأخرى متوافقة مع بعضها البعض، حيث تشير الاختلافات بين مقاييس المواقف التي تم الحصول عليها في بلدان مختلفة إلى أنه من الممكن تغيير المواقف على الرغم من أنه لا يُعرف الكثير عن فعالية الطرق المستخدمة للتأثير على السلوك في حركة المرور من خلال المواقف والمعتقدات (Aberg, 2000).

ولا تزال هناك العديد من المحاولات في جميع أنحاء العالم اليوم للتأثير على مواقف مستخدمي الطريق من خلال الحملات الإعلامية ومن خلال الجهود التعليمية المختلفة. إن التوجيه والتقييم المناسبين لهذه الأنشطة يمكن أن يؤدي إلى معرفة أفضل بالعوامل التي تؤثر على السلوك. ومع ذلك، لم يتم عمل الكثير لتحسين الأدوات والأساليب لتقييم تغيير المواقف خاصة فيما يخص المواقف في حركة المرور. (Aberg, 2000)

ومن ناحية أخرى، تؤكد الأبحاث التي تبحث في العلاقة بين المواقف وسلوك السياقة المحفوفة بالمخاطر على أهمية التحقيق في المواقف والمعتقدات الخاصة بكل سلوك فردي، بدلاً من المواقف والمعتقدات العامة للسلامة على الطرق. (Nayum, 2008)

ونظراً للمتغيرات الحالية حول السلامة المرورية في الجزائر، وبالرغم من معظم البرامج الموضوعية للتقليل من حوادث المرور والحفاظ على السلامة المرورية، إلا أن كل هذه الجهود لم تحدث أي تغيير جذري ملحوظ للحد من هذه الحوادث التي أصبحت تهدد حياة جميع الأفراد السائقين منهم والمشاة، هذا دون أن ننسى الخسائر الاجتماعية والاقتصادية التي تتزايد بتزايد حوادث المرور والتي غالباً ما تكون سلوكيات الخطر التي يعتمدها السائقين هي المسبب الرئيسي فيها.

وكما هو موضح في الفصل الثالث، فإن سلوكيات المخاطرة الأكثر انتشاراً لدى السائقين الجزائريين خلال السنوات الأخيرة إضافة إلى الأسباب التقنية والبيئية، والتي تعتبر المسبب الرئيسي لحوادث المرور هي سلوك السرعة المفرطة وسلوك التجاوزات الخطيرة. فالتجاوزات الخطيرة وبالرغم من وجود جميع اللوحات الإرشادية والقوانين الردعية، التي تمنع التجاوز وتحدد السرعة على الطريق، إلا أن حوادث طريق الاتجاه الواحد المتعكس مستمرة في النزيف، مخلفة وراءها خسائر في الأرواح والأموال، وفي نفس الوقت داعية إلى مناقشة نوعية الإجراءات التي يجب العمل بها لتعزيز الحماية على هذه الطرق، والتخلص من التهديدات الخطيرة من السائقين المتهورين الذين يقودون مركباتهم بعكس

اتجاه السير بصورة خطيرة، غير مبالين بحياة غيرهم من مستخدمي الطريق.
(الحمودي، 2018)

كما أن سلوك السرعة المفرطة، يعتبر أول مسببات حوادث المرور في الجزائر.
وبالرغم من الجهود المبذولة من الجهات المعنية للتحسيس حول مخاطر السرعة وكذلك
الاجراءات الردعية المتخذة من طرف الجهات الأمنية، إلا أنه لم يلاحظ أي تغيير في
اعتماد السائقين على الإفراط في السرعة أثناء سياقة السيارات؛ مما جعل الكثير من الباحثين
يدقون ناقوس الخطر للبحث عن أنجع الطرق لوضع سياسات وقائية.

وهو ما استثار فضول الباحثة في التوجه الى دراسة هذين السلوكين (التجاوزات الخطيرة
والسرعة المفرطة) من وجهة نظر أخرى اعتمدت فيها على العلاقة القائمة بين معتقدات
السائقين، اتجاهاتهم وبين هذين السلوكين.

حيث في بداية الأمر، تبادر الى ذهن الباحثة مجموعة من علامات الاستفهام المبدئية:

- لما يعتبر هاذين السلوكين هما المسببين الرئيسيين لحوادث المرور في الجزائر؟
- لما تتكرر هذه السلوكات من طرف السائقين كل مرة بالرغم من النتائج الكارثية المترتبة
عنها؟

- لما نجد هذه السلوكات منتشرة في أغلبية المناطق الجزائرية بالرغم من اختلافها جغرافيا؟
- هل المشكل هو في مدى إدراك السائقين الجزائريين لهذه السلوكات، أم في تقدير خطر
هذه السلوكات؟

هي مجموعة من علامات الاستفهام المبدئية التي اعتمدت عليها الباحثة في البداية،
وبعد مراجعة مجموعة من المراجع في التراث النظري، وبالنظر الى العلاقة الوطيدة بين
المعتقدات والاتجاهات ومدى تأثيرها على السلوك الانساني بصفة عامة كما ذكر سابقا،
وكذلك مدى أهمية هذه المتغيرات في التنبؤ بالسلوك. من هنا وجهت الباحثة أهدافها لفهم
تساؤلاتها المبدئية من خلال البحث عن امكانية التنبؤ بسلوكات المخاطرة لدى السائقين
الجزائريين من خلال معتقداتهم واتجاهاتهم نحو هذه السلوكات.

حيث وجدت الباحثة أن نموذج المعتقدات الصحية (بعد الاطلاع على التراث النظري واجراءات بعض الدراسات القبلية)، من شأنه أن يجيب على البعض من هذه التساؤلات خاصة منها تلك المتعلقة بتقدير الخطر. وباحتكاكها الدائم بمخبر سيكولوجية مستعمل الطريق LPUR بجامعة باتنة 1-الجزائر-بصفتها عضو دائم به، أين قد أجرت عدة دراسات حول سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة لدى الجزائريين. حيث لاحظت الباحثة أن المشكل هو ليس في فهم الخطر، فمعظم السائقين يعرفون جيدا أن سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة تمثل خطرا عليهم وعلى الآخرين. ولكن الإشكال هو في كيفية تقدير شدة هذا الخطر وكذلك مدى اعتبار أن هذه السلوكيات تعتبر خطرا بالنسبة لهم أو لا، هذا دون أن ننسى تفسيراتهم عن أسباب قيامهم بهذه السلوكيات؛ فهم يقودون سياراتهم وفي أذهانهم متى يصلون لا كيف يصلون، فمن الممكن أن يصلوا ولكن بعد أن يكونوا قد عرضوا أنفسهم للمخاطر وأوقعوا غيرهم في المهالك، ثم يكررون ذلك في كل مرة يقودون فيها السيارة مع أنهم كثيراً ما يتحدثون عن خطورة الحوادث. وهذا في حد ذاته يعتبر إشكال يحتاج الى الكثير من البحوث لفهم معطياته وبالتالي الوصول الى التنبؤ بالسلوكيات، مما يدفع الى وضع خطط وقائية مستقبلية. فعندما لا نستطيع أن نعرف كيف يدرك السائقين الخطر أو كيف يتجهون إلى القيام بهذه السلوكيات، هنا يصبح الإشكال يدور في حلقة مفرغة، تحتاج إلى المزيد من الدراسات والأبحاث لربط هذه المتغيرات ببعضها البعض، وبالتالي فهم العلاقة الكامنة بين معتقدات السائقين واتجاهاتهم وبين السلوك الصادر عنهم. ومن هنا جاء اختيار الباحثة لنموذج المعتقدات الصحية HBM، الذي يبحث في جوهره عن التنبؤ بالسلوك انطلاقا من الحساسية المدركة، الشدة المدركة للخطر، المنافع المدركة من السلوك والحواجز المدركة. وبالتالي مدى إمكانية هذا النموذج من التنبؤ بسلوكيات المخاطرة لدى السائقين الجزائريين خاصة منها السلوكيات محل الدراسة (سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة).

- إن كل هذه المعطيات النظرية، الميدانية والتطبيقية جعلت الباحثة تضع عدة تساؤلات رئيسية للبحث عن الأهداف الفعلية لهذه الدراسة. والتي تمحورت فيما يلي:
1. ما طبيعة اتجاهات أفراد العينة نحو السلامة المرورية؟
 2. ما هو البعد المهيمن من نموذج المعتقدات الصحية لدى أفراد العينة؟
 3. هل توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة احصائياً بين المعتقدات الصحية في السياقة وبين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة؟
 4. هل توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة احصائياً بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة؟
 5. هل هناك قدرة للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية على التنبؤ بسلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة؟
 6. هل يمكن اختبار صدقية نموذج تفسيري لنتائج العلاقة بين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة وبين كل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية باستعمال نمذجة تحليل المسار؟

ثالثاً- أهمية الدراسة وأهدافها:

يعتبر الانتباه إلى أهمية دراسة المعتقدات والاتجاهات لدى السائقين الجزائريين خطوة منهجية توضح طريقة بحثنا وفهمنا لعلاقة هذه المتغيرات بالتنبؤ بسلوكيات الخطر، مما يستدعينا إلى الانتباه أكثر إلى تحليل سلوك السائقين من خلال إطاره الثقافي. لذلك ترى الباحثة أن أهمية الدراسة الحالية تظهر فيما يلي:

- 1- اعتمادها خلفية نظرية منبثقة من علم نفس المرور وعلم النفس الصحي وهي مقاربات حديثة تحل جزءاً من عناصر مشكلة البحث الحالية.

2- اعتمادها على نموذج المعتقدات الصحية HBM في دراسة امكانية التنبؤ بسلوكيات الخطر انطلاقا من تقييم الخطر، وهو نموذج أثبت قدرته التنبؤية بالسلوك في معظم الدراسات.

3- كونها أول دراسة جزائرية في حدود علم الباحثة استخدمت نموذج المعتقدات الصحية المعد خصيصا لدراسة السلوك في المجال الصحي، وقامت بتكييفه على سلوك السياقة.

4- نظرة مستقبلية للقيام ببحوث ميدانية حول السياسات الوقائية في حركة المرور في المجتمع الجزائري، والتي تعتمد على التنبؤ بالسلوك.

كما تسعى الباحثة إلى تحقيق أهدافها الرئيسية من هذه الدراسة والمتمثلة في:

- 1- الكشف عن اتجاهات أفراد العينة نحو السلامة المرورية (إيجابية ام سلبية).
- 2- الكشف عن البعد المهيمن لدى أفراد العينة في نموذج المعتقدات الصحية.
- 3- البحث عن العلاقة بين المعتقدات الصحية في السياقة وبين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة وتحديد اتجاهها.
- 4- البحث عن العلاقة بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة وتحديد اتجاهها.
- 5- الكشف عن القدرة التنبؤية لكل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية بسلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة.
- 6- اختبار صدق نموذج تفسيري لنتائج العلاقة بين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة وبين كل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية. وذلك باستغلال الأدوات المنهجية الإحصائية الحديثة ممثلة في النمذجة بواسطة برنامج AMOS والذي يمكننا من تطبيق تقنية تحليل المسار وتعريف الطلاب والباحثين بها.

- ولتحقيق هذه الأهداف واجهت الباحثة عدة صعوبات ميدانية تمثلت فيما يلي:
- قلة الدراسات السابقة المطابقة لموضوع الدراسة، وكذلك قلة المراجع النظرية (الكتب والمصادر) حول موضوع الدراسة.
 - اختيار العينة من كافة ربوع الجزائر (بطريقة مدروسة) أدى إلى استغلال الكثير من الوقت (تقريبا عامين) في جمع الاستبيانات. حيث لجأت الباحثة في الكثير من الأحيان الى بعض المعارف في توزيعها واسترجاعها.
 - لم يتم استرجاع جميع الاستبيانات (4800 استبيان)، حيث ضاع البعض منها، ولم يسترد البعض منها. وكل ذلك لتباعد المسافات.

رابعا-فرضيات الدراسة:

- انطلاقا من الجانب النظري وتساؤلات الدراسة، تم اقتراح الفرضيات التالية:
1. نتوقع أن أفراد العينة لديهم اتجاهات سلبية نحو السلامة المرورية
 2. ترتفع درجات أفراد العينة على بعد الحواجز المدركة.
 3. توجد علاقة ارتباطيه موجبة دالة احصائيا بين المعتقدات الصحية في السياقة وبين سلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة
 4. توجد علاقة ارتباطيه موجبة دالة احصائيا بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين سلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة
 5. للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية قدرة على التنبؤ بسلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة
 6. نتوقع صدق نموذج تفسيري لنتائج العلاقة بين سلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة وبين كل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية باستعمال نمذجة تحليل المسار.

خامسا-التعريف الإجرائي لمتغيرات الدراسة:

1. **المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة:** اعتمدنا في هذه الدراسة على نموذج المعتقدات الصحية HBM في صيغته الأولية، الذي اقترح أربعة مفاهيم أساسية، وقمنا بإسقاط النموذج على سلوك السياقة، وتمثلت هذه المفاهيم فيما يلي:

- **الشدّة المدركة:** وهي أحاسيس متعلقة بجدية نتائج القيام بالسلوك أو تركه، ويدخل هنا التقييمات الفردية لنتائج السلوك والنتائج الاجتماعية المحتملة. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها من خلال مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة المعدة من طرف الباحثة في بعدها الشدة المدركة.

- **الحساسية المدركة:** وتتضمن الفهم الشخصي للإحساس بالخطر الذي يهدد الصحة، وتمثلها الدرجات المتحصل عليها من خلال مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة المعدة من طرف الباحثة في بعدها الحساسية المدركة.

- **المنافع المدركة:** التأثير الإيجابي المعتقد للاستراتيجيات والسلوكيات للتخفيض من تهديدات خطورة السلوك. و تمثلها الدرجات المتحصل عليها من خلال مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة المعدة من طرف الباحثة في بعدها المنافع المدركة .

- **الحواجز المدركة :** النتائج السلبية المحتملة التي قد تنتج من سلوكيات عدم الحفاظ على الصحة. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها من خلال مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة المعدة من طرف الباحثة في بعدها المنافع المدركة.

2. الاتجاهات نحو السلامة المرورية

- الاتجاه نحو سلامة المركبة: وهي اتجاهات السائقين نحو القيام بإجراءات فحص السيارة قبل الانطلاق. وتعتبر هذه الاجراءات من بين أهم اجراءات السلامة المرورية. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها على استبيان الاتجاهات نحو السلامة المرورية المعد من طرف الباحثة.

- الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الاخرين: وهي اتجاه السائقين نحو الحفاظ على سلامتهم الشخصية وسلامة الاخرين (الركاب معهم) داخل السيارة، وذلك باتباع مجموعة من الاجراءات الوقائية. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها على استبيان الاتجاهات نحو السلامة المرورية المعد من طرف الباحثة .

- الاتجاه نحو احترام قوانين المرور: وهي اتجاه السائقين نحو احترام التشريعات والنصوص القانونية المتعلقة بقانون المرور والسعي الى تطبيقها. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها على استبيان الاتجاهات نحو السلامة المرورية المعد من طرف الباحثة .

- الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط: وهي اتجاه السائقين نحو ما يعرف باللباقة في السياقة La courtoisie au volant، وكذلك احترام مبدأ تشارك المحيط L'espace à partager على الطريق. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها على استبيان الاتجاهات نحو السلامة المرورية المعد من طرف الباحثة .

3. سلوكات السياقة الخطرة

- سلوك السرعة المفرطة: ويقصد بها هنا تجاوز السرعة المسموح بها على حسب قانون المرور الجزائري على الطرق. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها على استبيان سلوكات السياقة الخطرة المعد من طرف الباحثة .

- التجاوزات الخطيرة: ويقصد بها هنا مجموعة التجاوزات الخطيرة التي يقوم بها السائقين اثناء تجاوز مركبات اخرى على الطريق. وتمثلها الدرجات المتحصل عليها على استبيان سلوكات السياقة الخطرة المعد من طرف الباحثة .

الفصل الثاني

الإطار النظري للدراسة

أولاً: الدراسات السابقة:

معظم الدراسات التي وجدتها الباحثة حول متغيري المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية هي عبارة عن دراسات مشابهة ليست مطابقة أو أنها عبارة عن إشارات فقط (أي أننا لا يمكن الاعتماد عليها كدراسات سابقة)، حيث أن معظمها استخدم نموذج المعتقدات الصحية العام HBM دون تكييفه مع سلوك السائقين. وهو على عكس ما قامت به الباحثة، حيث قامت بتكييف النموذج مع سلوك السائقين الراشدين، وبالطبع بعد التأكد من خصائصه السيكومترية، استخدم بالطريقة الموضحة في الفصل الرابع (إجراءات الدراسة). ونفس الشيء بالنسبة للاتجاهات نحو السلامة المرورية أين اعتمدت الباحثة على أربع محاور للتعبير عن هذه الاتجاهات وعبرت عن ذلك من خلال مقياس معين، تم حساب خصائصه السيكومترية كما هو موضح في فصل إجراءات الدراسة.

وهذا ما جعل الباحثة أن تستغني على معظم تلك الدراسات السابقة المشابهة التي لا تخدم الموضوع من الناحية العلمية. وعليه يمكن القول أنه لا توجد دراسات سابقة (على حد علم الباحثة) حول العلاقة بين كل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين سلوكات السياقة الخطرة (السرعة والتجاوزات الخطيرة).

إن ندرة الدراسات السابقة حول موضوع الدراسة الحالية، سوف يعطيها طابع استكشافي مهم، أين ستصبح من بين الدراسات الحديثة في الجزائر، التي تبحث عن عوامل التنبؤ انطلاقاً من اقتراح نماذج نظرية لتفسير سلوك السائقين وفق المتغيرات المذكورة في هذه الدراسة.

ثانياً: الاتجاهات نحو السلامة المرورية:

1 - العلاقة اتجاه (موقف) Attitude-سلوك:

يعرف ألبورت Allport الاتجاه: "حالة من الاستعداد أو التأهب العصبي والنفسي، تنتظم من خلال خبرة الشخص، وتكون ذات تأثير توجيهي أو دينامي على استجابة الفرد لجميع الموضوعات والمواقف التي تستثير هذه الاستجابة" (Pickens, 2005). والفكرة الأساسية لهذا التعريف هي أن الموقف هو ما يفترض أن يكون وراء السلوك، وعليه فالموقف هو سبب للسلوك. ومن ثم، فإن ذلك يعني وجود اتجاه معين نحو العمل الموجه نحو الهدف من هذا الموقف. (MICHELİK, 2008)

كما يتضح من خلال هذا التعريف أن الاتجاهات هي مواقف تكونت من خلال احتكاك الفرد ببيئته مشكلة بذلك خبرة حياتية، والتي من خلالها يسلك الفرد بصفة معينة استجابة للموقف الذي أثار تلك الخبرة. وبالتالي فإن الاستجابة اتجاه المواقف المشابهة بنفس الطريقة يجعلنا ندرك أن الاتجاه تتحكم فيه مجموعة من المكونات المعرفية (المعتقدات)، الانفعالية (شعور الفرد السلبي أو الإيجابي اتجاه الموقف) والسلوكية (الإستعداد للقيام بالسلوك)، حيث أن هذه الأخيرة تجعلنا نفهم أكثر كيف اختار الفرد سلوكاً معيناً. أي أنه في جميع الحالات، يكون الموقف هو بناء افتراضي، لا يتم ملاحظته كما هو مع السلوك، وإنما نستنتجه من خلال تصريحات أو ردود فعل الأفراد (التنبؤ)، حيث يمكن أن تكون هذه الردود على عدة أنواع: اللفظي مقابل غير اللفظي أو المعرفي أو العاطفي أو السلوكي. (MICHELİK, 2008)

وتعريف الاتجاه نحو السلامة المرورية لا يخرج ضمن مفهوم الاتجاه العام بما يحتويه من مكونات. وقبل ذلك لابد لنا أن نلقي نظرة سريعة حول علاقة الاتجاه بالسلوك، كون أن السلامة المرورية هي عبارة عن مجموعة من السلوكيات التي تترجم من خلال العلاقة اتجاه-سلوك. فالسلوك هو مرآة عاكسة لاتجاه أو موقف معين فنحن نتحدث هنا عن حالة من الاتساق Consonance، في حين يمكن للشخص تبني سلوك منافي لاتجاهه وهنا

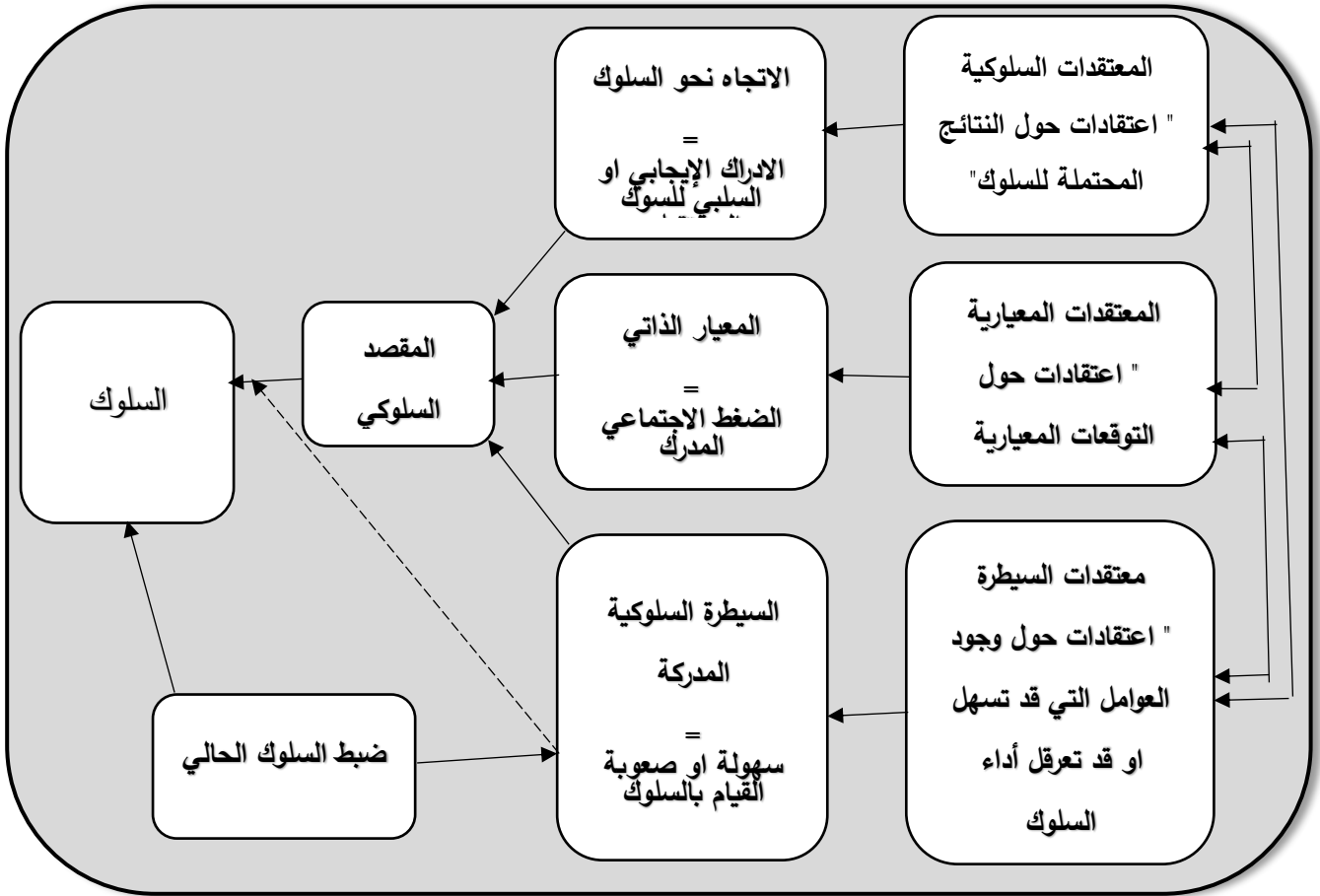
نتحدث عن حالة من التنافر Dissonance (Kemeh, 2010). ويحدث كل هذا ضمن مكونات معرفية، انفعالية سلوكية كما ذكرنا سابقا.

بعبارة أخرى، الاتجاه هو تقييم إيجابي أو سلبي بأن الشخص يقوم بنفسه بالسلوك المقصود وسوف ينعكس ذلك من خلال موقف الفرد في القيمة التي يضعها على هذا السلوك. واعتمادًا على ما إذا كان يقدره إيجابًا أو سلبياً، ووفقًا لدرجة الإيجابية أو السلبية التي يمنحه له، فإن موقفه سيكون مواتيًا أو غير مواتٍ. وعليه، فإن المواقف تختلف اختلافًا كبيرًا من فرد إلى آخر، فبعضها يحكم بشكل أكثر أو أقل إيجابًا والبعض الآخر أكثر أو أقل سلبًا في السلوك المرغوب. ويؤكد Ajzen (1988) أنه إلى جانب قدرته على التنبؤ، يسمح الموقف بفهم أفضل للسلوك المعني. (HOUME, 2009)

والاتجاه نحو السلوك أو الاستعداد السلوكي يحدد من خلال معتقدات الأفراد حول نتائج هذا السلوك مع ضرورة تقييم هذه النتائج (D'ONGHIA, 2009). والمعتقد ما هو إلا الاحتمال الذاتي من طرف الفرد بأن القيام بسلوك معين يمكن أن يؤدي إلى نتائج محددة، حيث تحكمه معتقدات الفرد المعيارية جراء الامتثال إلى معايير معينة (D'ONGHIA, 2009). وتنشئ المواقف ذات الصلة من المعتقدات حول نتائج السلوك المقترن بتقييم تلك النتائج. (NAYUM, 2008) وتتبع فائدة مفهوم المواقف جزئياً من قدرتها المفترضة على توجيه السلوك الفعلي أو التأثير عليه أو توجيهه أو تشكيله أو التنبؤ به. (Batool, 2012)

وفي هذا الصدد صرح فيشبين وأجزن Fishbein et Ajzen (1975) أنه وفقاً لمفهومهم، فإن موقف الشخص اتجاه السلوك يرتبط بمجموعة من المعتقدات التي تعتبر ككل متكامل وليس بالضرورة إلى اعتقاد محدد. ومن خلال وجهة النظر هذه، يتم تحديد الموقف اتجاه السلوك من خلال سلسلة مما يسمى بالمعتقدات البارزة المتعلقة بهذا السلوك. وبالتالي، فإن موقفاً مواتياً اتجاه السلوك سيُفسَّر من خلال حقيقة أن الموضوع يرتبط بنتائج أكثر إيجابية مع هذا السلوك وسيتم تفسير موقف سلبي من حقيقة أن الموضوع يربطه

بعواقب سلبية، وكلما كانت هذه العواقب مرغوبة على نطاق واسع، كلما كان الموقف أكثر مواتية ويترتب على ذلك أنه كلما كان موقف الشخص من سلوك معين (وليس الهدف من السلوك) مؤاتياً، سيكون أقوى من حيث نيته في الانخراط في السلوك المقصود (HOUME، 2009). ولعل أهم نموذج يفسر العلاقة بين الاتجاه والسلوك هو النموذج النظري " نموذج السلوك المخطط" لصاحبيه Fishbein et Ajzen والموضح في الشكل التالي:



الشكل رقم (01) : نموذج السلوك المخطط (Ajzen، 2015)

من خلال الشكل رقم (01) وعلى حسب النموذج النظري، فإن السلوك الإنساني يكون موجه بثلاث أنواع من الاعتبارات. حيث تشكل المعتقدات تقييماً موضوعياً للنتائج المحتملة للسلوك و بالتالي الإدراك الإيجابي أو السلبي اتجاه هذه النتائج مما يولد اتجاه معين نحو السلوك، و يلجأ الفرد لتحقيق ذلك الى المعتقدات المعيارية التي تنتج بدورها معايير ذاتية

تتحكم فيها كيفية ادراك الضغط الاجتماعي جراء الاتجاه نحو هذا السلوك، و يتمثل هذا الضغط في مجموعة الأعراف والتوقعات الاجتماعية من طرف أقرانه و/أو مجتمعه ، ولا يتوقف الأمر هنا بل يشمل أيضاً معتقدات السيطرة على السلوك، أي أن دوافع الفرد للامتثال لهذه التوقعات والتحكم في المعتقدات حول وجود تأثير العوامل التي قد تسهل أو تعرقل أداء السلوك و بالتالي سهولة او صعوبة القيام بالسلوك.

تؤدي هذه الاعتبارات الثلاث إلى تشكيل نية سلوكية، فإذا كان الموقف تجاه السلوك والمعايير الذاتية المتعلقة بهذا السلوك مواتية، وإذا كانت السيطرة المتصورة أي إذا كان الفرد يعتبر أنه لن يواجه عقبة في تنفيذ السلوك، فإن القصد من السلوك للمعني سيكون قويا جدا. وهذا إذا كانت هناك درجة كافية من السيطرة الفعالة على السلوك، حيث يتوقع الأفراد أن يحققوا نواياهم عندما تسنح الفرصة لذلك، وبالتالي من المفترض أن يكون النية سابقة مباشرة للسلوك.

2-الاتجاهات نحو السلامة المرورية:

تلعب مواقف Attitudes السائقين دوراً مهماً لفهم السلامة على الطرق، فقد أشار Assum (1997) إلى أنه يمكن تقسيم المواقف إلى مواقف إيجابية ومواقف سلبية، حيث أن المواقف الإيجابية تقلل من مخاطر السياقة في حين أن المواقف السلبية تزيد من احتمالية المخاطر (VII، 2015). وينظر إلى سلوك السائقين على أنه انعكاس لعواملهم الشخصية الأساسية والمواقف. ونتيجة لذلك، عندما يكون أسلوب السياقة قائماً على "الموقف السلبي"، فإن سلوك السائق يصبح خطيراً. (Batool، 2012)

ذكر إيفرسن وروندمو Iversen and Rundmo (2004) أن المواقف اتجاه السلامة المرورية مرتبطة بمدى المشاركة في السلوكيات الخطرة، لا سيما المواقف المتعلقة بانتهاكات القواعد والسرعة والسياسة المتهورة. حيث أن المواقف تعد مؤشراً هاماً وكبيراً للسلوك المستقبلي. فالمواقف والسلوك مرتبطان بدرجة عالية. ويفترض أن تمارس المواقف

تأثيراً مباشراً على سلوك حركة المرور، وبالتالي فإن تغيير المواقف يمثل طريقة محتملة لإحداث تغيير سلوكي. (Batool، 2012)

إن المواقف اتجاه السلامة المرورية مرتبطة بشكل كبير بمفهوم السياقة الدفاعية أو الوقائية Defensive Driving، و هو ما يهمننا في هذه الدراسة، التي تهتم بالبحث عن العلاقة بين الاتجاهات نحو السياقة الدفاعية كعنصر فعال في مجال السلامة المرورية وبين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة.

1.2 السياقة الدفاعية:

السياقة الدفاعية هي مفهوم تم تطويره من قبل مجلس الأمن القومي في عام 1964 للمساعدة في منع الاصطدام على الطريق، ويتم من خلالها تدريس بعض التقنيات للسائقين والتي تساعد على توقع المواقف الخطرة والأوضاع السلبية والأخطاء من قبل السائقين الآخرين، فالسياقة الدفاعية ليست مصممة لتعليم آليات السياقة أو قواعد الطريق. (Brown، 2015)

وتعتبر السياقة الدفاعية هي الدافع لمنع التصادمات على الرغم من التصرفات الخاطئة للآخرين والظروف المعاكس. وتفترض في المقام الأول أن السائق هو سائق جيد، ولن يتسبب في أي حادث، سواء كان ذلك بسبب سوء التقدير أو الإهمال أو قلة الخبرة. (Brown، 2015)

وتعرف السياقة الدفاعية كذلك على أنها مجموعة من الإجراءات والتقنيات المصممة لمساعدة السائق على تجنب نقل نفسه، سيارته وركابه إلى أوضاع خطيرة؛ أو الابتعاد عن سائقي السيارات الآخرين أو العوائق أو المشاة، ويعتمد هذا على قدرة السائق على التعرف على المواقف الخطرة والتعامل معها في وقتها. والعنصر الأساسي للسياقة الدفاعية هو الموقف Attitude، حيث أن السائق الدفاعي يتجه دوماً للقلق على سلامته وعلى سلامة الآخرين (ركاب ومشاة) (ministryofTransportation، 2014)، كما أنه يظهر ملامح الصبر والتعاون والمجاملة على الطريق. (International، 2002)

فإذا نظرنا الى تعريف مفهوم السياقة الدفاعية، نرى اتفاقاً تاماً من معظم الباحثين في الشأن المروري بأنها اتخاذ الاحتياطات والتدابير اللازمة لتجنب الحوادث بغض النظر عن أسبابها وما يتعلق بها من مؤثرات خارجية (Brown، 2015). وهذا ما ركزنا عليه في دراستنا الحالية فيما يتعلق بمتغير الاتجاهات نحو السلامة المرورية، حيث قمنا بتقسيم هذه الاتجاهات الى أربع محاور وهي: سلامة المركبة، السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، احترام قانون المرور والتفاعل مع المحيط (اللباقة على الطريق)، وذلك من خلال اتباع عدة نقاط أهمها :

-التأكد من سلامة السيارة أو المركبة أيا كان نوعها قبل استخدامها،

-تطبيق أنظمة المرور على الطريق،

-كما أنّ للتركيز أثناء السياقة والانتباه للطريق ولحركة السيارات والمشاة يعد أمر هام،

-إجراءات السلامة المرورية داخل السيارة مثل ربط حزام الأمان،

- اللباقة في السياقة

أما عوامل وأسس فن السياقة الدفاعية الآمنة فترتبط بجملة من العناصر الموضوعية الذاتية التي تتعلق بالسائق من حيث التزامه جانب اليقظة والتركيز الذهني وتوقع حصول أو وقوع أخطاء من السائقين الآخرين، خاصة «العدوانيين» منهم ويعد تجنب السرعات الزائدة والالتزام بالسرعة المحددة من أهم أسس السياقة الدفاعية الآمنة التي تنطوي تحتها جملة من الاعتبارات الأخلاقية والأدبية والإنسانية والمهنية في السياقة الآمنة، كالتزام بجميع مواد قانون السير بصرف النظر عن قناعة هذا السائق أو عدم قناعته بهذه المادة أو تلك باعتبار أن مواد النظام وأحكامه سوف تشكل العرف والقيمة العامة التي سيتعامل معها جميع مستخدمي الطريق؛ واستخدام «الغمازات البرتقالية» الاشارة الجانبية في السيارة

لأنها تحمي السائق من التعرض لخطأ الآخرين معه والتعرض بالتالي لحادث مروري.
(زيتون، 2018)

2.2 عوامل السياقة الدفاعية:

تساعد السياقة الدفاعية السائق على تجنب الأخطار وتحافظ على سلامته وسلامة الآخرين، وتشتمل على مجموعة عوامل تعد أساسية وهامة للسائق عند قيامه بتطبيقها وهي: (Brown، 2015)

أ. **المراقبة والتفحص:** يجب مراقبة الطريق لمسافة كافية مثل (المركبات الأخرى، المشاة، الدراجات، الحيوانات)، وأية أمور أخرى قد تضطر السائق لتخفيض السرعة أو الوقوف أو تغيير الاتجاه أو زيادة السرعة.

ب. **التوقع والتنبؤ:** بناء على عملية المراقبة والتفحص على الطريق يمكن للسائق توقع الخطر، وعليه في هذه الحالة أخذ أسوأ الاحتمالات بعين الاعتبار.

ج- **اتخاذ القرار:** وهذا الإجراء يعني الخطوات التي يجب على السائق القيام بها لتجنب الحادث بغض النظر ممن يكون مخطئاً أو على صواب، فالسياقة الدفاعية تتطلب تجنب أخطاء الآخرين ومنع حصول الحادث.

د- **تطبيق الاجراء:** وهذه هي الخطوة الأخيرة في نظام السياقة الدفاعية بالنسبة للسائق الدفاعي وتعني اتخاذ الإجراءات المناسبة بمرونة وبهدوء وحسب الأخطار المتوقعة لتجنب أي حادث يمكن حصوله.

3.2 ملامح السائق الدفاعي:

السياقة لا تتطلب درجة عالية من التدريب الخاص، فخصائص السائق الدفاعي هي نفسها الخصائص التي يجب أن تنطبق على العديد من السائقين في الحياة اليومية. فلا يجب أن يكون لدى السائق ردود فعل سريعة أو قدرات عقلية وبدنية غير عادية ليكون سائقاً دفاعياً. فالسياقة الدفاعية هي ببساطة مسألة تفكير واضح وتعليم ومواقف آمنة اتجاه

السلامة المرورية على الطريق، إذ ترفع من مستوى الانتباه والتركيز لدى السائق، وهي بمثابة خط الدفاع النفسي والعقلي الأول بالنسبة للسائق. ومن شأن السياقة الدفاعية أن تقلل من أخطاء السياقة بحيث قد تبلغ نسبة 0%، خصوصا أنها تساعد السائق على رصد أي خطأ يصدر على سياقة الآخرين وبالتالي استباقه من أجل تفادي الوقوع في الحوادث. (الكعبد، 2017)

ويمكن تلخيص أهم ملامح السائق الدفاعي في خمسة متطلبات مهمة وهي: (Brown، 2015)

- المعرفة Knowledge:

يستغرق السائقون الدفاعيون بعض الوقت لتثقيف أنفسهم حول تقنيات السياقة الآمنة، مما يسهل عليهم التعرف على الأخطار وتجنب الاصطدامات؛ فهم يعرفون قوانين المرور في منطقتهم، وتساعدهم هذه المعرفة على معرفة كيفية التصرف بشكل صحيح وسريع في المواقف المرورية المختلفة، كما أنهم يعرفون كيفية الحفاظ على سياراتهم بشكل صحيح وفي حالة تشغيل آمنة. (Brown، 2015)

- التأهب Alertness:

يكون السائقون الدفاعيون في حالة تأهب مستمر، سواء بالنسبة لظروف حركة المرور و/أو كيف تؤثر ظروفهم العقلية والبدنية على قيادتهم؛ فهم يولون اهتماما بالغا لحركة المرور من كل الجوانب (إلى الأمام والجانبين والخلف)، والنظر في المرايا الخلفية والمرئية عدة مرات في الدقيقة، فهم يعطون كل اهتمامهم لمهمة السياقة. (Brown، 2015)

- التبصر Foresight:

يعرف السائقون الدفاعيون أن أسوأ عدو لهم هو تصادفهم بأمر غير متوقع، فهم لا يفترضون أبداً أن السائق الآخر سيفعل الشيء الصحيح؛ إنهم يتوقعون المخاطر عن طريق مسح عام للطريق وتقدير حجم الخطر الذي تصل إليه حركة المرور في أقرب وقت ممكن.

وبهذه الطريقة يكونون قادرين على التحضير للأخطار بدلاً من مجرد الرد على السائقين المخالفين. فهم بالتالي يمارسون البصيرة بعيدة المدى مما يدفعهم للحفاظ على صيانة سياراتهم بشكل جيد ومستمر، عن طريق فحص السيارة قبل السياقة، وعن طريق ارتداء حزام الأمان، واتخاذ جميع إجراءات السلامة المرورية. (Brown، 2015)

- الحكم Judgment:

يستخدم السائقون الدفاعيون أفكارا ومعارف واضحة لاتخاذ القرارات بحكمة وبسرعة. فهم يسيطرون على سلوكهم، ويقاومون الإغراء للقيام بمناورات محفوفة بالمخاطر للوصول إلى مكان معين بأسرع وقت أو للتغلب على السائقين الآخرين؛ كما أنهم يبحثون دائماً عن البدائل الأكثر أماناً وليست الأسرع في أي موقف مروري؛ ويمتازون باللباقة والتهذيب، حتى عندما لا يكون السائقون الآخرون كذلك.

- المهارة Skill:

يطور السائقين الدفاعيين المهارات اللازمة لتشغيل السيارة بشكل صحيح وآمن. فهم يتقنون الطريقة الآمنة والقانونية في السياقة، إذ يمكنهم التركيز على سياراتهم بالتنبؤ عن وجود أي إشارات تدل على مشكلة في المحرك، ومن ثم يمكنهم إجراء إصلاحات طارئة بسيطة، مثل تغيير إطار السيارة. (Brown، 2015)

4.2 أهمية السياقة الدفاعية:

قد يتساءل البعض عن أهمية السياقة الدفاعية وما فائدة الإلمام بمفهوم هذا المصطلح. تكمن الأهمية هنا من خلال هذا المفهوم، بأن يقوم السائق بتطبيق النقاط الوقائية الخاصة به كسائق أو للمركبة التي يقودها، وأن يكون مدركاً لمسؤوليته الشخصية في سياقة مركبته دون التسبب في حوادث أو أخطار للآخرين الذين يشاركونه الطريق. ومن خلال هذه النقاط سيكون السائق شريكاً في الحد من أخطار الحوادث بالحرص على اتباع قواعد المرور الخاصة به كسائق أو للمركبة بكل دقة، لكي تكون سياقته حكيمة ويقى نفسه والآخرين من

الحوادث المرورية (Fernandes, 2004). كما ركز مجلس الأمن القومي على أن أهمية السياقة الدفاعية تكمن في إنقاذ الأرواح والوقت والمال، على الرغم من تصرفات الآخرين". (Brown, 2015)

ثالثاً: المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة:

1-العلاقة معتقد Belief-سلوك:

تختلف معتقدات الناس حول صحتهم على حسب الاتجاهات والمعايير التي يعتمدون عليها في حياتهم، وعلى حسب هذه المعتقدات تختلف سلوكياتهم نحو صحتهم، وعليه وقبل التطرق إلى مفهوم المعتقد الصحي، لا بد لنا أولاً أن نفهم ما هو المعتقد؟، وما هي أهم الخصائص التي تميزه؟

يعرف المعتقد على أنه: الموقف الفكري الذي يعتمده الفرد، بحيث ليس من الضروري أن يكون هذا الموقف موضوعي أو أن يكون التعبير عن هذا الموقف مقبولاً. (Bloch. H, 1991)

ويعرفه كريتش و كرتشفلد (Krech & Crutchfield) : " أنه تنظيم يتسم بالثبات للمدركات والمعارف حول جانب معين من حياة الفرد، أو هو نمط المعاني لمعرفة الفرد حول شيء محدد". (خليفة، 1998)

ويعرف روكيتش (Rokeach) المعتقد: " هو توقع يتعلق بوجود كائن ما، أو بتقييم معين أو عادات معينة، أو قضايا أمرية- ناهية - أو وقائع سببية". (معتز، 2000) والمعتقد هو عبارة عن وضعية فكرية أين يختار ضمنها الفرد موضوع معين بطريقة خاصة على حسب القواعد التي تحكمه. (Bergson, 2018)

ويلخص عبد اللطيف محمد خليفة عدة خصائص لمفهوم المعتقدات، نذكر منها:

(خليفة، 1998)

- المعتقدات عبارة عن معاني يضيفها الفرد لمدركاته؛
- المعتقدات مكتسبة، يكتسبها الفرد من خلال تفاعله مع بيئته؛
- تمتاز المعتقدات بالثبات النسبي عبر الزمن؛
- يمكن أن ترتبط المعتقدات بجانب معين من حياة الفرد، كما يمكن أن ترتبط بعدة جوانب في نفس الوقت؛
- يرتبط مفهوم المعتقدات بتوقعات الفرد وتقييمه للأمر؛
- يعكس مفهوم الفرد تصورات الفرد ومدركاته وطبيعة معرفته، وبهذا فإن المعتقدات تعتبر من العوامل الأساسية المتحكمة في سلوكيات الأفراد واستجاباتهم للمثيرات المختلفة؛
- يمكن الاستدلال عن طبيعة المعتقدات من خلال حديث الفرد، وطريقة تفكيره، وهي تقترن عادة بعبارة "أنا اعتقد".

من خلال هذه التعاريف يمكننا ملاحظة أن المعتقد هو عبارة عن مفهوم معرفي محض، وعليه يمكننا تعريف المعتقدات على أنها: "سيرورة فكرية تعكس تصورات الفرد ومدركاته وطبيعة معرفته، وهي ترتبط بتوقعات الفرد وتقييمه للأمر، وبهذا فإن المعتقدات تعتبر من العوامل الأساسية المتحكمة في سلوكيات الأفراد واستجاباتهم للمثيرات المختلفة."

2- نموذج المعتقدات الصحية:

قبل التطرق إلى مفهوم المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة وهو ما يهتما في هذه الدراسة، لابد لنا أولاً أن نتطرق إلى نموذج المعتقدات الصحية العام، وذلك لفهم الغرض العام من هذا النموذج .

طور النموذج في بداية الخمسينيات من قبل علماء النفس الاجتماعيين (Irwin Rosenstock. Godfrey Hochbaum .stephen kegels)، الذين كانوا يعملون في مصالح الخدمات الصحية في أمريكا. حيث أن النموذج طور رداً على فشل برامج الصحة في علاج مرض السل. وفي ذلك الحين زود برنامج فحص السل البالغين بأشعة الفحص السينية في الوحدات المتنقلة المتواجدة في أماكن عديدة من الأحياء المتفرقة التي كانت تعاني من ارتفاع عدد الإصابة بمرض السل، فمن بين سكان الحي الذين خرجوا لإجراء الفحوصات بالأشعة السينية كان عدد البالغين قليل جداً .

ومنذ ذلك الحين عرفت بداية ظهور نموذج المعتقدات الصحية، حيث بدأ يكيف ويطور لاستكشاف السلوكيات الصحية طويلة المدى وقصيرة المدى بما فيها سلوكيات المخاطر (مثل سلوكيات السياقة الخطرة) (Reiser, 2007) . وقدم النموذج في البداية مع أربعة مفاهيم أساسية، وهي:

سهولة التأثر المحسوسة؛ الشدة المحسوسة، المنافع المحسوسة أو المدركة؛ الحواجز أو الموانع المدركة أو المحسوسة. وأضيف في سنة 1988 مفهوم الكفاءة الذاتية لمخاطبة تحديات السلوك غير الصحي المؤلف. (Werle, 2008)

وفي سنة 1994 أعطى كل من العلماء Rosenstock et Becker المتغيرات الرئيسية لنموذج المعتقدات الصحية، ألا وهي: (بول، 2000)

أ- التهديد المدرك: ويتضمن جزآن:

- سهولة التأثر المحسوسة لشروط الصحة: وتتضمن الفهم الشخصي للإحساس بالخطر الذي يهدد الصحة .

- الشدة المحسوسة لشروط الصحة: وهي أحاسيس متعلقة بجدية القيام بالسلوك أو تركه غير معالج، وتدخل هنا التقييمات الفردية للنتائج جراء السلوك والنتائج الاجتماعية المحتملة .

ب- المنافع المدركة: التأثير الإيجابي للاستراتيجيات والسلوكيات للتخفيض من تهديدات التعرض للخطر.

ج- إدراك الموانع: النتائج السلبية المحتملة التي قد تنتج من سلوكيات عدم الحفاظ على السلوك.

د- المتغيرات الأخرى: المتغيرات الهيكلية التي تؤثر على تصورات الفرد وتؤثر على السلوكيات المتعلقة بالصحة بشكل غير مباشر مثل الدعاية والإعلان الذي يحفز الناس على اتخاذ الإجراءات الصحية، المستوى الثقافي والفكري للفرد... إلخ.

هـ- الكفاءة الذاتية: الإعتقاد في أن يكون الفرد قادرا على تنفيذ السلوك بنجاح؛ وقدم هذا المفهوم من طرف باندورا Bandura سنة 1977.

إذا فـنـمـوـذـج المـعـتـقـدات الصحية طور أولا من قبل Rosenstock في أواخر الخمسينيات بداية الستينيات، ثم من قبل Becker وزملائه على مدار السبعينيات والثمانينيات، وهدفه كان توقع سلوكيات صحية وقائية والرد السلوكي لمعالجة المرض أو أي خطر محتمل. وخلال السنوات الأخيرة، استعمل النموذج لتوقع العديد من السلوكيات المتعلقة بالصحة، خاصة منها السلوكيات الوقائية مثل السلوكيات الوقائية المتعلقة بالسياقة؛ فهو

يعتبر من أكثر النماذج استخدامًا في الشرح والتنبؤ بالسلوكيات المتعلقة بالصحة.
(Masterson, 2007)

و طبقا لنموذج المعتقدات الصحية فالسلوك هو نتاج مجموعة الاعتقادات الرئيسية التي أعيد تحديدها على مر السنين (Green, 2016). ويعتبر النموذج نظرية لتوقع قيمة {توقع القيمة} والتي تركز على :

- كيف يمكن أن يكون سلوك الفرد حفاظا على صحته والوقاية من المرض؛

- توقعات على بعض القضايا بأن الفرد قد يعتبر سلوكا ما مدركا بشدة عندما يتعلق الأمر بسلوكات تمس صحته؛

- نموذج المعتقدات الصحية نمط يستعمل للتقييم أو للتأثير على تغيير سلوكات الأفراد بغية تحقيق شروط صحية؛

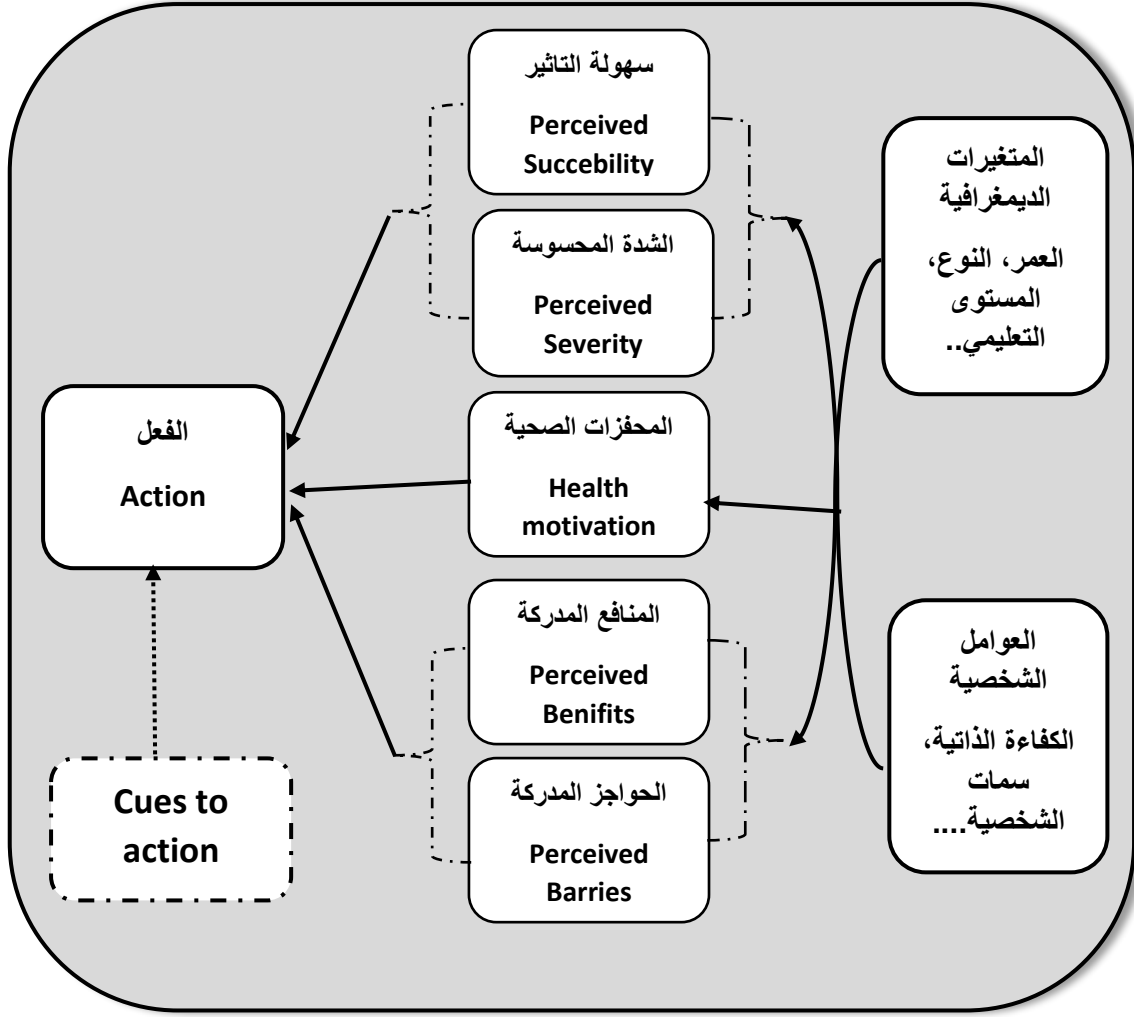
وعلى هذا الأساس فالنموذج يقترح إمكانية الفرد باتخاذ إجراءات وسلوكات معينة ووقاية من المرض وحفاظا على الصحة {صحته}. وأما فيما يتعلق بشروط الصحة فهي محددة برغبة الفرد في اتخاذ الإجراءات الوقائية والمنافع التي ستترتب على هذه الإجراءات، فالنموذج يقيم أيضا إدراك الفرد لمنافع الكشف والمعالجة من مرض معين.

(Strecher, 1997)

وينظر هذا النموذج للتصرفات الإنسانية بأنها محددة منطقياً؛ ويعتبر السلوك الصحي في هذا النموذج وظيفة لعمليات الاختيار الفردية القائمة على أساس الحسابات الذاتية للفوائد والتكاليف؛ ويتم هنا افتراض وجود قابلية مترابطة للتنبؤ بالاتجاهات المتعلقة بالصحة.

(رضوان، 2016)

وفيما يلي مخطط يبين أهم عناصر هذا النموذج (نموذج المعتقدات الصحية العام):



شكل رقم (02): يمثل نموذج المعتقدات الصحية العام (Carcary, 2000)

يتكون نموذج المعتقدات الصحية HBM كما هو موضح في الشكل رقم (02) من أربعة مكونات: (1) "القابلية المدركة أو الحساسية المدركة"، والتي تشير إلى الإدراك الذاتي للمخاطر أو التعرض للتهديد الصحي؛ (2) "الشدة المتصورة"، والتي تشير إلى تصور المرء لخطورة التهديد الصحي؛ (3) "الفوائد أو المنافع المتصورة"، والتي تتكون من فعالية عمل مصمم لتهديد المرض؛ و (4) "الحوافز المتصورة"، والتي تشير إلى تقييم النتائج السلبية التي قد تكون مرتبطة بالسلوك الوقائي. وهذا يتدخل مكونان متلازمان آخران: (1) الإشارة إلى العمل Cues to action، و هي مجموعة متنوعة من المحفزات مثل إدراك الأعراض

والتأثيرات الاجتماعية والحملات التعليمية التي قد تحفز العمل؛ و (2) "الدافع الصحي"، وهو الاستعداد للقلق بشأن القضايا الصحية. (Carcary, 2000)

وأخيراً، فإن الوعي بالخطر قد يؤدي إلى اتخاذ قرار يمكن أن يتخذ أشكالاً مختلفة وأحياناً متباينة المعاني نذكر منها: القضاء على الخطر، رفض الكشف عن هذا الخطر، اتخاذ خطوات للتخفيف من حدة الآثار الضارة، اتخاذ خطوات لانخفاض احتمال وقوع هذه النتائج، اتخاذ خطوات لزيادة احتمال أو طبيعة الآثار الإيجابية،... الخ.

(Dragan Jovanovića, 2014)

3-المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة:

كان الغرض من هذه الدراسة هو استخدام مكونات HBM للتنبؤ بسلوكيات السياقة المحفوفة بالمخاطر لدى سائقي المركبات. فالنموذج يقترح أن قرار الشخص في الانخراط في سلوك آمن يتم تحديده بأربعة أبعاد: القابلية المدركة (الحساسية المدركة)، الخطورة المدركة (الشدة المدركة)، عواقب السلوك المحفوف بالمخاطر (الحواجز المدركة)، فضلاً عن الفوائد المتصورة والتكاليف المتصورة للسلامة البديلة للسلوك. (Fernandes, 2004)

1.3 المخاطر المتصورة: قد حظيت المخاطر المتصورة (الشدة المدركة والحساسية المدركة) باهتمام كبير كمحدد للسياسة المحفوفة بالمخاطر؛ ويمكن فهم المخاطر المتصورة على أنها تشتمل على القابلية المدركة للانعكاسات المترتبة على أداء السلوك المحفوف بالمخاطر، وقد تبين أن الخطر المطلق يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالسياقة المحفوفة بالمخاطر؛ كما تبين أن معظم الناس يرون أنفسهم أقل عرضة للإصابة أو القتل في حادث سيارة، ومثل هذه الأحكام النسبية تؤثر على النوايا السلوكية. (Fernandes, 2004)

2.3 الفوائد والتكاليف المدركة: يجوز للأشخاص المشاركة في السياقة المحفوفة بالمخاطر لأنها ذات قيمة بالنسبة لهم. على سبيل المثال، الميل الى الزيادة في السرعة أثناء السياقة يعطي للسائق وقتاً أكثر، وبالتالي إن فوائد السلوكيات المحفوفة بالمخاطر تعتبر عند بعض السائقين أمراً مهماً للغاية. (Fernandes, 2004)

من المحتمل أن سلوكيات السياقة، ولا سيما السلوكيات غير الآمنة (سلوكيات الخطر)، ترتبط جزئياً ببنيات نموذج HBM لأن الدراسات السابقة أظهرت أن إدراك المخاطر عامل محتمل يمكن أن يؤثر على سلوكيات السياقة غير الآمنة (Asghar Razmara1, 2018). ويشير النموذج إلى أنه كلما زاد خطر حدوث السلوك، كلما قل احتمال تصرف الشخص بهذه الطريقة في المستقبل. ويمكن تعريف القابلية المدركة والشدة المدركة على أنها تصور المخاطر الشخصية وآثارها السلوكية. وعلى سبيل المثال، نتائج دراسة أجرتها Şimşekoğlu وآخرون في تركيا أظهر أن إدراك مخاطر المرور مرتبط بالسلوك التحوطي، مثل استخدام أحزمة الأمان وسياقة الحد الأقصى للسرعة (Asghar Razmara1, 2018). ويمكن أن يكون استخدام HBM مفيداً في تقليل سلوكيات السياقة غير الآمنة، مثل السياقة بسرعات عالية. وبعبارة أخرى، إذا زادت القابلية المتصورة والشدة المدركة للسلوكيات المحفوفة بالمخاطر، سينخفض الميل إلى هذه السلوكيات.

كما أظهرت دراسة ل Özbay وآخرون: أن الحواجز المتصورة مرتبطة بسلوكيات السياقة غير الآمنة، بما في ذلك انتهاكات السرعة؛ والتغييرات في الحواجز المتصورة فعالة في تغيير السلوك والحد من انتهاكات السياقة (Asghar Razmara1, 2018). وفي دراسة Morowati sharif abad وآخرون: بين نموذج HBM أن القابلية المتصورة، الشدة المدركة، الفوائد المتصورة، والحواجز المدركة كانت مرتبطة بشكل كبير بسلوكيات السياقة المحفوفة بالمخاطر (Asghar Razmara1, 2018).

تظهر نتائج هذه الدراسات أن بني HBM تتوافق مع سلوكيات السياقة، على الرغم من استخدام HBM في العديد من الدراسات حول السلوكيات المتعلقة بالصحة.

رابعاً: سلوكات السياقة الخطرة:

1-تعريف سلوك السياقة الخطرة:

تعتبر السياقة Driving سلوك معقد يتأثر بعدة عوامل محددة بالزمان والمكان منها: الأهداف، الأخطاء، التوقعات والمعتقدات، الاهتمامات، كيفية التحكم في سلامة المركبات، مدى الانتباه، التعب، الذاكرة، القدرات العقلية والجسمية، التدريب والخبرة. (Rakotonirainy, 2006)

و بالرغم من أن هذه العوامل غير محددة وغير واضحة بالنسبة للأفراد داخل المجتمع، إلا أن مجموع هذه العوامل يشكل مبادئ رئيسية لهذا السلوك، ألا وهي (James, 2008):

- السياقة عبارة عن مجموعة من السلوكات المعقدة التي تندمج فيما بينها في تفاعل مع المعايير الثقافية السائدة داخل المجتمع.

- تتحدد معايير السياقة في ثلاث مجالات: المجال الانفعالي، المعرفي والحسي حركي.

ومن الواضح أن سلوك السياقة الخطرة ينطوي على مجموعة من الأنماط السلوكية التي تشكل خطراً أو على الأقل لديها القدرة على وضع السائق و / أو الأشخاص الآخرين في خطر (Saba Jafarpour, 2014). بعبارة أخرى، يكون سلوك السياقة محفوف بالمخاطر إذا صوِّب بالسلوكات التالية: السرعة المفرطة، التجاوزات الخطيرة، عدم احترام المسافة الأمنية، السياقة تحت تأثير الكحول، استخدام الهواتف المحمولة، عدم استعمال أحزمة الأمان أثناء السياقة...الخ. حيث يزيد اختطار مثل هذه السلوكات كلما قلت خبرة السائقين (Jérome, 2006). ويمكن أن تكون هذه السلوكات إما متعمدة (أي انتهاكات)، أو غير مقصودة، مثل الأخطاء والانحرافات. (Saba Jafarpour, 2014)

ويبقى مفهوم الخطر او ادراك الخطر يختلف من شخص إلى آخر، أي أنه يمكن أن يختلف ادراك الخطر على حسب البيئة الاجتماعية والخصائص النفسية للسائقين. (BRETON, 2001)

2- إدراك الخطر وسلوكيات السياقة الخطرة:

الإدراك هو عامل حاسم للسلامة المرورية، لأنه يشكل أساسًا لقرارات السائق وأفعاله. وتشير معظم دراسات الحوادث إلى أن الأخطاء الإدراكية عامل رئيسي في حدوث الحوادث: حيث تشير التقديرات إلى أنها تمثل ما بين 40% إلى 50% من إجمالي أخطاء السائق (Barjonet, 2001). فهذه الأخطاء تتعلق بعدم الكشف عن العقبات وكذلك التفسيرات الخاطئة وسوء التقدير، التقليل من تقدير انحناء المنعطفات، والإفراط في تقدير المسافة الامنية أو الإفراط في تقدير الوقت المتاح للتجاوز، وكلها أمثلة على "أخطاء إدراكية مميزة عند السياقة (Barjonet, 2001).

فالسهولة الواضحة للسياقة والسرعة التي يتم بها اكتساب المهارات الأساسية غالباً ما تؤدي إلى التقليل من تعقيد العمليات الإدراكية المتضمنة. فالإدراك ليس مجرد انعكاس للبيئة المحيطة، بل هو تمثيل ناجم عن بناء معرفي محض؛ وهو في الأساس وظيفة تفسير البيانات الحسية غير المكتملة والغامضة. (FORWARD, 2008)

إن إدراك السائق ليس في الأساس وظيفة تأملية، ولكن يجب أن يكون متأهباً دائماً للحالات الطارئة، حيث يتم التساؤل عن ذلك من خلال متطلبات موقف السياقة، حيث تساهم مخرجاته في التحكم في السلوك؛ ويعتمد نشاط إدراك السائق أيضاً على أهداف وظروف نشاط السياقة. إن هذه المعالجة المعرفية محدودة بالقيود الزمنية، فهي تتطلب بضع ثوان فقط، بينما تتطلب استجاب واسترجاع المعرفة المخزنة وقتاً أطول (Barjonet, 2001). وهذا ما يحدث تماماً إذا اقترن بسلوك محفوف بالخطر، اين تعتمد معالجة المعلومات على مفهوم ادراك الخطر.

فالخطر هو احتمال حدوث أحداث غير مرغوب فيها مع عواقب سلبية. وفي سياق السلامة على الطرق، يمكن تشبيهه باحتمال وقوع حادث. وما هو ملاحظ أن هناك تشوه كبير بين المخاطر الموضوعية (المخاطر المصنفة على مستوى المجتمع) المرتبطة بحالة السياقة والمخاطر الشخصية او الذاتية (المخاطر كما يدركها كل سائق على حدى)، مما يجعلهم يقللون من إدراك المخاطر، و بالتالي التشجيع على القيام بسلوك متهور، والذي غالبا ما يؤدي إلى وقوع حوادث(Charbit, 1997). . بالإضافة إلى ذلك، فإن السائقين يتقبلون عن قصد مستوى معين من المخاطر في نشاطهم في السياقة؛ فبالنسبة لبعض السائقين، يُنظر إلى السياقة على أنها حالة من التنافس بينهم وبين السائقين الآخرين.

ووفقا لأبحاث سابقة (Horwarth, 1988، Brown and Groeger، 1988، 1988) هناك ارتباط بين إدراك المخاطر والسلوك السياقة الخطر. ويرى هار Harre (2000) أن سلوك السياقة الذي يمارسه السائق (خاصة السائق الشاب) يتأثر كثيرا "بحالة الخطر" الخاصة به؛ فالسائقين الذين يكون لديهم ادراك منخفض لخطر التصادم سيقودون بتهور، في حين أن أولئك الذين يدركون مخاطر عالية في نفس الحالة سيقودون بحذر وسيقلعون أي شيء لتجنب المخاطر.(Tova Rosenbloom *, 2008) أي أنه إذا تأثر السلوك بتصورات الخطر، فإن التركيز على إدراك المخاطر يمكن أن يغير الأنماط السلوكية الخطرة للسائقين.(Dragan Jovanovića, 2014)

3-مظاهر سلوك السياقة الخطرة:

كما قلنا سابقا فإن سلوك السياقة يكون محفوبا بالمخاطر اذا اقترن بمجموعة بالسلوكات الخطرة مثل: السرعة المفرطة، التجاوزات الخطيرة، عدم احترام المسافة الأمنية، السياقة تحت تأثير الكحول، استخدام الهواتف المحمولة، عدم استعمال أحزمة الأمان أثناء السياقة،...الخ.

وسوف نركز في هذه الدراسة على كل من سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة، وهذا نظرا للإحصائيات حول أسباب حوادث المرور في السنوات الأخيرة حول سلوكيات الخطر في الجزائر كما هو موضح في الفصل الثالث.

1.3 السرعة المفرطة:

تعتبر السرعة كعامل خطر رئيسي في الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، مما يؤثر على حالة الطريق بصفة عامة بالإضافة إلى خطورة الحوادث التي تتجم عنها أضرارا مادية وجسدية وخيمة. وتعرف السرعة المفرطة بأنها تجاوز الحد الأقصى للسرعة؛ وأما السرعة الغير ملائمة فهي تعرف على أنها سياقة بسرعة لا تناسب مع ظروف الطريق وحركة المرور السائدة (prevention، 2018). فكل من السرعة المفرطة وغير الملائمة مسؤولتان عن نسبة عالية من الوفيات والأمراض الناتجة عن حوادث الطرق. وما هو ملاحظ أن في البلدان ذات الدخل المرتفع، فإن السرعة تساهم في حوالي 30% من الوفيات على الطرق، بينما في بعض البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط مثل الجزائر، تُقدّر السرعة بأنها العامل الرئيسي المساهم في حوالي نصف حوادث الطرق. (prevention، 2018)

فالسرعة هي نسبة المسافة إلى الوقت المستغرق في السفر ($v = x / t$). ويتم قياس السرعة بالكيلومترات لكل ساعة أو متر في الثانية. وعلى الرغم من أن السرعة ترتبط أكثر بمفهوم الإسراع La Rapidité، فحتى الشخص الذي يمشي ببطء يسير بسرعة معينة. (Sergerie, 2005)

وفي علاقة "الإنسان / الآلة" التي تنطوي على سياقة مركبة (السيارة)، يجب أن نأخذ بعين الاعتبار قوانين الفيزياء التي تتعلق بالسرعة، بقدرات وحدود البشر (السائق) والسيارة. ففي الواقع، مع زيادة السرعة تتخفف القدرات البصرية، وتزداد مسافة التوقف للمركبة،

وكذلك قوة الطرد المركزي في الانحناءات، والشيء الوحيد الذي يبقى مستقرا هو قدرة الجسم المحدودة على امتصاص هذه الصدمات أثناء التصادم. (Sergerie، 2005)

العوامل المؤثرة على اختيار السائقين للسرعة (النموذج متعدد العوامل):

تعتمد السرعة التي يختارها السائقون على عدد من العوامل، بما في ذلك العامل البشري والبيئة المادية، الاجتماعية والاقتصادية، وكذلك العوامل المرتبطة بالمرحلة، كما أن شكل وحالة الطريق والمناطق المحيطة بها قد تشجع السائقين على السرعة.

إن خصائص حركة المرور، ووجود قانون الحد من السرعة، ومستوى تنفيذ القوانين والعقوبات، كلها عوامل في بيئة السائق تؤثر على خيارات السائق. كما أن العمر والنوع (خاصة بين الشباب السائقين)، إلى جانب عدم الخبرة وعوامل أخرى مثل القيادة الليلية والكحول، هي كلها عوامل مرتبطة بزيادة السرعة (Sergerie، 2005). ويوضح الجدول التالي أهم العوامل المؤثرة على اختيار السائقين للسرعة، وذلك على حسب النموذج المتعدد

العوامل The multifactorial model:

جدول رقم(01): العوامل المؤثرة على اختيار السائقين للسرعة(OMS, 2004).

السائق	حركة المرور والمحيط	الطريق والمرحلة
العمر، جنس السائق(النوع) وقت رد الفعل الاتجاهات والمعتقدات البحث عن اللذة والمغامرة تقبل الخطر، إدراك الخطر الكحول أثناء القيادة نظافة المرحلة ظروف التنقل وطبيعة الركاب	حركة المرور: كثافة حضية السيارات تنوع مستخدمي الطريق السرعة العامة المحيط والقوانين: الوقت، حالة الطريق الإشارة، إشارات المرور حدود السرعة، تطبيق القانون	الطريق: عرض الطريق، المنحدرات الجوانب، علامات الطريق جودة سطح الطريق المرحلة: نوع المرحلة، قوة/وزن المرحلة السرعة القصوى للمرحلة وسائل الراحة في المرحلة

ومن خلال الجدول رقم (01) يمكننا تلخيص أهم العوامل التي تؤثر في اختيار السائقين للسرعة كالتالي:

أ-وفقا لخصائص السائق:

- من حيث العمر: أثبتت معظم الدراسات أن فئة الشباب السائقين يتجهون إلى الإفراط في السرعة أكبر من السائقين البالغين. وقد أظهرت دراسة لكلارك Clarke سنة 2005 حول حوادث السائقين الشباب، أن حوادث السائقين الشباب جراء السرعة المفرطة تكون مرتبطة بشكل أكبر بالمخاطرة الطوعية (عن قصد) أكثر من تلك المتعلقة بنقص المعرفة. (Clarke, 2005)

- من حيث النوع: ما هو ملاحظ أن السائقين الرجال يفرضون في السرعة في المتوسط أكثر من النساء؛ كما يمكن أن يؤثر العمر في هذا الاختلاف المرتبط بالجنس... (Assailly, 2001)

- من حيث وجود الركاب: ويتفاعل هذا العامل مع العمر، حيث وجدت عدة دراسات أن لوجود الركاب مع السائق داخل السيارة تأثير سلبي على السرعة لدى السائقين الشباب، وعلى العكس، فقد وجد إيجابية للسائقين البالغين. (Ingham, 1991)

- نوع المركبة (السيارة): الإنتماء الى طبقة اجتماعية مرتفعة الدخل، والتحصل على نوع سيارة فاخرة يعزز من الإفراط في السرعة لدى السائقين. فكلما كانت السيارة مجهزة بأرقى وسائل التكنولوجيا وكذلك تحتوي على سرعات عالية لماركات عالمية، كلما اتجه السائقين للإفراط في السرعة بما يتناسب وخصائص السيارة. (Assailly, 2001)

- من حيث مدى استعمال السيارة: إن اختيار السرعة العالية يتماشى مع الرغبة في تقليل الوقت بالنسبة للسائق الذي يستعمل سيارته على الدوام وبالتالي ربح الوقت في إتمام أعماله اليومية. (Assailly, 2001)

- من حيث درجة الكحول: تجدر الإشارة إلى أن هناك علاقة بين شرب الكحول وانتهاك حدود السرعة المسموح بها، وهذا يعكس التأثير الذي يحدثه الكحول على السائقين مما يعرضهم الى الإفراط في السرعة جراء التأثير المنشط الذي يحدثه الكحول على الجهاز العصبي. (Biecheler, 1999)

- من حيث ارتداء أحزمة الأمان: غالباً ما يرتبط عدم استعمال حزام الأمان بالإفراط في السرعة، وهذا الأمر شائع بصفة كبيرة لدى السائقين الذين يتجهون الى الإفراط في السرعة. (Assailly, 2001)

ب- وفقاً للعوامل الظرفية:

- من حيث الأحوال الجوية: خاصة أثناء هطول المطر (شريطة أن يكون كثيفاً)، فهو يقلل من متوسط السرعة لكنه يزيد من تشتت السرعة التي تمارس من طرف السائق. (Assailly, 2001)

- من حيث البنية التحتية: إن عرض الطريق، وخصائص الرصيف وبيئة الطرق تؤثر على السرعة التي تمارس من طرف السائقين، فكلما كان عرض الطريق أكبر كلما زادت سرعة السائق، كما أنه كلما كانت بنية الطريق وجودتها أفضل، أدى ذلك بالسائقين الى اختيار الإفراط في السرعة. (Fildes, 1991)

- من حيث التأخر عن المواعيد: يختار 75% من السائقين سرعتهم وفقاً لما يسمح به الطريق وحركة المرور، وليس وفقاً لحدود السرعة (Assailly, 2001)

ج-وفقا للازدحام المروري:

يحدث الإزدحام عندما تزداد حركة المرور على الطريق، ويمكن لهذا العامل أن يعتبر عامل أمني بالنسبة للسائقين. فكلما ازداد الإزدحام كلما تنقص سرعة السائقين جراء هذا الإزدحام، مما يقلل من عدد الحوادث التي تؤدي الى إصابات جسدية ويزيد من نسبة الحوادث التي تؤدي الى خسائر مادية. (Assailly, 2001)

وقد وجدت دراسة أجريت في بريطانيا، أن عدد حوادث المرور يزداد في الطريق السيارة أثناء الليل أين تقل حركة المرور. كما تقل سرعة السائقين في المناطق الحضرية مقارنة مع المناطق الريفية، وكذلك عندما يكون عدد المشاة كبير. (Noland, 2005)

د-وفقا للتكيف مع السرعة:

تعتمد السرعة المدركة على السرعات والمسافات المقطوعة سابقا، فيقوم السائق بالتقليل من مدى أهمية خطورة الإفراط في السرعة مقارنة مع السرعة التي يعتمدها حديثا أثناء تنقله. ويعتمد إدراك السرعة هنا من طرف السائق على رد الفعل السمعي، البصري، المرونة proprioceptifs، مداخل ومخارج الطريق السيارة للدخول الى المدينة، الحواجز والجسور ... الخ. (Assailly, 2001)

هـ-وفقا لنوع استخدام المركبة (خاصة مهنيا):

أصبحت حوادث السفر هي السبب الرئيسي للحوادث المهنية في مختلف دول العالم. ففي دراسة أسترالية، تم مقارنة سلوك الشخص نفسه عند السياقة في رحلة عمل وفي رحلة "خاصة". وخلافا للتوقعات، فإن السائقين تكون لديهم نوايا أكثر للتجاوزات عندما يقودون سياراتهم الخاصة أكثر من استخدامها لأغراض مهنية. وتتطوي تحت هذا الأمر عدة عمليات نفسية مثل النية للقيام بالسلوك (السرعة)، المعيار الشخصي المدرك والندم المسبق، وهي ليست نفسها (العمليات النفسية) في كلتا الحالتين. (Stradling, 2000)

و-وفقا للسائقين الآخرين:

يقوم السائق باختيار السرعة أيضًا وفقًا لما يلي:

-سرعة السائقين الآخرين:(نماذج العدوى الاجتماعية : المعايير الاجتماعية المتصورة، التقليد، الضغط، مقارنة سرعته مع الآخرين)؛

-كرد فعل من السائقين الآخرين الذين تكون لهم أهمية بالنسبة للسائق.

- وعلى الرغم من إدراكهم للدور السببي للسرعة، فإن معظم السائقين يعتقدون أن تجاوز 20 كم / ساعة لا يهم... (Svenson, 2008)

- وقد أبرز Delhomme سنة (1991) أهمية متغير التفاؤل النسبي اللاواعي (التقاولية الدفاعية): فالسائقين المخالفين لقانون الحد من السرعة يشعرون أنهم أفضل من "السائقين العاديين...". ففي الواقع، يبالغ السائقون في تقدير السرعة التي يمارسها السائقون الآخرون بنسبة 8-10%. (Delhomme, 1991)

وإذا كان بعض السائقين يبالغون في تقدير سرعة السائقين الآخرين مقارنة بهم، فهذا يعتبر آلية دفاعية، مما يقلل التنافر المعرفي حول سلوكياتهم المنحرفة (السرعة المفرطة). (Walton, 2001)

ي-وفقا للتطورات التكنولوجية:

تعتبر التطورات التكنولوجية من بين اهم العوامل المؤثرة على اختيار السائق للسرعة. فشعور السائق بالراحة والأمان داخل السيارة، التحسينات التكنولوجية في الإطارات، نظام التعليق المتطور The suspension، عزل الصوت والضوضاء داخل السيارة بالإضافة إلى تحسينات سطح الطريق هي كلها عوامل تسمح باختيار سرعات أعلى من طرف السائقين. (Assailly, 2001)

2.3 سلوك التجاوزات الخطيرة:

التجاوز هو الفعل الذي تقوم به مركبة معينة لتخطي مركبة أخرى أبداً منها في الحركة، والتي تكون تسير في نفس الاتجاه على الطريق، ويكون الممر الذي يستخدم في التجاوز في الغالب ممراً تعبر فيه المركبات في الاتجاه المعاكس. (Walker, 2006)

فالتجاوز هو عبارة عن عملية تخطي عائق ما على الطريق سواء كان متحركاً أو ثابتاً أثناء سيطرة المركبة في أماكن معينة وفق شروط محددة (التجاوز الخطير، 2018). ويمكن ان يكون التجاوز:

- التجاوز لعوائق ثابتة مثل: مركبات متوقفة / حفر أو أشغال / حجارة وغيرها.
- أو التجاوز عن عوائق متحركة مثل: مركبات تقوم بتغيير اتجاهها/ مركبات تسير بسرعة بطيئة (Brake, 2015).

ولكي يكون التجاوز آمناً يشترط أن يقوم السائق بما يلي:

- اختيار الزمان والمكان المناسبين قبل القيام بعملية التجاوز.
- التأكد من توفر المقدرة لدى السائق والمركبة على إتمام التجاوز بدون خطورة. (YII, 2015)

إن عدم تحقق هذه الشروط يجعل التجاوز أحد أكثر المناورات خطورة لجميع مستخدمي الطريق، إذ يمكن أن يجد السائق نفسه في مواجهة السيارة التي تكون في الاتجاه المعاكس، والتي في الغالب تكون تسير بسرعة عالية؛ فسرعة كلا المركبتين تؤدي إلى إحداث تأثير أكثر خطورة في حالة حدوث تصادم حاد. (RoyalSociety, 2018)

وتظهر ملامح وخطورة التجاوز الخطير خاصة في المناطق الريفية والطرق السريعة، أين يجد السائق متسعاً للقيام بمثل هذه المناورات الخطيرة خلافاً على المناطق الحضرية، أين تعيق حركة المرور حركته وتمنعه بالقيام بمثل هذه السلوكيات.

فالتجاوز على الطرق السريعة والمناطق الريفية يعتبر واحدة من أخطر السلوكيات التي يقوم بها السائق على الإطلاق. فمن المستحيل الحكم بدقة على السرعة والمسافة الواجب توفرها أثناء تخطي مركبة أخرى أثناء حركة المرور، مما يؤدي إلى حوادث مميتة خاصة عندما تكون المركبتين المتقابلتين تسير على نفس الطريق بسرعة فائقة. (Brake، 2015)

خامساً: العوامل النفسية المؤثرة في سلوك سائقة السيارات:

تعد الحوادث المرورية التي تشهدها بلادنا من المشكلات الخطيرة التي تتفاقم يوماً بعد يوم، وتخلّف آثاراً اجتماعية واقتصادية عميقة، حيث توجد عوامل كثيرة ومتداخلة وراء تفاقم المشكلات المرورية وخاصة الحوادث المرورية إلا أن هناك عوامل نفسية لها دور كبير في هذه الحوادث. ولهذا ارتأينا أن نتطرق إلى بعض العوامل النفسية المؤثرة في سلوك سائقة السيارات.

1-العوامل النفس فيزيولوجية

تتحكم في سلوك السائق أثناء السيادة مجموعة من الوظائف النفس-فيزيولوجية التي تؤثر وتتأثر بما يحيط بها من متغيرات، والتي من خلال سلامتها يتفادى السائق الوقوع في المشاكل.

1.1 الرؤية :

تعتمد السياقة بالدرجة الأولى على الرؤية، حيث أن العين تحمل 90% من المعلومات اللازمة والأساسية التي يعتمد عليها السائق، لذا يتوجب على السائق أن يحافظ ويهتم بصحة عينيه وذلك من أجل تقادي أي خطر قد يتعرض له جراء اصابة عينيه باي سوء (صحي او طارئ مثل الانبهار بضوء الشمس). (Charrette, 2004)

ولكن كل هذا لا يكفي، فعادات السائق وردود فعله المتعلقة بالطريقة التي يعتمد عليها في رؤية أو ملاحظة الطريق تعتبر مهمة جدا، وهي تتطلب توفر عدة عوامل أخرى من اجل القيام بما يسمى بالسياقة الدفاعية؛ ومن أهم هذه العوامل على الاطلاق: (Charrette, 2004)

- الحفاظ على سلامة ونظافة الأجهزة المساعدة على الرؤية المتواجدة في السيارة.
- **مجال الرؤية** : يتقلص مجال الرؤية كلما زادت السرعة، فمثلا عندما تكون السرعة 40 كم/سا فإن مجال الرؤية يتحدد بـ 100 درجة، وعندما تكون السرعة 130 كم/سا فيتحدد بـ 30 درجة. فالعين تركز على المناطق الأكثر بعدا عن السيارة، وفي حالة العكس أين تكون السرعة زائدة فإن هذا التركيز يتقلص حيث لا تستطيع العين التركيز بشكل واضح على جوانب ومقدمة ومؤخرة السيارة مما قد يزيد من احتمال وقوع حادث.
- **اليقظة و انتقاء المعلومات**: إن عملية تعلم بعض المبادئ تعتبر ضرورية لتحسين جودة الرؤية أثناء السياقة، والهدف من هذا هو توفر اليقظة مع الرؤية التي تسمح للسائق من انتقاء المعلومات الضرورية واللازمة التي يحتاجها دون تشتيت انتباهه من طرف الأشياء الأخرى الغير ضرورية (مثل المناظر الطبيعية، ألواح الإعلانات...)، لذا فعلى السائق ان يبقى في حالة يقظة مستمرة، كما يجب أن يبقى عينيه في حركة مستمرة وفي جميع الاتجاهات من أجل التقطن لأي عارض. (Charrette, 2004)

- **وقت رد الفعل والمسافات :** العين هي المسؤولة عن نقل المعلومات إلى الدماغ، وعليه فإن احترام مسافات السلامة يعتمد على هذا المبدأ بصفة مباشرة. وعلى السائق أن يركز مجال رؤيته على المدى البعيد للطريق، وهذا لا يحدث إلا إذا احترمت مسافات السلامة الضرورية، فكلما كانت السرعة منخفضة كان له الوقت الكافي لرد الفعل، والعكس.

- **تعلم الرؤية في الليل :** تتغير ظروف الرؤية في الليل ويصبح كل شيء بالعكس (الألوان، حدة البصر...)، وعلى العين أن تتكيف مع تغير الإنارة على الطريق (وهج، الأماكن الغير مضاءة...). لذلك فعلى السائق أن يتعلم كيفية استخدام المصابيح واحترام مسافات السلامة الضرورية هذا دون أن ننسى الانتباه الى السائقين في الطريق المعاكس بالانتباه الى وضع المصابيح الأمامية من أجل عدم ابهارهم بالإضاءة الزائدة عن حدها او عدم الرؤية في حالة الإضاءة الغير كافية. (Charrette, 2004)

2.1 التآزر الحسي الحركي:

تعتبر السياقة نشاط حسي- حركي تشترك فيه معظم الحواس والعضلات، وهذا لطبيعة السياقة في حد ذاتها من استعمال اليدين لمسك المقود وتغيير السرعة وتغيير الاتجاه واستعمال الرجلين للمكابح والرأس لرؤية مختلف الاتجاهات ... الخ، هذا دون أن ننسى ما لأهمية الحواس البصرية والسمعية في السياقة. إن كل هذا يتجلى في التآزر الحسي الحركي الذي يحدث بين العضلات والحواس في تناسق دائم يحوله الدماغ بعد اكتساب المعلومات وإعادة ترجمتها، أين يكون رد الفعل ناتج عن مدة تحليل المعلومة. لهذا فإن أي خلل أو مرض يمس أحد هذه الاعضاء او الحواس يتسبب حتما في حدوث مشاكل للسائق وبالتالي احتمال كبير لوقوع حوادث المرور؛ كما يتأثر التآزر الحسي الحركي بشكل بارز بالمواد المخدرة والمهلوسة والكحول، حيث تؤدي إلى اختلال وظائف الحواس وتثبط نشاط عمل الجهاز العصبي المركزي، فيصبح من الصعب مواصلة السياقة . (Meite, 2009)

3.1 اليقظة والتعب:

ينقص التعب من حالة اليقظة عند السائقين، فالتعب وقلة النوم يسببان النعاس للسائق والذي يكون في معظم الأحيان هو المسبب الرئيسي للحوادث. فالإرهاق يجعل السائق قلقا وحركاته بطيئة وغير مركزة، مما يؤثر سلبا على تقييم المسافات والسرعة ويصبح غير قادر على التوقع وميالا للإفراط في السرعة؛ وقد تعود أسباب الإرهاق عند السائق الى:

- القيام بجهد عضلي قبل السياقة؛
 - إذا كانت الأحوال الجوية رديئة : مطر، حرارة... الخ؛
 - قلة النوم ؛
 - عمل عضلي سكوني : سياقة لمسافة طويلة ؛
 - استعمال بعض الأدوية المؤثرة في السياقة ،
 - معاناة السائق من مشاكل وهموم مختلفة؛
 - شرب الكحول وتعاطي المخدرات بمختلف أنواعها.
- يسبب انخفاض درجة اليقظة لدى السائق استرخاء يؤدي إلى تأخير رد الفعل وأخطار في السياقة، لذلك توجب على السائق أن يحتاط قبل وأثناء سياقة السيارة وذلك ب(Meite, 2009) :

- أخذ قسط من الراحة قبل الانطلاق؛
- اختيار التوقيت وخط السير؛
- الضبط الجيد للمقعد والمسند ؛
- تفادي استعمال المواد المخدرة والكحولية ؛
- تفادي استعمال بعض الأدوية المؤثرة على السياقة ؛

- الاهتمام بالحالة الآلية للعربة خاصة أجهزة السلامة؛
- أخذ فترة للراحة أو النوم إذا أحس بالإرهاق أثناء القيادة،
- ترك القيادة لشخص آخر ؛ والتموضع جيد داخل السيارة ؛
- تقادي الإفراط في السرعة لأنه يضاعف الإرهاق.

4.1 الحالة الصحية العامة:

تتأثر القيادة وتؤثر بصحة السائق الذي بالإضافة إلى الأخطار الجسمية التي قد يتعرض لها، فهو أيضا يكون معرضا بصفة أقل، لأخطار طارئة (كيميائية، تقنية، نفس اجتماعية ... الخ)، حيث تزيد هذه الأخطار كلما زادت تنقلات السائق (مثل ما هو عليه عند السائقين المهنيين)، و تزيد هذه الأخطار كذلك عندما يتبع السائق مجموعة من العادات و السلوكات اليومية (التدخين، التغذية الغير صحية، استهلاك المواد المخدرة والمشروبات الكحولية ...)، والتي تؤثر سلبا على صحته العامة وبالتالي على قيادة السيارة (Meite, 2009) .

فإصابة السائق ببعض الأمراض قد تحول دون القيام بمهمة القيادة مثل نقص حدة السمع إلى ما دون العتبة، أو نقص حدة البصر، أو الإصابة بنوبات صرع متكررة، أو تعرض الفرد لضغوط نفسية واجتماعية بصفة دائمة ... الخ. كما أن القيادة لمدة طويلة وبشكل دائم (السائقين المحترفين) قد تعرضهم إلى الإصابة ببعض الأمراض؛ فمثلا أكدت دراسة أمريكية أن هذه الفئة تصاب في غالب الاحيان بسرطان الجلد من الناحية اليسرى من الجسم للتعرض الدائم لهذه المنطقة للشمس. كما أن هذه الفئة يزداد وزنهم إلى حد البدانة مما يؤدي الى ظهور أمراض اخرى كارتفاع ضغط الدم والإصابة بالسكري (Thierry, 2008). وعليه فإن الفحص الطبي الدوري يعتبر من ضروريات القيادة السليمة قبل وبعد التحصل على رخصة القيادة ومزاولة فعل القيادة فعليا.

2-العوامل النفسية والنفس اجتماعية:

تعتبر الحالة النفسية والصفات الشخصية والسلوكية لقائد السيارة من العوامل الرئيسية في حوادث الطرق. ومن وجهة النظر النفسية فإن سيطرة السيارة هي عمل مركب يتعرض خلاله السائق لكثير من المواقف والانفعالات التي تتطلب التركيز المستمر والقدرة على ضبط الإنفعال ورد الفعل الملائم دون توتر أو قلق. (Thierry، 2008)

1.2 الإنفعال والغضب:

أصبحت ظاهرة الغضب لدى السائقين من أهم القضايا المطروحة على ساحة السلامة المرورية في الوقت الراهن، إلا أن الأسباب المؤدية الى تعشي أعراضها لم يتم تشخيصها بعد. حيث لوحظ تضاعف مساوئ هذه الظاهرة بشكل مستمر في كل بلدان العالم، وهي قضية تتعلق بالسلامة العامة على الطرق لما تسببه من حوادث مفاجئة نتيجة لإثارة دوافع الغضب لدى السائقين. (Thierry، 2008)

فكل سائق لديه استعداد فطري للغضب عندما يرتكب سائق آخر خطأ يعرضه أو يعرض غيره للخطر على الطريق. ومع ذلك، فإن اختياره لطريقة الرد على هذا الفعل هي التي توضح الفرق بين سلوك مقبول وسلوك غضب أثناء القيادة.

وأكد الخبراء على أن تصرفات السائقين العدوانية تنشأ عن عدة مؤثرات، بعضها يعزى إلى شدة ازدحام الطرق بالمركبات، والبعض الآخر يعزى إلى الميول العدوانية العامة لدى السائقين وسرعة الانفعال والغضب؛ وأغلب هذه التصرفات تكون كردة فعل معاكسة اتجاه تصرفات سائق آخر. فالسائق الغاضب ينظر إلى تصرفات الآخرين على أنها غير مهذبة أو أنها "تستوجب العقاب"، فتكون أفعاله نابغة من إحساسه بالسخط عليهم وشعوره بأنه أقوم أخلاقاً منهم. (طالب، 2009)

2.2 الضغط النفسي:

تتطلب القيادة مستوى عالٍ من الانتباه والتركيز حتى تسمح للسائق فهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ، خاصة على مستوى الأفراد الذين يمتنون القيادة كمهنة لكسب العيش وقد يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية العربة وطبيعة العمل ودقة المواعيد خاصة عند سائقي قطاع النقل العمومي، بالإضافة إلى الساعات الطويلة التي يقضونها في القيادة. (طالب، 2009)

ويمكن ملاحظة شكل آخر من الضغط أو الإجهاد المهني عند سائقي الحافلات وعربات النقل العمومي الذين يؤدون عملهم بشكل انفرادي أو انعزالي، بالإضافة إلى التعامل المستمر مع الزبائن الذين يعبرون عن استيائهم من مستوى الخدمات المقدمة أو التوقعات الطويلة بأساليب غير مؤدبة وقد تصل أحياناً إلى اعتداءات لفظية. وقد يمتد الضغط المهني إلى حدود الحياة العائلية للسائق بسبب برمجة ساعات العمل في أوقات غير مناسبة، مما يؤدي إلى تذبذب ساعات النوم والشعور المستمر بالعياء، وانعكاس ذلك على الحالة الصحية للسائق مما يولد لديه شعور بحالة نفسية سلبية تشجع على بروز ردود أفعال سلبية وتهيج مفرط وقلق مستمر. (طالب، 2009)

إن استمرار السائق في العمل تحت هذه الظروف والتعرض لمثل هذه المؤثرات يمكن أن يؤدي إلى ضعف التعرف بدقة إلى إشارات المرور وقراءتها بشكل سليم يمهد لأخطاء قد تكون عواقبها وخيمة إذا لم يتم الانتباه لمعالجة هذه الظروف بشكل يضمن سلامة الجميع، حيث أن التعب والإعياء كانا دوماً من أكثر الأسباب المؤدية لحوادث مرور مروعة. ومن أجل استدراك هذه العوامل والعمل على تصحيحها، توصي الكثير من الدراسات التي تعنى بالصحة النفسية باعتماد برامج نشاطات الرياضية والبدنية للسائقين من أجل العمل على تغيير الاتجاهات والقيم المرتبطة بميدان العمل ومحيطه الاجتماعي والنفسي وتشجيع النشاطات الثقافية والترفيهية. وهي الإجراءات التي من شأنها أن تمتص الضغط

والإجهاد والقلق وحتى الإحباط، وهي في مجملها أهم العوامل النفسية والتي تؤدي غالباً إلى حوادث المرور. (العبودي، 2009)

3.2 التوافق النفسي والاجتماعي:

يعرف التوافق النفسي الاجتماعي على أنه حالة من التوائم والانسجام مع البيئة والتي تنطوي على قدرة الفرد على إشباع معظم حاجاته وتصرفاته. كما أنه لا يتوقف على التغيرات التي تحدث في البيئة المحيطة، وإنما لابد من المسانحة الايجابية والتناغم الفعال والمتبادل بين الفرد ومحيطه الاجتماعي، وحتى يحدث التوازن مع البيئة المحيطة لابد من التعديل والتغيير المطلوب وصولاً للانسجام التام بين الفرد ونفسه وبين الفرد والمحيط الذي ينتمي إليه. (ابوسكران، 2009)

ونظراً لأن سلوك السياقة هو سلوك معقد يشترك فيه عدة معطيات (سائق، مركبة، محيط)، وهذا يبدو جلياً في علاقة التفاعل بين السائق ومستعملي الطريق من جهة، وبين السائق والبيئة المحيطة به من جهة أخرى، وحتى بين علاقة الارتباط بين السائق ومركبته التي تظهر عند السائق أثناء استعماله لسيارته، فكل هذا في حد ذاته يجعل من سلوك السياقة سلوك نفسي اجتماعي. (ابوسكران، 2009)

فالسياقة هي نشاط جماعي يظهر جلياً من خلال التواصل، التفاعل، التعاون بين جميع مستعملي الطريق والجهات المختصة من أجل ضمان السلامة المرورية. وعليه فإن السائق يعتمد على مجموعة من العوامل المعرفية المنطقية التي توجه أفعاله من أجل إحداث هذا التوافق النفسي الاجتماعي، فلا يمكن فهم سلوك السياقة بعيداً عن فهم شخصية السائق وعلاقة هذا الأخير بمحيطه. (Meite، 2009)

3-العوامل المعرفية:

تتوقف مهمة السياقة على سلامة العمليات المعرفية، وتعتمد على وجه الخصوص على إدراك المعلومات والكفاءة في معالجتها والتركيز أثناء السياقة والكفاءة في تقدير الخطر.

1.3 إدراك معايير السلامة المرورية:

يشكل الإدراك من الناحية السيكلوجية المعرفية فعلا معقدا تشترك فيه الأعضاء الحسية والقشرة المخية، ويتوقف بصفة عامة على التعرف على المؤشرات والمعلومات الموجودة على الطريق ومحيطه ومعالجتها، حيث يتسبب أي خطأ في الإدراك باتخاذ قرار غير ملائم يمكن أن يؤدي إلى حادث مروري، وبهذا يعد الإدراك حجر الأساس في معالجة المعلومات من طرف السائق . (هاجر، 2011)

يتعلق إدراك السائق بتلقيه لمعلومات تخص مهمته سواء من الطريق او من خلال العدادات أو الاشارات السمعية أو البصرية وغيرها؛ وتتسبب محدودية إدراك السائق لأماكن معينة كالزوايا والحواجز إلى خلق مشاكل مرورية، إلا إذا زود بوسائل اصطناعية مساعدة، فالكثير من سائقي الشاحنات وكذلك سائقي السيارات الصغيرة، يرتكبون حوادث عند الرجوع إلى الورا من أجل التوقف عند اماكن تفريغ البضائع. كما أنه من الصعب على الإنسان رؤية أو سماع شيء خارج عن نطاقه أو إدراك شيء يكون في حالة حركة، ويتعلق الأمر على وجه الخصوص بتصميم الطريق وتنظيم حركة المرور. (هاجر، 2011)

2.3 تقدير وتوقع الخطر :

يدرس إدراك الخطر عادة ضمن الشخص في حد ذاته، أي كيفية إدراك هذا الأخير للخطر الفعلي، حيث أن تقاؤليته تزداد كلما كان إدراكه للإختطار الذي ينجم عنه أقل من الإختطار الفعلي (تقاؤلية دفاعية)، مما يزيد من الإختطار في سلوكاته risky behavior ، وبالتالي تعريض حياته وحياة الأفراد لخطر حقيقي. وحسب نظرية المعتقدات الصحية لـ روزنستوك Rosenstock (1994)، فإن إدراك الإختطار الذي قد يؤدي إلى حادث مروري يكمن في التوعية في حد ذاتها وليس في شدة خطورة الحادث. (Strecher, 2009)

3.3 الانتباه والتركيز:

تتمثل صعوبة السياقة في أنها تتطلب قدرا كبيرا من الانتباه والتركيز وهي ليست مجرد نشاط آلي. و قد ذهبت عدة دراسات وأبحاث لإبراز علاقة الانتباه بسلوك سياقة السيارات، ففي دراسة أجراها سنشيز وانجليس Sabchez & Angeles (2005) تمحورت حول العلاقة بين بعض الخصائص المعرفية (من بينها الانتباه)، والشخصية لدى السائقين المتقدمين للحصول على رخصة سياقة، وعدد الحوادث المرورية التي تعرضوا لها خاصة خلال السنوات الأولى من سياقة السيارة؛ توصلت الدراسة إلى وجود علاقة بين بعض اضطرابات الانتباه والتعرض لحوادث المرور. كما توصلت دراسة أخرى لـ راغيرام ولاكشمينارينان Raghuram & Lakshminarayanan (2006) حول بعض مهام الانتباه وعلاقتها بصعوبة سياقة السيارات إلى وجود علاقة بين التعرض للحوادث واضطرابات الانتباه للأشياء المتحركة على الطريق اثناء السير. (المنصور، 2009)

وتتأثر عملية الانتباه بانشغال السائق عن الطريق ومحيط السياقة، والذي قد يكون نتيجة لعوامل عديدة منها التعب، شرب الكحول والأدوية المنومة واستعمال الهاتف النقال وغيرها من المؤثرات الأخرى؛ بحيث على السائق أن يركز تفكيره على مهمة السياقة إذا أراد التعامل مع حركة المرور بشكل آمن. فهناك أخطارا يمكن أن تظهر من عدة مصادر، فإذا ترك فكره في حالة شرود ولو للحظة واحدة، فإن احتمال ارتكاب الاخطاء يزداد بشكل

ملحوظ، وهكذا فإن كان السائق مرهقا أو مشغول البال أو قلقا، فإنه يستغرق وقتا أطول للاستجابة، وبالتالي فإنه من المستحسن أن يتخلى عن مهمة سيطرة السيارة في هذه الظروف. (هاجر، 2011)

4.3 الكفاءة في معالجة المعلومات:

تتم عملية معالجة المعلومات في مهمة القيادة بشكل زمني بدءا بالاستقبال الحسي للمعلومة والذي يتم على وجه الخصوص بالعين والأذن، ثم يتم التعرف على الأشكال والأشياء والعقبات الموجودة على الطريق. وتتخلص الاجراءات التي يقوم بها السائق أثناء معالجته لمعلومات الطريق فيما يلي:

- اكتشاف المعلومات عبر الحواس (صعوبة الطريق، دخول منطقة عمرانية ...)

- التعرف على المعلومات وقراءتها (اشارات المرور)

- فهم المعلومات واتخاذ القرار.

وقد فسرت العديد من النماذج النظرية المعرفية كيفية قيام السائق بمعالجة المعلومات باعتباره إحدى مكونات السير، حيث أجمعت هذه النماذج على أن السائق يتلقى المعلومات من محيطه ويتعرف عليها، ثم يقوم بترجمتها ضمن المواقف التي حصلت فيها، وذلك انطلاقا من دوافعه وأهدافه وتصوراتهِ وتوقعاته حول تطور المواقف على الطريق، ومن ثم يتخذ القرارات التي يقوم بتحويلها فيما بعد إلى اجراءات، حيث تتوقف هذه الاجراءات على كل من معارف الشخص وتصوراتهِ وطبيعة المواقف وتتغير تبعا لتغيرها. (هاجر، 2011)

4- العوامل النزوعية:

اتجهت معظم الدراسات الحديثة حول سلوك السياقة إلى التطرق إلى الأبعاد الدينامية النزوعية، لما لهذه العوامل من أهمية في تفسير السلوك بصفة عامة وبتفسير سلوك سياقة السيارات بصفة خاصة، فمنها ما اهتم بدراسة اتجاهات السائق نحو السلامة المرورية، ومنها ما اهتم بالقيم التي يتبناها السائق أثناء أداء مهمة السياقة، ومنها ما اهتم بالدوافع وراء قيام السائق بأي سلوك أثناء السياقة، ومنها ما اهتم بدراسة الميول والتفاؤل غير الواقعي ومركز الضبط الذي يمتاز به السائقون. وكل هذا من أجل محاولة التوصل إلى فهم هذا السلوك الذي أصبح في الآونة الأخيرة يشكل عبئاً على جميع الدول خاصة وأن حوادث المرور في تزايد مستمر وبشكل مروع .

1.4 القيم (المسؤولية، الحرية، الاحترام):

تمثل القيم ما نفضله ونختاره من موضوعات تتجه إليها رغباتنا وتمليها علينا حاجتنا؛ لذلك فإن القيم تعتبر من المحددات الهامة للسلوك، لأنها أشمل من كل رغبة وحاجة واتجاه ودافع، وهي التي تستولد الحاجات والرغبات. وهي جزء من نسق الدوافع ولكنها هي نفسها ليست الدوافع، وليست معايير للسلوك لأنها عامة ولا ترتبط بمواقف كالمعايير. والقيمة يمكن أن تكون مصدراً للكثير من المعايير. وعندما ترسخ الاتجاهات وتقوى فإنها تصنع قيمة وتتنظم القيم في الشخص الواحد لتكون ما يسمى بنسق القيم عنده.

(Sécurité Routière، 2012)

ونظراً لأن سلوك السائق تتحكم فيه مجموعة من العوامل النفسية والاجتماعية، فإنه قد أصبح من الضروري التطرق إلى معرفة أهم القيم التي يعتمد عليها السائق أثناء مهمة السياقة، لأنه بمجرد معرفة هذه الأخيرة (القيم) نستطيع التنبؤ ببعض السلوكات وتجنب الوقوع في الأخطار. ومن بين أهم هذه القيم سوف نتطرق إلى: المسؤولية، الحرية والاحترام.

يتجلى اختيار السائق للمسؤولية كقيمة، من خلال الأفعال التي يتبناها أثناء قيامه بمهمة القيادة، فتظهر ملامح مسؤوليته من خلال كيفية اختيار السيارة المستهلكة أقل للبنزين والغير المنتجة للدخان للمحافظة على البيئة، وتظهر كذلك من خلال تجنبه للقيام بسلوكيات الخطر مثل شرب الكحول، أو الابتعاد عن القيادة عندما يكون تحت تأثير أي شيء من شأنه أن يعرقل من مهمة القيادة. ولا يكفي هذا، إذ تظهر هذه المسؤولية كقيمة كذلك في كيفية تعامله مع الآخرين من أجل تقادي حوادث المرور والحفاظ على السلامة المرورية. (Sécurité Routière، 2012)

والحرية هي إحساس يجعل السائق يحس بأن القيادة هي سلوك مستنسخ، فعندما يتبنى السائق الحرية كقيمة أساسية فإنه يصبح يشعر بأن له كل الحرية في الانتقال من مكان لآخر كما يريد، ليس هذا فقط فهو يحس أيضا بأنه حر ومحمي داخل هيكل سيارته. وعليه فإن هذا الشعور بالحرية المزيفة يجعل ثقته بنفسه تزداد بشكل مبالغ فيه (تفاؤلية دفاعية)، مما يجعل من سياقته أن تصبح خطرة على نفسه وعلى الآخرين. (Sécurité Routière، 2012)

كما أن الشخص الذي يتبنى الاحترام كقيمة أساسية فإن سلوكياته تكون كلها نتيجة لاعتماد هذه القيمة في حياته اليومية. فنجد السائق الذي يكون الاحترام ضمن قيمه الأساسية، يحترم قوانين المرور باقتناع كاحترام المسافات الأمنية والاشارات الضوئية... الخ، كما يلاحظ عليه أنه يحترم جميع مستعملي الطريق فهو مثلا يتجنب أن يثير غضب السائقين الآخرين والتسامح معهم مما يجعله يتفادى الوقوع في أي مشكل. (Sécurité Routière، 2012)

2.4 الميول (الميول الانتحارية، الميل الى تدمير الذات):

ارتبطت الحوادث المرورية باضطرابات نفسية معينة، إذ أوضحت بعض الدراسات أن للاضطرابات النفسية دورا في الميول الانتحارية التي قد تدفع إلى تعمد الوقوع في الحوادث. فقد اتضح لماكدونالد أن سبعة من ثلاثين مريضا سيكوباتيا حاولوا الانتحار عن

طريق حوادث السيارات، كذلك اتضح لـ سيلزر أن هناك فروقا بين أصحاب الميول الانتحارية وغيرهم في متوسط حوادث السيارات. كما أكدت نتائج دراسة كرانسر كورنج في دراسة على 483 سائقا بين عامي 1964 - 1965 أن السائقين ذوي الميول الانتحارية ارتكبوا فعلا حوادث مرور أكثر من غيرهم بمقدار 81 % بالإضافة إلى نسبة مخالفاتهم المرورية التي كانت 146% بالمقارنة مع المجموعة السوية. (ابراهيم، 1991)

فالأشخاص الذين يكون لديهم ميل للانتحار أو ميل لتدمير الذات يتجهون دائما الى المخاطرة بحياتهم، ويظهر هذا جليا عند بعض السائقين الذين لا يباليون بأرواحهم فتجدهم يجازفون بالسرعة المفرطة والمناورات الخطيرة وإلى غير ذلك من السلوكات التي قد تؤدي بهم إلى إحداث الضرر بأنفسهم.

3.4 مركز الضبط:

يعرف مركز الضبط بأنه إدراك الفرد لموقع القوى التي تتحكم بالتعزيز، سواء كانت هذه القوى تقع داخل الفرد ويكون مسئولا عنها ويتحكم فيها (مركز ضبط داخلي)، أو خارجة عنه ولا يمكن التحكم فيها، وينظر إليه من منظور تعليمي وهي مدى توقع الفرد لاحتمال أن يؤدي ذلك السلوك إلى تعزيز طبيعة الموقف النفسي (مركز ضبط خارجي)، لذلك فإن التنبؤ بالسلوك يتطلب معرفة هذه المتغيرات. (ابوسكران، 2009)

وقد وجد الكثير من الباحثين أن مركز الضبط الداخلي في السياقة يعني درجة وعي قائد السيارة بالأسباب الموضوعية للحوادث بما يجعله يمارس تحكما داخليا على ظروف السياقة. وارتفاع الدرجة على العبارات التي تقيس مصدر الضبط الداخلي في السياقة يعني أن صاحبها يتصف بالحذر والحكمة وتركيز الانتباه مع الدقة والبطء. أما أصحاب مصدر الضبط الخارجي في سياقة السيارة فيشير إلى أن تقدير الفرد لأمر موقف السياقة يميل إلى الذاتية والتبرير بأخطاء الغير وعدم حسب المخاطرة. وارتفاع الدرجة على عبارات هذا البعد تشير إلى أن صاحبها متسرع ومندفع تقوده السيارة بدلا من أن يقودها

هو، ومن ثم يمكن أن نعتد على درجات هذا البعد في التنبؤ بالوقوع في الحوادث. (كامل، 1988)

4.4 التفاوضية الدفاعية:

تعرف التفاوضية الدفاعية على أنها: اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصيا". مما يحمله على ركوب المخاطر بجرأة غير عادية تضاعف احتمالات تعرضه للأخطار". وهكذا فإن اعتبار المرء نفسه أقل تعرضا للأخطار من الآخرين يدفعه الى اهمال الاجراءات الوقائية اللازمة. (الناقلي، 2002)

وفي هذا الصدد اتجهت عدة دراسات الى البحث عن العلاقة بين هذا المتغير وبين أسباب حوادث المرور. فقد أشار (أحمد محمد الناقلي) إلى أن التفاوضية الدفاعية كانت مسببا رئيسيا في مجمل حالات الأخطار وخصوصا تلك المؤدية إلى حوادث المرور. وقد ركز على ضرورة تحويل التفاوضية الدفاعية إلى تفاؤلية وظيفية للتخفيف من حوادث السير، وهذا بناء على وقاية تتسق مستوياتها مع درجات الوعي بالأخطار. وعليه يصبح الهدف هو إبدال هذه التفاوضية الدفاعية المشوهة والمحفوفة بالمخاطرة بتفاوضية وظيفية تقوم على أساس الشعور بانخفاض تعرض الشخص للأخطار بسبب اتخاذه لكافة الاجراءات الوقائية اللازمة. (الناقلي، 2002)

الفصل الثالث

واقع سلوكيات السياقة الخطرة في الجزائر

يعتبر هذا الفصل مهما جدا في شقيه، الأول من حيث التطرق الى اشكالية حوادث المرور في الجزائر، والشق الثاني من حيث الاعتماد على مضمونه في تحليل ومناقشة نتائج الدراسة، من خلال المعطيات الاحصائية والجغرافية للولايات المختارة في الدراسة (كما هو موضح في الفصل الرابع: اجراءات الدراسة). فهو يتضمن معلومات جغرافية، ديمغرافية واحصائية حول واقع حوادث المرور وأهم الأسباب المؤدية إليها في هذه الولايات. **اولا: معطيات جغرافية وديمغرافية حول الولايات المختارة للدراسة:**

كانت الولايات المختارة في الدراسة على حسب احصائيات حوادث المرور خلال السنوات 2012، 2013 و 2014 كالتالي:

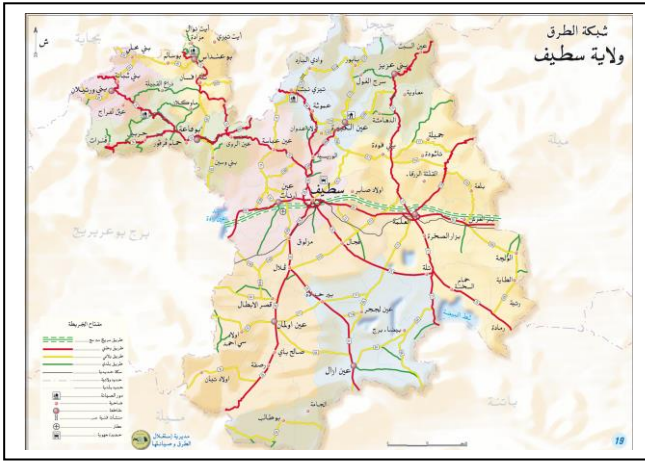
جدول رقم (02): الولايات المختارة على حسب التقسيم الإداري لولايات الوطن والاحصائيات الوطنية

لحوادث المرور

الولايات حسب التقسيم الإداري	الولايات الأكثر عدد المرور	الولايات اقل حوادث المرور
الشرق: أم البواقي، باتنة، بجاية، بسكرة، تبسة، جيجل، سطيف، سكيكدة، عنابة، قالمة، قسنطينة، برج بوعرييج، الطارف، خنشلة، سوق أهراس، ميلة	سطيف باتنة	خنشلة سوق اهراس
الوسط: الشلف، البليدة، البويرة، تيزي وزو، الجزائر، الجلفة، المدية، المسيلة، بومرداس، تيبازة، عين الدفلى	الجزائر مسيلة	تيبازة تيزي وزو
الغرب: تلمسان، تيارت، سعيدة، سيدي بلعباس، مستغانم، معسكر، وهران، البيض، تسمسليت، النعامة، عين تموشنت، غليزان	وهران سعيدة	تلمسان النعامة
الجنوب: أدرار، الأغواط، بشار، تمنراست، ورقلة، إليزي، تندوف، الوادي، غرداية	الوادي ورقلة	تمنراست تندوف

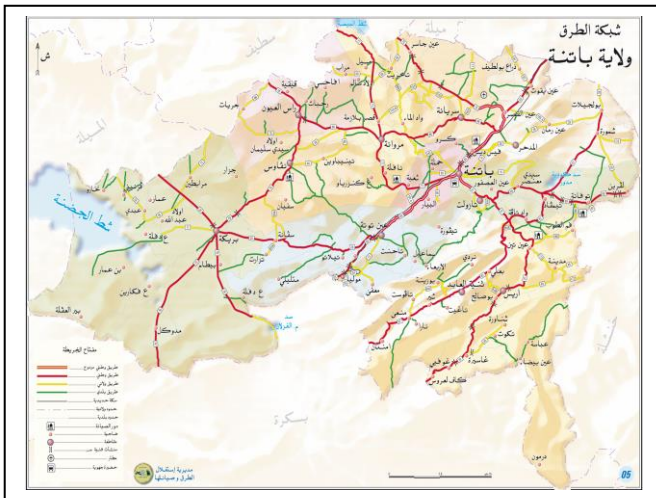
من خلال الجدول نلاحظ أنه قد تم اختيار 16 ولاية من مختلف المناطق وتمثلت هذه الولايات في: ولاية سطيف، باتنة، خنشلة، سوق اهراس، الجزائر، مسيلة، تيبازة، تيزي وزو، وهران، سعيدة، تلمسان، النعامة، الوادي، ورقلة، تمنراست و ولاية تندوف. وفيما يلي سوف يتم عرض خصائص هذه الولايات من الناحية الجغرافية والديمغرافية وكذلك حضيرة السيارات في كل ولاية وذلك خلال سنة 2016 أي سنة بداية الدراسة الأساسية وتوزيع مقاييس الدراسة على عينة الدراسة.

1- ولايات الشرق



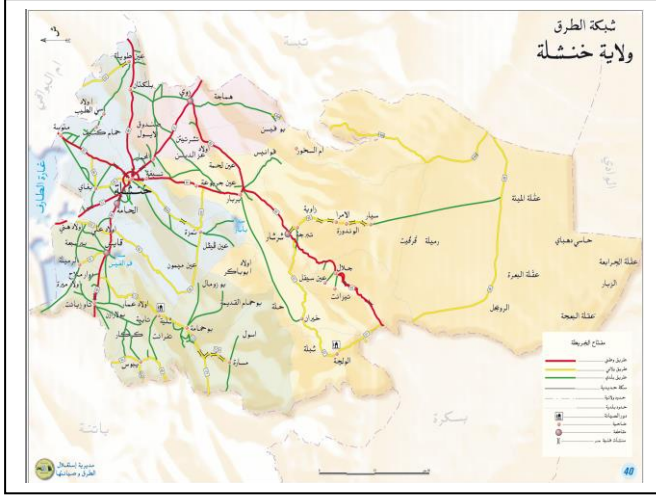
ولاية سطيف: (wilayasétif، 2018)
المساحة(كلم²): 6549
عدد السكان(نسمة): 1661798
الكثافة السكانية(نسمة/ كلم²): 254
حضيرة السيارات (مركبة): 155144
(ONS، 2018)

**شكل رقم (03): شبكة الطرق في ولاية سطيف
(وزارة النقل، 2017)**



ولاية باتنة: (wilayabatna، 2018)
المساحة(كلم²): 12192
عدد السكان(نسمة): 1271413
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 104
حضيرة السيارات (مركبة): 168230
(ONS، 2018)

**شكل رقم (04): شبكة الطرق في ولاية باتنة
(وزارة النقل، 2017)**



ولاية خنشلة:

(2018، wilayaKhenchela)

المساحة (كلم²): 9715

عدد السكان (نسمة): 442510

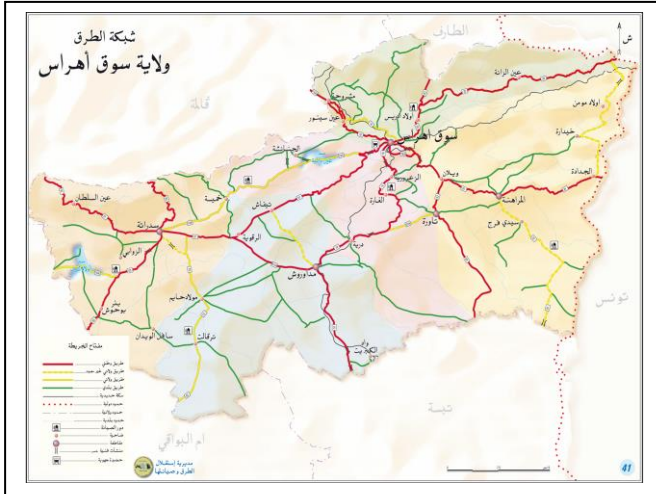
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 46

حاضرة السيارات (مركبة): 41582

(ONS, 2018)

شكل رقم (05): شبكة الطرق في ولاية خنشلة

(وزارة النقل، 2017)



ولاية سوق اهراس:

(2018، wilayasoukAhras)

المساحة (كلم²): 4360

عدد السكان (نسمة): 446012

الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 102

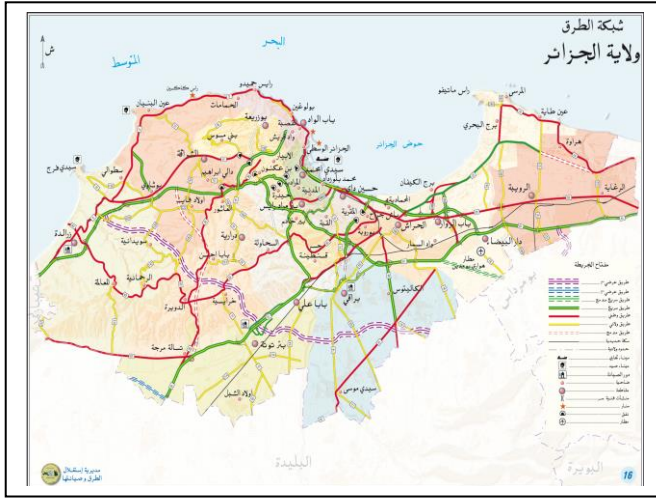
حاضرة السيارات (مركبة): 30437

(ONS, 2018)

شكل رقم (06): شبكة الطرق في ولاية سوق اهراس

(وزارة النقل، 2017)

2-ولايات الوسط



ولاية الجزائر:

(2018، wilayad'alger)

المساحة (كلم²): 1190

عدد السكان(نسمة): 2889145

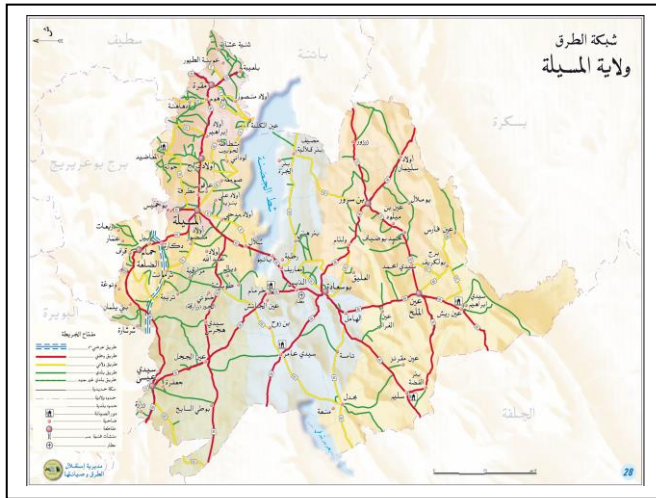
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 2428

حاضرة السيارات(مركبة): 1549294

(2018، ONS)

شكل رقم(07): شبكة الطرق في ولاية الجزائر

(وزارةالنقل، 2017)



ولاية المسيلة:

(2018، wilyaM'sila)

المساحة (كلم²): 18175

عدد السكان(نسمة): 1210952

الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 67

حاضرة السيارات(مركبة): 104193

(2018، ONS)

شكل رقم(08): شبكة الطرق في ولاية المسيلة

(وزارةالنقل، 2017)



ولاية تيبازة:

(2018، wilayatipaza)

المساحة (كلم²): 1605

عدد السكان(نسمة): 591010

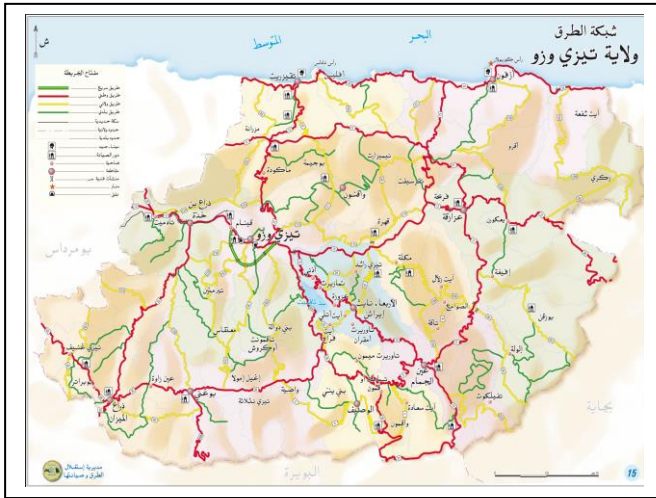
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 368

حاضرة السيارات(مركبة): 135187

(2018، ONS)

شكل رقم(09) : شبكة الطرق في ولاية تيبازة

(وزارة النقل، 2017)



ولاية تيزي وزو:

(2018، wilayatiziouzou)

المساحة (كلم²): 3568

عدد السكان(نسمة): 1127607

الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 316

حاضرة السيارات(مركبة): 204183

(2018، ONS)

شكل رقم(10) : شبكة الطرق في ولاية تيزي وزو

(وزارة النقل، 2017)

3-ولايات الغرب



ولاية تلمسان:

(wilayatlemcen، 2018)

المساحة (كلم²): 9061

عدد السكان(نسمة): 949135

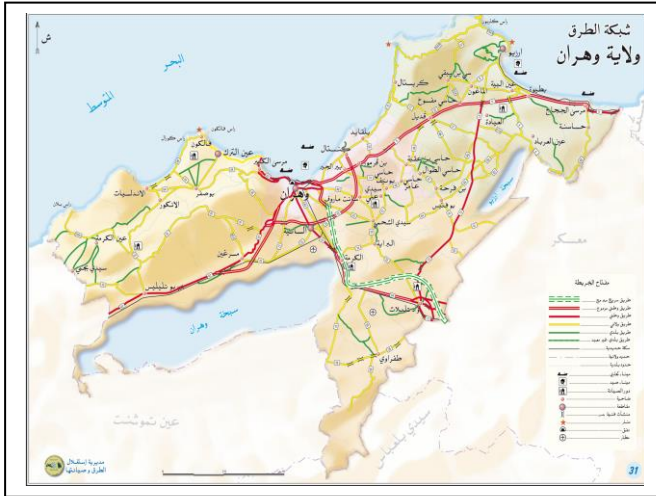
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 105

حاضرة السيارات(مركبة): 146032

(ONS، 2018)

شكل رقم(11): شبكة الطرق في ولاية تلمسان

(وزارةالنقل، 2017)



ولاية وهران:

(wilayad'oran، 2018)

المساحة (كلم²): 2114

عدد السكان(نسمة): 1577556

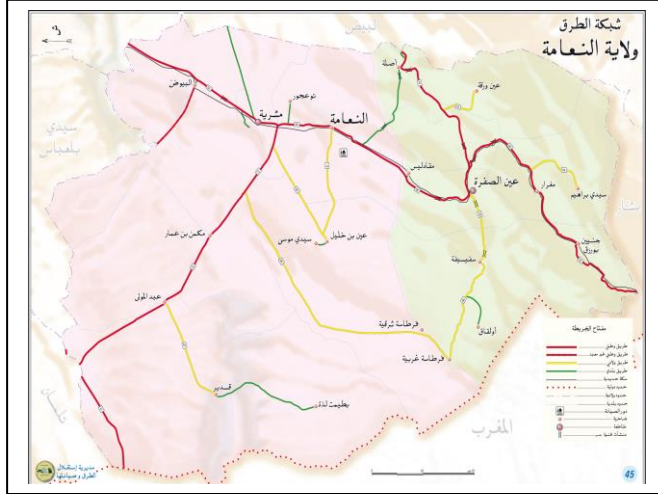
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 746

حاضرة السيارات(مركبة): 304057

(ONS، 2018)

شكل رقم(12): شبكة الطرق في ولاية وهران

(وزارةالنقل، 2017)



ولاية النعامة:

(2018، wilayanaama)

المساحة (كلم²): 29950

عدد السكان(نسمة): 192891

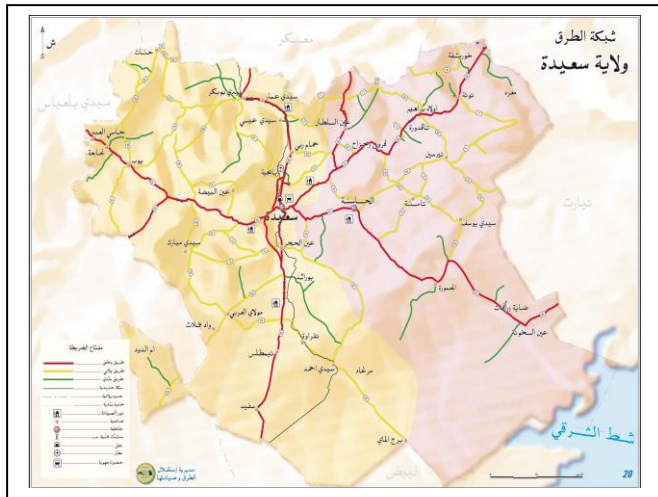
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 6

حاضرة السيارات(مركبة): 17897

(2018، ONS)

شكل رقم(13): شبكة الطرق في ولاية النعامة

(وزارة النقل، 2017)



ولاية سعيدة:

(2018، wilayasaida)

المساحة (كلم²): 6764

عدد السكان(نسمة): 328685

الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 48

حاضرة السيارات(مركبة): 53008

(2018، ONS)

شكل رقم(14): شبكة الطرق في ولاية سعيدة

(وزارة النقل، 2017)

3-ولايات الجنوب



ولاية الواد:

(2018، wilayaelouad)

المساحة (كلم²): 44587

عدد السكان(نسمة): 820000

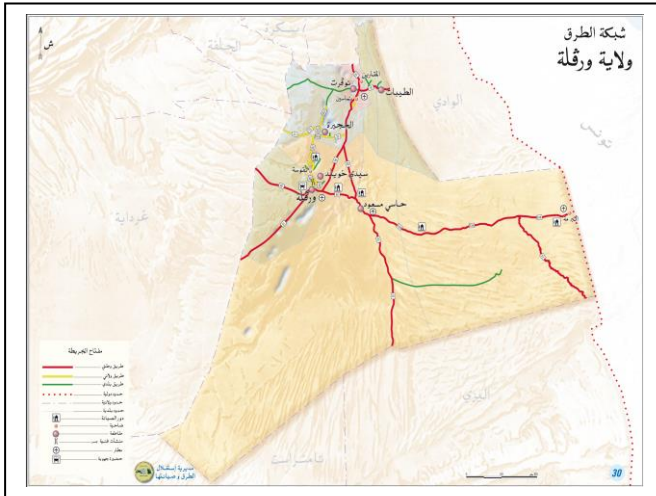
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 18

حاضرة السيارات(مركبة): 51032

(2018، ONS)

شكل رقم(15): شبكة الطرق في ولاية الواد

(وزارةالنقل، 2017)



ولاية ورقلة:

(2018، wilayaouargla)

المساحة (كلم²): 211980

عدد السكان(نسمة): 602000

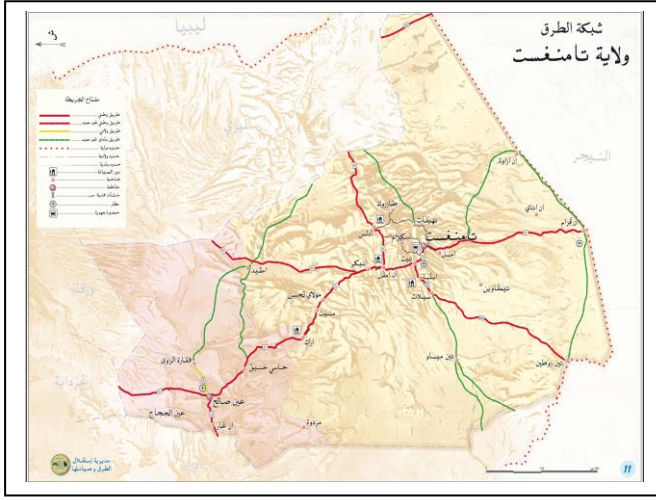
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 3

حاضرة السيارات(مركبة): 89214

(2018، ONS)

شكل رقم(16): شبكة الطرق في ولاية ورقلة

(وزارةالنقل، 2017)



ولاية تمنراست:

(2018، wilayatamanrasset)

المساحة (كلم²): 556185

عدد السكان(نسمة): 191983

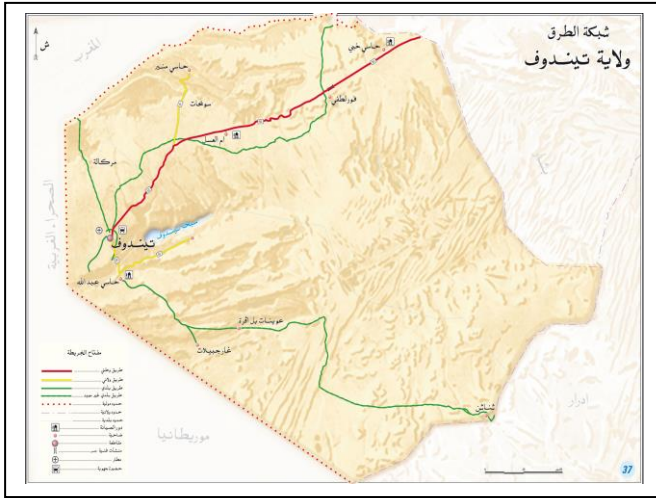
الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 1:

حاضرة السيارات(مركبة): 21890:

(2018، ONS)

شكل رقم(17): شبكة الطرق في ولاية تمنراست

(وزارة النقل، 2017)



ولاية تندوف:

(2018، wilayatindouf)

المساحة (كلم²): 159000

عدد السكان(نسمة): 49149

الكثافة السكانية (نسمة/ كلم²): 1:

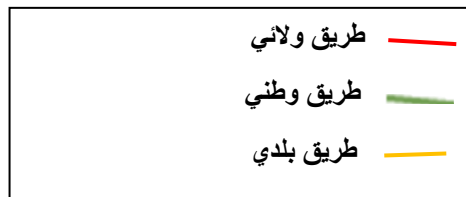
حاضرة السيارات(مركبة): 4234:

(2018، ONS)

شكل رقم(18): شبكة الطرق في ولاية تندوف

(وزارة النقل، 2017)

مفتاح الاشكال



ثانيا: التوزيع الاحصائي لحوادث المرور من سنة 2012 الى غاية 2014 :

1- عدد الحوادث المرورية، الجرحى وعدد القتلى على المستوى الوطني:

اعتمدنا في الدراسة الحالية على احصائيات السنوات 2012، 2013 و2014 وذلك لكون الدراسة الميدانية بدأت فعليا في 2015. وبالرغم من ذلك ارتأينا أن نضيف الاحصائيات الوطنية لحوادث المرور للسنوات 2015، 2016 و2017 وذلك لتوضيح اشكالية حوادث المرور في الجزائر على مر السنوات الثلاث الاخيرة من دراستنا. حيث أن عدد الحوادث وعدد الجرحى والقتلى لا يزال مرتفع ويحتاج إلى تضافر كل الجهود للحد من هذه الظاهرة.

الجدول رقم(03): يبين عدد الحوادث المرورية، الجرحى و عدد القتلى من سنة 2012 الى

2017

عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد الحوادث	
4447	69141	42477	سنة 2012
4540	69582	42846	سنة 2013
4812	65263	40101	سنة 2014
4610	55994	32921	سنة 2015
3992	44007	28856	سنة 2016
3639	36287	25038	سنة 2017

(المركز الوطني للسلامة و الامن عبر الطرقات، من سنة 2012 الى غاية 2017)

(2017، CNPSR)

من خلال الجدول رقم (03) نلاحظ ان:

- ارتفاع عدد الحوادث المرورية خلال سنة 2013 مقارنة بسنة 2012، في حين نلاحظ انخفاض ملحوظ في عدد الحوادث انطلاقا من سنة 2014 إلى غاية 2017، و هذا راجع لعدة عوامل من بينها اعتماد الدولة على سياسات وقائية و ردعية مثل (مخطط دلفين في الصيف)، تفعيل السير على الطريق السريع شرق/غرب مما سهل حركة المرور ورفع الضغط على بعض الطرق الوطنية وبالتالي انخفاض عدد الحوادث جراء الاكتظاظ المروري، نشر الرادارات على الطرق الوطنية والسريعة، تغيير بعض قوانين المرور مثل

رفع الغرامات الجزافية وسحب رخصة السياقة أثناء عدم استعمال حزام الامان. وبالرغم من هذا الانخفاض الملحوظ إلا أن عدد حوادث المرور خلال كل سنة يعتبر رقم ضخم جدا يؤثر على السياسات الوقائية من حيث الجانب الاقتصادي والبشري، وهذا واضح من خلال عدد الأرواح والجرحى الذين تحصيلهم الدولة من خلال هذه الحوادث كل سنة.

- ارتفاع عدد الجرحى خلال سنة 2013 (69141 جريح) مقارنة بسنة 2012 (69582 جريح)، في حين نلاحظ انخفاض ملحوظ في عدد الجرحى انطلاقا من سنة 2014 (65263 جريح) إلى غاية 2016 (44007 جريح)، فبانخفاض عدد الحوادث يقل عدد الجرحى والقتلى. إلا أن عدد الجرحى يبقى عددا مقلقا يستدعي التفكير أكثر في استراتيجيات للحد من هذه المعضلة.

- انخفاض عدد القتلى خلال سنة 2017 (3639 قتيل) مقارنة بسنة 2012 (4447 قتيل). وبالرغم من هذا الانخفاض إلا أن تسجيل ما يقارب 3000 قتيل كل سنة يعتبر أمرا خطيرا جدا، مما يتطلب دق الأجراس للسعي وراء اجراء دراسات وأبحاث معمقة من مختلف التخصصات للوقوف على حلول تساعد في التصدي لهذه الظاهرة.

2- الأهمية النسبية لحوادث المرور حسب المناطق:

جدول رقم (04): الأهمية النسبية لحوادث المرور حسب المناطق

2014	2013	2012		
%56.65	%59.48	%59.56	المناطق الريفية	عدد الحوادث
%43.35	%40.52	%40.44	المناطق الحضرية	

المصدر (المركز الوطني للسلامة و الأمن عبر الطرقات، من سنة 2012 الى غاية 2014)

(2017، CNPSR)

من خلال الجدول رقم (04) نلاحظ أن نسبة حوادث المرور خلال الثلاث سنوات 2012، 2013 و 2014 في المناطق الريفية أعلى من المناطق الحضرية، وهو أمر بديهي حيث تتميز المناطق الريفية بأنها تعبرها الطرق الوطنية ويعبر في البعض منها الطريق السيار شرق/غرب، مما يؤدي إلى الزيادة في عدد الحوادث جراء السرعة المفرطة، التعب والارهاق والتجاوزات الخطيرة في معظم الأحيان. في حين تمتاز المناطق الحضرية بالاكتماظ المروري للسيارات داخل الوسط الحضري أين تقل نسبة حوادث المرور مقارنة بالمناطق الريفية، حيث تكون بعض سلوكيات الخطر مثل عدم استعمال حزام الامان، واستعمال الهاتف النقال من بين أهم الأسباب المؤدية إلى الحوادث داخل الوسط الحضري و غالبا ما تكون هذه الحوادث غير مميتة.

3- توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب السن:

جدول رقم(05): يبين توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب السن من 2012-

2014

بالنسبة المئوية (%)			
2014	2013	2012	الشريحة العمرية
2,52	1,90	2,01	اقل من 18 سنة
17,77	17,50	16,38	من 18 إلى 24 سنة
19,05	19,72	19,44	من 25 إلى 29 سنة
27,25	27,53	27,79	من 30 إلى 39 سنة
16,32	16,40	17,52	من 40 إلى 49 سنة
9,98	9,93	10,20	من 50 إلى 59 سنة
5,64	5,90	5,31	أكثر من 59 سنة
1,47	1,12	1,36	غير معروف

المصدر (المركز الوطني للسلامة و الأمن عبر الطرقات، من سنة 2012 الى غاية 2014)

(CNPSR، 2017)

من خلال الجدول رقم (05) نلاحظ أن فئة السائقين خلال الثلاث سنوات 2012، 2013 و 2014 من فئة (30 الى 39 سنة) هي الفئة الأكثر تورطاً في حوادث المرور حيث تعتبر هذه الفئة بصفة عامة بأنها فئة الشباب الذين يتحملون مسؤوليات معينة (مسؤولية رب الاسرة ، عامل ، الولاد ... الخ) أين تصبح السيارة بالنسبة لهم من ضروريات الحياة للقيام بمختلف نشاطاتهم اليومية، وعليه فإن الاستعمال المفرط والمتكرر للسيارة في تلبية هذه الاحتياجات يجعلهم عرضة للتورط في الحوادث المرورية، تليها فئة السائقين (25 الى 29 سنة) التي تمتاز باهتمام الفرد خلال هذه المرحلة في البحث عن الاستقرار (عمل وتكوين اسرة) بدلا من الاهتمام بأشياء اخرى مثل ضرورة توفر سيارة، ثم فئة السائقين (18 الى 24 سنة) عامة وهي فئة الطلبة الجامعيين الذين لا يملك معظمهم سيارات خاصة وإن امتلكوها تكون كرمز للمفاخرة والتباهي وحب المغامرة وسط أقرانهم.

4-توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة:

جدول رقم(06) : يبين توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب اقدمية رخصة السياقة

من 2012-2014

بالنسبة المئوية (%)			
2014	2013	2012	اقدمية رخصة السياقة
32,36	34,69	33,79	أقل من سنتين
25,22	24,16	22,75	من 2 إلى 5 سنوات
20,72	20,16	21,53	من 5 إلى 10 سنوات
9,49	9,16	10,25	أكثر من 10 سنوات
2,21	4,62	4,76	غير معروف
10,00	7,22	6,93	بدون رخصة

المصدر(المركز الوطني للسلامة و الامن عبر الطرقات، من سنة 2012 الى غاية 2014)

(CNPSR، 2017)

من الجدول رقم(06) نلاحظ أن نسبة حوادث المرور تتخفض بزيادة خبرة السائق، حيث لاحظنا خلال الثلاث سنوات أنه كلما زادت خبرة السائقين (انطلاقا من اقدمية رخصة السياقة) كلما انخفضت حوادث المرور. وهذا واضح جدا من خلال الجدول حيث أن فئة السائقين الذين يملكون رخصة سياقة أقل من سنتين هم الفئة الأكثر تورطا في حوادث المرور مقارنة بفئة السائقين الذين يملكون رخصة سياقة لأكثر من 10 سنوات. فالخبرة في السياقة تساعد السائق على تعلم مهارات التحكم وتقنيات تقادي الحوادث.

5-ترتيب الولايات حسب الحوادث المرورية من سنة 2012 الى غاية 2014 :

من خلال ما يلي ومن خلال الملحق رقم (02)، سوف نوضح ترتيب الولايات المختارة

للدراسة فقط من حيث حوادث المرور كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (07): يمثل ترتيب الولايات حسب الحوادث المرورية من سنة 2012 الى غاية 2014

عدد الحوادث في كل ولاية			
2014	2013	2012	
1-سطيف: 1793 2-باتنة: 1430 3-خنشلة: 533 4-سوق اهراس: 469	1-سطيف: 2155 2-باتنة: 1530 3-سوق اهراس: 471 4-خنشلة: 435	1-سطيف: 2311 2-باتنة: 1413 3-خنشلة: 462 4-سوق اهراس: 428	شرق
1-الجزائر: 2300 2-المسيلة: 1359 3-تيزابزة: 977 4-تيزي وزو: 765	1-الجزائر: 2280 2-المسيلة: 1337 3-تيزابزة: 934 4-تيزي وزو: 636	1-الجزائر: 2522 2-المسيلة: 1395 3-تيزابزة: 954 4-تيزي وزو: 685	وسط
1-تلمسان: 1172 2-وهران: 1086 3-النعامة: 250 4-سعيدة: 243	1-وهران: 1301 2-تلمسان: 1231 3-النعامة: 347 4-سعيدة: 321	1-تلمسان: 1447 2-وهران: 1365 3-النعامة: 316 4-سعيدة: 275	غرب
1-الوادي: 758 2-ورقلة: 683 3-تمنراست: 291 4-تندوف: 114	1-الوادي: 759 2-ورقلة: 736 3-تمنراست: 288 4-تندوف: 165	1-الوادي: 768 2-ورقلة: 753 3-تمنراست: 286 4-تندوف: 148	جنوب

من خلال الجدول رقم (07) نلاحظ خلال الثلاث سنوات 2012، 2013 و 2014 ان:

- **المناطق الشرقية:** ولاية سطيف وباتنة تصدرتا ترتيب الولايات من حيث عدد حوادث المرور أين تعتبر ولاية سطيف كولاية تجارية من الدرجة الأولى كما أنه يتخللها الطريق السيار شرق/غرب، في حين ولاية باتنة تعتبر منطقة عبور نحو الولايات الجنوبية والغربية، في حين احتلت ولايتي خنشلة وسوق اهراس المراتب الأخيرة من حيث عدد حوادث المرور.

- **المناطق الوسطى:** ولاية الجزائر العاصمة ومسيلة تصدرتا ترتيب الولايات من حيث عدد حوادث المرور، أين تعتبر ولاية الجزائر هي مقر جميع الإدارات والوزارات على المستوى الوطني، ومسيلة تعتبر كمنطقة عبور تجارية نحو ولايات الجنوب والغرب، في حين احتلت ولايتي تيبازة و تيزي وزو المراتب الأخيرة من حيث عدد حوادث المرور.

- **المناطق الغربية:** ولاية تلمسان و وهران تصدرتا ترتيب الولايات من حيث عدد حوادث المرور، حيث تتميز ولاية تلمسان بأنها ولاية حدودية أي منطقة عبور تجارية دولية في حين تعتبر ولاية وهران ثاني أكبر الولايات من حيث الكثافة السكانية والهياكل العمرانية، في حين احتلت سعيدة والنعام المراتب الأخيرة من حيث عدد حوادث المرور.

- **المناطق الجنوبية:** ولاية الوادي و ورقلة تصدرتا ترتيب الولايات من حيث عدد حوادث المرور، فولاية الوادي تعتبر ولاية حدودية تمتاز بطابع تجاري دولي في حين تعتبر ولاية ورقلة ولاية نفطية بامتياز أي أن معظم حركة المرور فيها تعتمد على تنقلات شركات الغاز و البترول مما يؤدي الى ارتفاع في نسبة حركة المرور على مستوى الطرق الوطنية غالبا، في حين احتلت تمنراست و تندوف المراتب الأخيرة من حيث عدد حوادث المرور.

ثالثا: اسباب حوادث المرور في الجزائر:

1-الاسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على المستوى الوطني:

الجدول رقم (08):الاسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على المستوى الوطني

نسبة الاسباب (النسبة المئوية)				
المجموع	المحيط	المركبة	مستعملو الطريق	
100	4.27	5.09	90,64	سنة 2012
100	3,61	4,43	91,96	سنة 2013
100	2.91	3.80	93.29	سنة 2014

(2017، CNPSR)

من خلال الجدول رقم (08) يتبين أن مستعملي الطريق يتحملون القسط الأعظم من المسؤولية يفوق نسبة 93% سنة 2014 و 92% سنة 2013 و 91% سنة 2012، والجزء الباقي تتقاسمه من المحيط بمتوسط 3.59% والمركبة بمتوسط 4.44% خلال الثلاث سنوات. وعليه فإن التركيز على الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق أصبح أمرا بالغ الأهمية، وهو ما يهتم الباحثة في هذه الدراسة.

2- الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق:

الجدول رقم (09): الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق من 2012 الى غاية 2014

سنة 2014		سنة 2013		سنة 2012	
النسبة المئوية	الاسباب	النسبة المئوية	الاسباب	النسبة المئوية	الاسباب
27.32	السرعة المفرطة	27.21	السرعة المفرطة	24.63	السرعة المفرطة
9.22	التجاوزات الخطيرة	8.25	التجاوزات الخطيرة	9.26	التجاوزات الخطيرة
5.94	عدم انتباه السائق داخل الاحياء	6.39	عدم استعمال ممرات الراجلين	6.02	عدم استعمال ممرات الراجلين
5.29	عدم استعمال ممرات الراجلين	5.85	عدم انتباه السائق داخل الاحياء	5.59	عدم احترام المسافات الامنية
5.05	عدم احترام المسافات الامنية	5.26	عدم احترام المسافات الامنية	5.00	عدم انتباه السائق داخل الاحياء
4.89	المناورات الخطيرة	4.74	المناورات الخطيرة	4.46	المناورات الخطيرة

(2017، CNPSR)

من خلال الجدول رقم (09) نلاحظ أن خلال الثلاث سنوات 2012، 2013 و 2014، وعلى حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، فقد كانت كل من سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة هي المسببات الرئيسية لحوادث المرور في الجزائر؛ وهو ما استدعى الباحثة لاختيار هاذين السلوكين دون غيرهما في دراستها الحالية.

الفصل الرابع

اجراءات الدراسة

أولاً: المنهج المستخدم:

يعرف المنهج العلمي على أنه أسلوب للتفكير والعمل، والذي يستخدمه الباحث من أجل تنظيم وتبويب المعلومات، ومن ثم تحليلها وعرضها وبالتالي الوصول إلى نتائج وحقائق معلومة حول موضوع الدراسة الحالي. (عليان، 2000)

ويعتمد اختيار المنهج العلمي المناسب لكل دراسة على طبيعة المشكلات المدروسة والهدف من الدراسة، ومن هنا جاء اختيارنا للمنهج الوصفي حيث أن الباحثة قد اختارت هذا المنهج لعدة اعتبارات، من أهمها:

- موضوع الدراسة ينطوي ضمن تخصص علم نفس المرور وهو تخصص دقيق متفرع من علم النفس العيادي؛ إذ يهتم هذا المجال بالدرجة الأولى بتغيير سلوك مستعملي الطريق والتوصل إلى وضع مخططات وقائية تعتمد على التنبؤ. ولما كان الهدف الأول لهذا التخصص هو التنبؤ، فهو يهتم بالدراسات الكمية الوصفية منها والتجريبية للوصول إلى تعميم النتائج، وهذا ما جعل الباحثة تختار هذا النوع من الدراسات الوصفية.

- كون أن الدراسة الحالية تهتم بالبحث عن العلاقات الارتباطية بين المتغيرات وكذلك البحث عن عوامل التنبؤ المتعلقة بسلوك السياقة الخطر في كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية.

- اختيار حجم عينة كبير بطريقة مدروسة، وهذا لما استدعت له الدراسة الحالية.

ثانياً: حدود الدراسة:

يحتاج الباحث في كل دراسة أو بحث إلى توضيح الحدود الموضوعية والزمانية والمكانية التي اعتمد عليها للوصول إلى أهداف بحثه. وهذه الحدود لا تكمن فقط في سرد الزمان والمكان والعينة، بل تتعدى إلى أكثر من ذلك، فالباحث هنا يحتاج إلى توضيح أسباب اختياره لمنطقة معينة على حساب الأخرى، وكذلك إلى إبراز أهمية اختياره للامتداد

الزمني وكيف سوف يؤثر في بحثه. فكل هذا التوضيح يسمح للباحث أن يتحكم أكثر في الأهداف المسطرة، ويجعل القارئ يعي مدى أهمية اختيار هذه الحدود في تعميم نتائج البحث وتطبيقها. وفيما يلي سوف نحاول توضيح حدود البحث التي اعتمدنا عليها في هذه الدراسة:

1-الحدود الموضوعية:

تتمثل الحدود الموضوعية في الإطار العام الذي وضعه الباحث لتسطير أهداف دراسته، والاعتماد عليها أمر مهم للغاية، وتمثلت هنا في التركيز على الاعتماد على نموذج نظري (نموذج المعتقدات الصحية)، وعلى الاتجاهات نحو السلامة المرورية في مدى قدرتها على التنبؤ بسلوكات السياقة الخطرة ألا وهي سلوك السرعة المفرطة وسلوك التجاوزات الخطيرة.

2-الحدود الزمانية:

لم يكن الامتداد الزمني في هذه الدراسة مهما للغاية، فهي ليست من نوع الدراسات التي تهتم بتغير الزمن او امتداده؛ وبالرغم من ذلك فقد كان الامتداد الزمني بالنسبة للمدة الفعلية للسياسة مهم في الدراسة لمحاولة ربط هذا الأخير بمتغيرات الدراسة (المعتقدات والاتجاهات نحو السلامة المرورية). كما أن الدراسة الأساسية جرت في مدة زمنية تراوحت العامين بالتقريب أي من فيفري 2016 الى غاية فيفري 2018، واستغرقت الدراسة كل تلك المدة نظرا لطبيعة اختيار المناطق جغرافيا، حيث اختارت الباحثة 16 ولاية من مختلف مناطق الوطن (الجزائر)، مما أدى إلى صعوبة في استرجاع المقاييس الموزعة، واحتاج ذلك الى كل هذه المدة الزمنية لجمعها.

3- الحدود المكانية:

كانت حدود الدراسة المكانية مهمة للباحثة، فقد تم اختيار 16 ولاية من مختلف أنحاء الوطن (شرق، غرب، شما وجنوب)، وذلك لأن الباحثة رأت أن الاختلاف الثقافي والجغرافي لهذه المناطق له تأثيره على متغيرات الدراسة مثل معتقدات السائقين نحو الخطر. وقد تم اختيار هذه المناطق بالطريقة الموضحة في العنصر التالي (عينة الدراسة).

ثالثا: عينة الدراسة:

يعتبر اختيار العينة من بين أهم الاجراءات التي يجب أن يركز فيها الباحث، كونها تعتبر مفتاح النتائج التي يطمح الباحث للوصول اليها. ولعلى من أفضل أنواع العينات هي العينات العشوائية، كون هذه الأخيرة تساعد الباحث في التخلص من مشكال التباين التي قد تظهر لاحقا خلال مراحل اجراء الدراسة.

ولما كان من الصعب علينا الاعتماد على نوع هذه المعاينات (العشوائية)، وذلك نظرا لطبيعة موضوع الدراسة، والتي تعنى بدراسة المعتقدات والاتجاهات لدى السائقين بمختلف الاعمار ومن مختلف ولايات الوطن، وكذلك بمختلف الجنسين والحالات الاجتماعية والتعليمية. وقد تم اختيار عينة الدراسة بالشكل التالي:

قمنا بالاطلاع على تقسيم المناطق الجغرافية (الولايات) على حسب التقسيم الإداري المعتمد عليه في الجزائر، حيث قسمت الولايات 48 في الجزائر الى 4 مناطق (الشرق، الوسط، الغرب والجنوب) كما هو موضح في الملحق رقم 1.

كخطوة ثانية، تحصلنا على الاحصائيات الوطنية المتعلقة بحوادث المرور من خلال موقع الانترنت الخاص بالمركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرقات CNPSR (CNPSR، 2014)، و ذلك خلال السنوات 2012، 2013، 2014 (كون أن الدراسة الاستطلاعية انطلقت بداية 2015، وانطلقت الدراسة الأساسية سنة 2016). وبالاعتماد

على التقسيم الإداري لكل منطقة، قمنا باختيار أربعة ولايات من كل منطقة على أساس الملحق رقم 1 و2:

- الولايتين الأكثر عدد حوادث المرور خلال الثلاث سنوات (2012، 2013 و2014)

- الولايتين الأقل عدد حوادث المرور خلال الثلاث سنوات (2012، 2013 و2014)

وكانت الولايات المختارة كالتالي:

جدول رقم (10): الولايات المختارة على حسب التقسيم الإداري لولايات الوطن و الإحصائيات الوطنية لحوادث المرور

الولايات حسب التقسيم الإداري	الولايات الأكثر عدد حوادث المرور	الولايات الأقل حوادث المرور
الشرق: أم البواقي، باتنة، بجاية، بسكرة، تبسة، جيجل، سطيف، سكيكدة، عنابة، قالمة، قسنطينة، برج بوعرييج، الطارف، خنشلة، سوق أهراس، ميلة	سطيف باتنة	خنشلة سوق اهراس
الوسط: الشلف، البليدة، البويرة، تيزي وزو، الجزائر، الجلفة، المدية، المسيلة، بومرداس، تيبازة، عين الدفلى	الجزائر مسيلة	تيزازة تيزي وزو
الغرب: تلمسان، تيارت، سعيدة، سيدي بلعباس، مستغانم، معسكر، وهران، البيض، تسمسليت، النعامة، عين تموشنت، غليزان	وهران سعيدة	تلمسان النعامة
الجنوب: أدرار، الأغواط، بشار، تمنراست، ورقلة، إليزي، تندوف، الوادي، غرداية	الوادي ورقلة	تمنراست تندوف

من خلال الجدول رقم (10) نلاحظ أنه قد تم اختيار 16 ولاية من مختلف المناطق وتمثلت هذه الولايات في: ولاية سطيف، باتنة، خنشلة، سوق اهراس، الجزائر، مسيلة، تيبازة، تيزي وزو، وهران، سعيدة، تلمسان، النعامة، الوادي، ورقلة، تمنراست و ولاية تندوف.

وبعد هذه المرحلة، تم ما يلي:

1- توزيع المقاييس (أدوات الدراسة) بعد حساب الخصائص السيكومترية لها على عينة عرضية في كل الولايات المختارة (16 ولاية)، حيث اعتمدنا على بعض المعارف القاطنين في تلك الولايات، وبعد الشرح لهم عن كيفية توزيع وتطبيق هذه المقاييس، تم توزيعها على 300 سائق في كل ولاية، أي ما يقارب 4800 سائق.

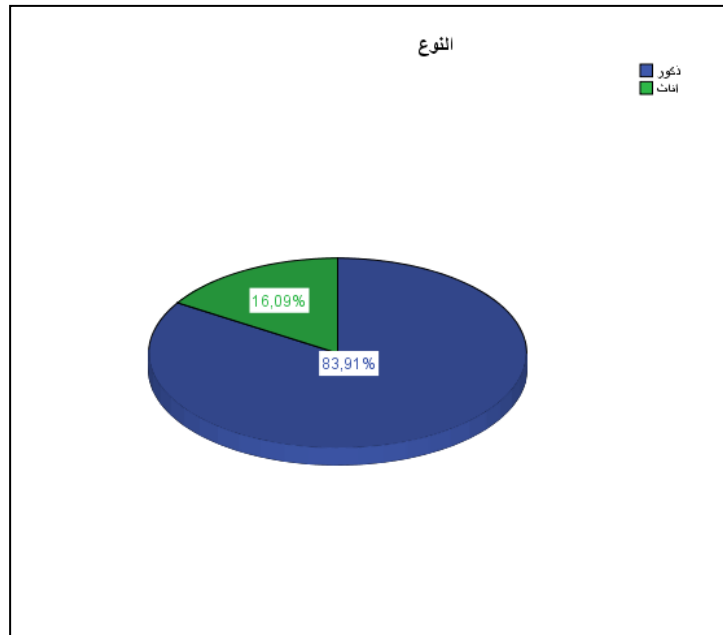
2- بدأ التوزيع خلال شهر فيفري 2016، واستمرت عملية استرجاع المقاييس الى غاية فيفري 2018. ولقد استغرقت العملية كل هذا الوقت نظرا للبعد الجغرافي لبعض من الولايات المختارة، والتي صعب علينا التنقل اليها وانتظار وصولها اما عبر البريد أو المواصلات العمومية.

3- بعد استرجاع المقاييس الموزعة، قمنا باستبعاد تلك المقاييس الغير صالحة للإجراءات الإحصائية، من مقاييس غير مجاب عليها كليا ومقاييس مكررة من حيث الإجابة. كما اننا لم نسترجع كل المقاييس 4800 وذلك لان البعض منها لم يجب عليها المفحوصين، والبعض الاخر ضاع خلال عملية التوزيع. وعليه كان العدد النهائي لأفراد العينة من مختلف الولايات المختارة هو 2225 سائق بمختلف الجنسين. وكانت خصائص العينة موضحة كما يلي:

أ- من حيث السن والنوع:

جدول رقم (11): خصائص العينة من حيث السن و النوع

متوسط العمر الاجمالي ن = 2225		متوسط العمر على حسب نوع العينة		عدد افراد العينة	
الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي		
10 سنوات و شهر	34 سنة و 02 اشهر	10 سنوات و شهر	34 سنة و 10 اشهر	1867 (83.9%)	ذكور
		8 سنوات و 6 اشهر	34 سنة و 02 اشهر	358 (16.1%)	اناث



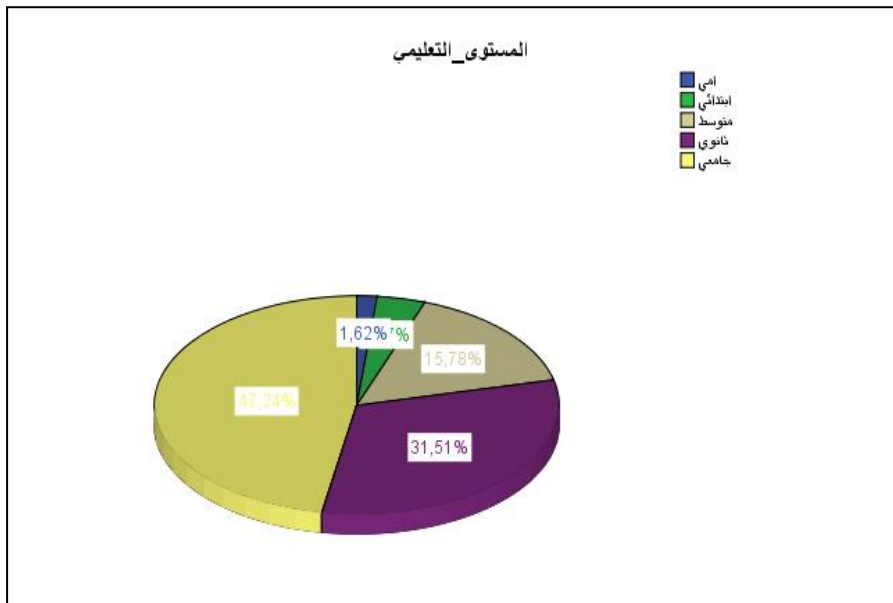
شكل رقم (19) : خصائص العينة من حيث النوع

- من خلال الجدول رقم (11) و الشكل رقم (19) نلاحظ أن:
- عدد الذكور كان 1867 بنسبة مئوية تقدر ب 83.9% ، وبمتوسط عمري قدر ب 34 سنة و 10 أشهر وانحراف معياري يقدر ب 10 سنوات وشهر .
 - عدد الإناث كان 358 بنسبة مئوية تقدر ب 16.1% ، وبمتوسط عمري قدر ب 34 سنة و 02 شهر وانحراف معياري يقدر ب 08 سنوات و 6 أشهر .
 - اما متوسط عمر العينة ككل فقد بلغ 34 سنة و 02 شهر بانحراف معياري قدر ب 10 سنوات وشهر ، هذا مما يدل على أن معظم افراد العينة هم من فئة الشباب السائقين بمختلف الجنسين .

ب- من حيث المستوى التعليمي:

جدول رقم (12): خصائص العينة من حيث المستوى التعليمي

مستوى امي	مستوى ابتدائي	مستوى متوسط	مستوى ثانوي	مستوى جامعي	
36	86	351	701	1051	افراد العينة
(1.6%)	(3.9%)	(15.8%)	(31.5%)	(47.2%)	
2225					المجموع



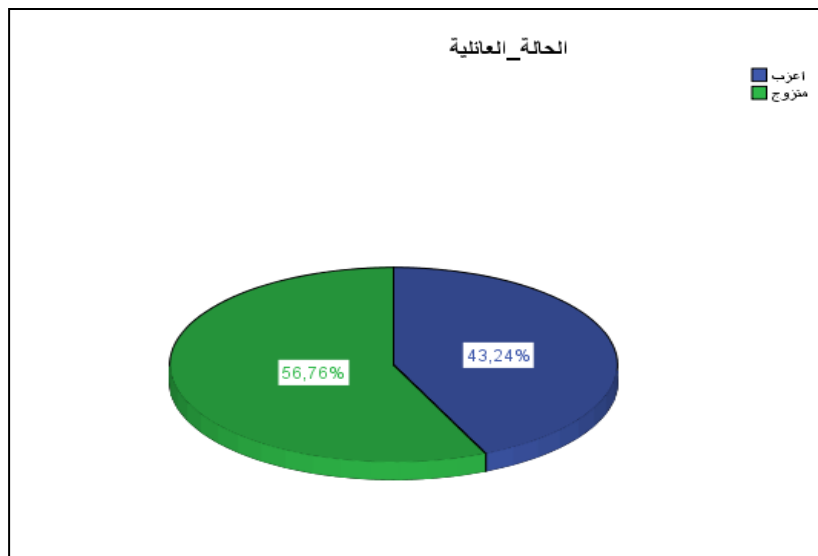
شكل رقم (20): خصائص العينة من حيث المستوى التعليمي

من خلال الجدول رقم (12) والشكل رقم (20) نلاحظ أن :
نسبة السائقين الذين لديهم مستوى جامعي قد بلغت 47.2 % وهي أعلى نسبة كما هو موضح، تليها مباشرة نسبة السائقين الذين لديهم مستوى ثانوي بنسبة 31.5 % وبعدها ذوي المستوى التعليمي المتوسط بمتوسط حسابي 15.8 %، ليليها السائقين ذوي المستوى التعليمي الابتدائي بنسبة 3.9 % وفي الأخير فئة السائقين ذوي المستوى التعليمي أمي بنسبة 1.6 % . أي أن معظم أفراد العينة يمتازون بمستوى تعليمي عالي.

ج- من حيث الحالة الاجتماعية:

جدول رقم (13): خصائص العينة من حيث الحالة الاجتماعية

متزوج	غير متزوج	
1263 (% 56.76)	962 (% 43.24)	افراد العينة
2225		المجموع



شكل رقم (21): خصائص العينة من حيث الحالة الاجتماعية

من خلال الجدول رقم (13) والشكل رقم (21) نلاحظ أن: عدد السائقين المتزوجين فاق نسبة 56.76 % ، وهي أكبر نسبة مقارنة مع عدد السائقين الغير متزوجين والذين بلغت نسبتهم المئوية ب 43.24 % . أي أن معظم افراد العينة هم من الأفراد المتزوجين و بالتالي هم يمتازون بنوع من المسؤولية اتجاه أسرهم.

د - من حيث مكان الإقامة:

جدول رقم (14): خصائص العينة من حيث مكان الإقامة

جنوب	غرب	وسط	شرق	
266	347	366	368	الولايات اكثر عدد حوادث المرور
239	241	120	278	الولايات اقل عدد حوادث المرور
505	588	486	646	المجموع
2225				

من خلال الجدول رقم (14) نلاحظ أن:

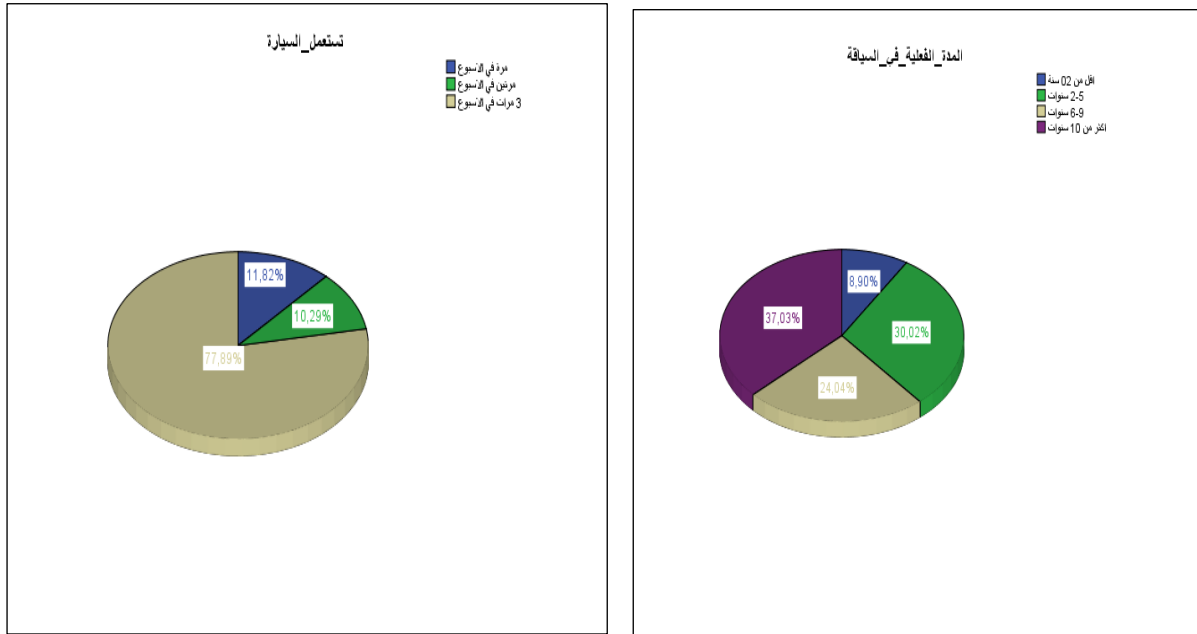
- أفراد العينة اختيروا من النواحي الأربعة من الوطن (شرق، غرب، وسط وجنوب)، حيث كان عدد أفراد العينة تقريبا متساو في كل النواحي. وقد اختير أفراد العينة من مختلف ربوع الوطن، وذلك للتطرق الى الاختلاف الثقافي (البيئي) للسائقين.

هـ - من حيث المدة الفعلية في السياقة:

جدول رقم (15): خصائص العينة من حيث المدة الفعلية في السياقة و من حيث عدد مرات

استعمال السيارة

عدد افراد العينة حسب عدد مرات استعمال السيارة			عدد افراد العينة حسب المدة الفعلية في السياقة بالسنوات			
ثلاث مرات او اكثر في الاسبوع	مرتين في الاسبوع	مرة في الاسبوع	10 سنوات فاكثر	من 06 الى 09	من 02 الى 05	اقل من عامين
1733 (%77.89)	229 (%10.29)	263 (%11.82)	824 (%37.03)	535 (%24.04)	668 (% 30.02)	198 8.91 (%)
2225			2225			



شكل رقم (22) : خصائص العينة من حيث المدة الفعلية في القيادة و من حيث عدد مرات

استعمال السيارة

من خلال الجدول رقم (15) والشكل رقم (22) نلاحظ ان :

- عدد السائقين الذين كانت المدة الفعلية للقيادة عندهم أقل من عامين كانت نسبتهم المئوية 8.91%، في حين تراوحت عند الذين كانت المدة الفعلية للقيادة من 2-5 سنوات نسبة 30.02%، وبلغت عند فئة السائقين من 6-9 سنوات نسبة 24.04%، أما النسبة الأكبر فكانت لفئة 10 سنوات فأكثر بنسبة 37.03%. أي أن معظم أفراد العينة لديهم خبرة فعلية لمدة زمنية طويلة نسبياً في القيادة، مما يمكننا القول أن معظمهم هم سائقين ماهرون.

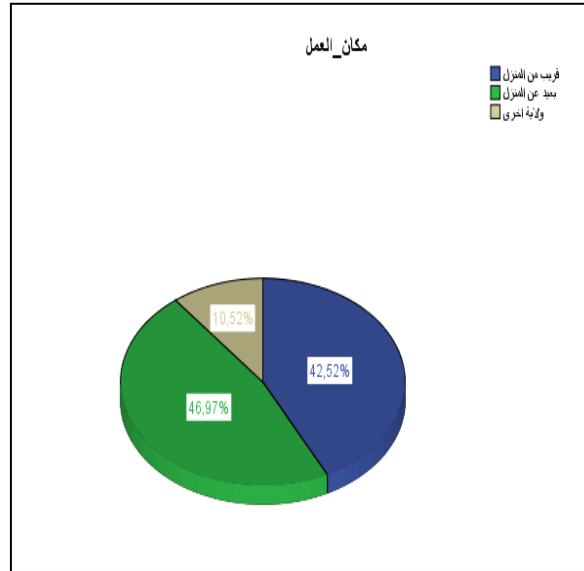
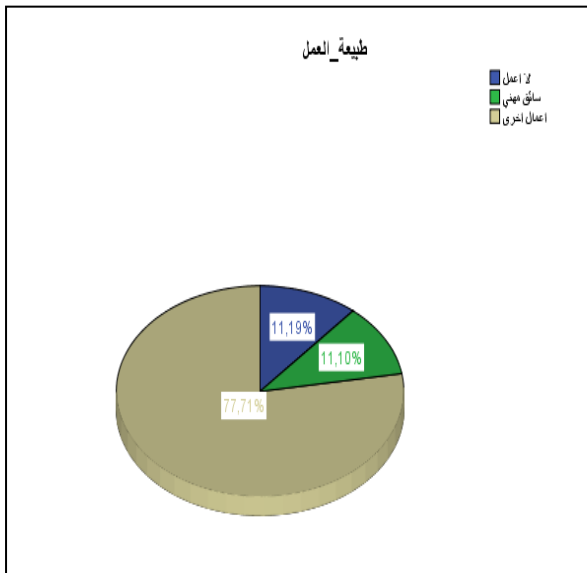
- كانت النسبة الأكبر لعدد استعمال السيارة خلال الأسبوع لفئة السائقين الذين يستعملون السيارة لأكثر من ثلاث مرات في الأسبوع بنسبة 77.89%، تليها فئة السائقين الذين يستعملون السيارة مرة في الأسبوع بنسبة 11.82%، ثم في الأخير فئة السائقين الذين يستعملون السيارة مرتين في الأسبوع بنسبة 10.29%. أي أن معظم افراد العينة يستعملون

السيارة تقريبا خلال كل أيام الأسبوع، مما يدل على أن السيارة لديهم هي وسيلة ضرورية ويومية.

و-من حيث مكان العمل وطبيعة العمل:

جدول رقم (16): خصائص العينة من حيث مكان العمل و طبيعة العمل

طبيعة العمل			مكان العمل		
مجال اخر	سائق مهني	لا اعمل	ولاية اخرى	بعيد عن المنزل	قريب من المنزل
1729	247	249	234	1045	946
(%77.71)	(%11.10)	(%11.19)	(%10.51)	(%46.97)	(%42.52)



شكل رقم (23): خصائص العينة من حيث مكان العمل و طبيعة العمل

من خلال الجدول رقم (16) والشكل رقم (23) نلاحظ ان:

-نسبة عدد السائقين الذين يعملون بالقرب من المنزل والتي تساوي 42.52% هي بالتقريب نسبة عدد السائقين الذين يعملون في مكان بعيد عن العمل بنسبة 46.97%، أي أن قرب مكان العمل أو بعده عن سكن السائق لا يؤثر في عدد مرات استعمال السيارة. في حين نسبة عدد السائقين الذين يعملون في ولاية أخرى هي 10.51%.

- أما نسبة عدد السائقين المهنيين بلغت 11.10% وهي بالتقريب نسبة عدد السائقين بدون عمل 11.19%، في حين كانت النسبة الأكبر لعدد السائقين الذين يعملون في أعمال

أخرى (السائقين العاملين) قدرت ب 77.71%، أي أن معظم افراد العينة هم من الأشخاص العاملين وبالتالي معظمهم يحتاج الى استعمال السيارة في تنقلاته من والى العمل؛ كما أن معظمهم ليس سائق مهني.

ملخص عام حول خصائص العينة:

تميزت العينة بالعدد الكبير للذكور السائقين مقارنة بعدد الإناث السائقات، وهو أمر منطقي حيث أنه في جميع دول العالم عدد السائقات هو أقل مقارنة بعدد السائقين الذكور، كما أنه ومن خلال اختيار الولايات السابقة الذكر، وجدنا أن عدد السائقات في بعض الولايات قليل جدا نظرا لطبيعة المنطقة من الناحية الجغرافية والثقافية مثل ولايات الجنوب (تندوف وتمنراست...)، وبعض الولايات الداخلية مثل (النعامة، خنشلة، سوق اهراس ... الخ).

وعليه فقد كان معظم أفراد العينة هم من فئة السائقين الذكور الشباب الذين تراوحت أعمارهم بمتوسط عمري 34 سنة و 10 أشهر، حيث أن في هذه المرحلة العمرية يمتاز الشخص بنوع من المسؤولية اتجاه ذاته واتجاه الآخرين، أين يبدأ فيها الإنسان بالتفكير بإنشاء أسرة ويكون في قمة نشاطه الوظيفي، خاصة فئة الذكور الذين يجدون أنفسهم أمام مسؤوليات اجتماعية تجعلهم يتعلمون عدة مهارات تساعدهم في بناء حياتهم الأسرية بما يتوافق مع خصائص المرحلة العمرية؛ وهو ما اتضح لنا من خلال خصائص العينة المتعلقة بالحالة الاجتماعية، حيث كان معظم أفراد العينة من فئة المتزوجين، والذين يشغلون منصب عمل (أعمال مختلفة)، مما يستدعي استعمال السيارة لعدة مرات في الأسبوع (إن لم نقل يوميا) لتنقلاتهم اليومية اتجاه العمل واتجاه قضاء حاجاتهم، أين أصبحت السيارة بالنسبة اليهم جزء لا يتجزأ من ضرورياتهم اليومية. وترجم ذلك متوسط المدة الفعلية في السياقة الذي تراوح العشر سنوات، أي أن لديهم خبرة في السياقة، مما يجعلهم يعتبرون من فئة السائقين المتمرسين.

كما تميز معظم أفراد العينة بمستوى تعليمي مرتفع نوعا ما، حيث كان معظمهم من فئة السائقين الذين لديهم مستوى تعليمي جامعي و ثانوي، أي أنهم على دراية كافية بإجراءات السلامة المرورية ومعاني قوانين المرور، ويدركون بشكل جيد مدلول السلوك الخطر وما ينجم عنه. وهذا ما يترجم من خلال مستواهم التعليمي، أين يكونون قد اكتسبوا ثقافة مرورية من خلال مشوارهم الدراسي و/أو احتكاكهم بمتغيرات ومتطلبات المجتمع الحالية، خاصة بما يتناسب مع المناطق التي ينتمون إليها.

فقد تقصدت الباحثة اختيار أفراد العينة من كامل ربوع الوطن (الجزائر)، أي من النواحي الأربعة (شرق، شمال، غرب وجنوب)، وذلك للتطرق إلى هذه الاختلافات الثقافية حسب ما يميز كل منطقة، وربطها مع اتجاهاتهم حول السلامة المرورية ومعتقداتهم حول مفهوم الخطر. فكما هو معروف أن الشكل الجغرافي والبناء الهندسي والاتجاه الثقافي يختلف من منطقة إلى أخرى على حسب الخصائص الجغرافية للمنطقة في حد ذاتها، فمثلا نجد أن ولايات الجنوب تمتاز ببناء هندسي يمتاز بالبنائيات الأرضية والطرق الواسعة وقلة حركة المرور مقارنة بالمناطق الشمالية. كما أن سكان المناطق الجنوبية يمتازون بنمط حياة معين تتحكم فيه طبيعة المنطقة وخصائصها الجغرافية والانثروبولوجية.

رابعاً: أدوات الدراسة:

أعدت الباحثة لهذه الدراسة ثلاث مقاييس لجمع المعلومات حول متغيرات الدراسة (المعتقدات المتعلقة بالسياقة، الاتجاهات نحو السلامة المرورية وسلوكات السياقة الخطرة)، واعتمدت في بنائها على المعلومات النظرية وعلى بعض أنواع المقاييس الأجنبية المشابهة (وليس المطابقة)، حيث تم توزيع المقاييس في شكلها الأولي على 85 فرد سائق من مختلف الجنسين كلهم من ولاية باتنة، بمتوسط عمري 32 سنة و 6 أشهر بانحراف معياري 09 سنوات و 4 أشهر. ومن ثم تم حساب الخصائص السيكومترية لهذه المقاييس قصد استغلالها في الدراسة الميدانية الأساسية، حيث اعتمدت الباحثة في حساب صدق جميع المقاييس

على طريقة حساب صدق التكوين والصدق التمييزي، وفي حساب الثبات على صدق الاتساق الداخلي وطريقة التجزئة النصفية.

1- مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية:

تم إعداد مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية في صورته الأولية وفقا لمفاهيم السلامة المرورية، حيث قسمت الباحثة المقياس الى أربعة محاور: محور الاتجاه نحو سلامة المركبة (10 عبارات)، محور الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين (10 عبارات)، محور الاتجاه نحو احترام قانون المرور (10 عبارات) ومحور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط (10 عبارات). وكان المقياس في صورته الأولية مكون من 40 عبارة، وبخمس بدائل حسب مقياس ليكرت (غير موافق تماما، غير موافق، محايد، موافق وموافق تماما). الملحق رقم 4

وقد كانت النتائج على النحو الموضح في الجداول التالية:

- محور الاتجاه نحو سلامة المركبة:

أ- صدق التكوين:

جدول رقم (17): حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو سلامة المركبة

العبارة 01	العبارة 05	العبارة 09	العبارة 13	العبارة 17	العبارة 20	العبارة 24	العبارة 28	العبارة 31	العبارة 39
0.50**	0.33**	0.59**	0.53**	0.32**	0.55**	0.43**	0.09	0.47**	0.49**
0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	غير دال	0.01	0.01
معامل الارتباط									
مستوى الدلالة									

يتضح من خلال الجدول رقم (17) أنه توجد 09 عبارات دالة من مجموع 10 عبارات، حيث:

- العبارة رقم 1، 5، 9، 13، 17، 20، 24، 31 و 39 هي عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01).

- وأما العبارة 28 هي عبارة غير دالة عند أي مستوى دلالة، وعليه تم حذف هذه العبارة واحتفظنا فقط بالعبارات الدالة.

وعليه فإن عدد البنود الدالة هي 09 عبارات دالة من مجموع 10 عبارات، وهذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمقياس، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب-صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعديا تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (18): حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه سلامة المركبة

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور الاتجاه نحو سلامة المركبة
0,000	-17.61	44	1.96	33.04	العينة الدنيا (23)
			2.08	43.56	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم (18) وباعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفروق بين الفئتين ت = -17.61 عند درجة حرية 44 والفروق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج- حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (49.4)، وبعد التأكد من قوة معامل الثبات بعد حذف العبارة رقم 28 اتضح أن معامل ألفا كرونباخ ارتفع إلى (0.61) وهي درجة مقبولة ومرتفعة نوعا ما، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د- حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

وذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون) هي (0.53)، وهي قيمة دالة عند (0.01)، وهذا دليل على ثبات المحور.

- محور الاتجاه نحو السلامة الشخصية و سلامة الاخرين:

أ-صدق التكوين

جدول رقم (19): حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو السلامة الشخصية و السلامة

الشخصية

العبارة 38	العبارة 34	العبارة 30	العبارة 27	العبارة 21	العبارة 18	العبارة 14	العبارة 10	العبارة 06	العبارة 02	
0.53**	0.44**	0.30**	0.57**	0.43**	0.64**	0.42**	0.54**	0.36**	0.42**	معامل الارتباط
0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	مستوى الدلالة

يتضح من خلال الجدول رقم (19) أنه توجد 10 عبارات دالة من مجموع 10 عبارات، حيث أن كل العبارات هي عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01)، وهذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمقياس، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب-صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعديا تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (20): حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور الاتجاه نحو السلامة الشخصية و سلامة الآخرين
0,001	-03.74	44	5.64	38.03	العينة الدنيا (23)
			2.79	42.96	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم (20) و باعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفرق بين الفئتين -03.74 عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p < 0.001$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج- حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (58.7)، وبعد التأكد من قوة معامل الثبات بعد حذف بعض العبارات اتضح أن معامل ألفا كرونباخ ارتفع إلى (61.1) بعد إبعاد العبارة رقم 30 وهي درجة مقبولة و مرتفعة نوعا ما، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د- حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

و ذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون) هي (0.45)، و هي قيمة دالة عند (0.01)، و هذا دليل على ثبات المحور.

- محور الاتجاه نحو احترام القانون:

أ- صدق التكوين:

جدول رقم (21): حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو احترام القانون

العبارة 37	العبارة 33	العبارة 29	العبارة 26	العبارة 25	العبارة 22	العبارة 15	العبارة 11	العبارة 07	العبارة 03	
0.66**	0.43**	0.19	0.53**	0.55**	0.46**	0.67**	0.43**	0.47**	0.35**	معامل الارتباط
0.01	0.01	غير دال	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	مستوى الدلالة

يتضح من خلال الجدول رقم (21) أنه توجد 09 عبارات دالة من مجموع 10 عبارات، حيث:

- العبارة رقم 3، 7، 11، 15، 22، 25، 26، 33 و 37 هي عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01).

-وأما العبارة 29 هي عبارة غير دالة عند أي مستوى دلالة، وعليه تم حذف هذه العبارة واحتفظنا فقط بالعبارات الدالة.

وعليه فإن عدد البنود الدالة هي 09 عبارات دالة من مجموع 10 عبارات، وهذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمقياس، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب- صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعدياً تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (22) : حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه نحو احترام القانون

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور الاتجاه نحو احترام القانون
0,000	-04.93	44	5.39	37.16	العينة الدنيا (23)
			3.13	43.59	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم (22) و باعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار قيمة ت للفرق بين الفئتين -04.93 عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور .

ج-حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (59.1)، و بعد التأكد من قوة معامل الثبات بعد حذف بعض العبارات اتضح أن معامل ألفا كرونباخ ارتفع إلى (67.7) بعد إبعاد العبارة رقم 29 وهي درجة مقبولة و مرتفعة نوعا ما، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د-حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

وذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون) هي (0.59)، و هي قيمة دالة عند (0.01)، و هذا دليل على ثبات المحور .

- محور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط:

أ-صدق التكوين:

جدول رقم (23): حساب صدق التكوين لمحور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط

العبرة40	العبرة36	العبرة35	العبرة32	العبرة23	العبرة19	العبرة16	العبرة12	العبرة08	العبرة04	
0.27**	0.38**	0.34**	0.30**	0.29**	0.61**	0.48**	0.57**	0.43**	0.46**	معامل الارتباط
0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	مستوى الدلالة

يتضح من خلال الجدول رقم (23) أنه توجد 10 عبارات دالة من مجموع 10 عبارات، حيث أن كل العبارات هي عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01)، و هذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمقياس، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب-صدق التمييز:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعديا تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (24): حساب الصدق التمييزي لمحور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط
0,000	-04.12	44	4.10	35.57	العينة الدنيا (23)
		43.98	4.18	40.61	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم(24) وباعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفرق بين الفئتين ت = -04.12 عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور .

ج- حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (44.7) و بعد التأكد من قوة معامل الثبات بعد حذف بعض العبارات اتضح أن معامل ألفا كرونباخ ارتفع إلى (51.0 %) بعد إبعاد العبارة رقم 40، وهي درجة مقبولة ومرتفعة نوعا ما، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د- حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

وذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون) هي (0.36)، و هي قيمة دالة عند (0.01)، و هذا دليل على ثبات المحور.

تعليق:

- بعد حذف العبارات غير الدالة والأخرى التي تميزت بإضعاف قيمة معامل ألفا كرونباخ (العبارة 28، 29، 30 والعبارة 40)، أصبح مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية يتكون من 36 عبارة من أصل 40 عبارة موزعة على أربع محاور هي نفسها المحاور السابقة الذكر، بمعدل تسع عبارات في كل محور كما هو موضح في الملحق رقم 4.

- تتم الإجابة على المقياس وفق بدائل ليكرت للموافقة (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة)، حيث تعبر الدرجة الأعلى المتحصل عليها على سلم ليكرت على أن الشخص يتجه إلى القيام بإجراءات السلامة المرورية بشكل ايجابي.

2-مقياس سلوكيات السياقة الخطرة:

اعتمدت الباحثة هنا لجمع المعلومات حول سلوكيات السياقة الخطرة على بناء مقياس

مخصص لقياس اتجاهات الناس نحو القيام ببعض سلوكيات الخطر، حيث:

- قامت الباحثة بالبحث على احصائيات حول أسباب حوادث المرور للسنوات الثلاث 2012، 2013 و 2014، وبعدها تم اختيار السلوكين الأكثر تكرارا خلال الثلاث سنوات الأخيرة المذكورة، كون أن بداية سنة 2015 بدأت اجراءات الدراسة الاستطلاعية. (الملحق رقم 02)

- اختارت الباحثة على حسب الاحصائيات المتحصل عليها سلوكين خطرين ألا وهما: سلوك السرعة المفرطة وسلوك التجاوزات الخطيرة، وعليه تم بناء المقياس على هذا الأساس. - وضعت مجموعة من العبارات لكل محور (سلوك)، يتم الإجابة عليها على حسب سلم ليكرت للموافقة، حيث تعتبر الدرجة الأعلى المتحصل عليها على المقياس دليل على أن الشخص يتجه أكثر نحو القيام بسلوك المخاطرة. (الملحق رقم 5)

- محور سلوك السرعة المفرطة: وتمثله العبارات التالية: العبارة 02، 03، 05، 07، 09، 11، 13، 15، 17، 18، 20، 22، 23، 24، 25، 27، 29 و 31

- محور سلوك التجاوزات الخطيرة: وتمثله العبارات التالية: العبارة 01، 04، 06، 08، 10، 12، 14، 16، 19، 21، 26، 28 و 30

ولإعتماد هذا المقياس في الدراسة الأساسية، كان لا بد علينا أن نتأكد من

خصائصه السيكومترية وقد كانت النتائج على النحو التالي:

- محور سلوك السياقة المفردة:

أ- صدق التكوين:

- العبارة رقم 2 (ر=0.59**), العبارة 3 (ر=0.34**), العبارة 5 (ر=0.36**),
العبارة 11 (ر=0.46**), العبارة 13 (ر=0.53**), العبارة 15 (ر=0.36**),
العبارة 17 (ر=0.33**), العبارة 18 (ر=0.41**), العبارة 23 (ر=0.40**),
العبارة 24 (ر=0.37**), العبارة 25 (ر=0.35**), العبارة 27 (ر=0.31**),
العبارة 29 (ر=0.39**) و العبارة 31 (ر=0.46**), و هي كلها عبارات دالة عند
مستوى دلالة (0.01). أي أنه توجد علاقة ارتباطية بين العبارات وبين المجموع الكلي
للمحور.

- العبارة رقم 7 (ر=0.27**) و هي عبارة دالة عند مستوى دلالة (0.05)
- و أما العبارات 9 (ر=0.06)، العبارة 20 (ر=0.08) و العبارة 22 (ر=-0.14)
هي بنود غير دالة عند أي مستوى دلالة، وعليه تم حذف هذه البنود واحتفظنا فقط بالبنود
الدالة.

وعليه فإن عدد البنود الدالة هي 15 عبارة دالة من مجموع 18 عبارة، وهذا دليل على
وجود نوع من الاتساق الداخلي للمحور.

ب- صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعدياً تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى،
ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا
والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (25): حساب الصدق التمييزي لمحور سلوك السرعة المفرطة

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور سلوك السرعة المفرطة
0,000	-11.17	44	3.91	38.04	العينة الدنيا (23)
			5.25	53.26	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم (25) وباعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفرق بين الفئتين -11.17 عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج- حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (61.4)، وبعد التأكد من قوة معامل الثبات اتضح أن معامل ألفا كرونباخ ارتفع إلى (66.1) بعد إبعاد العبارة رقم 09 ، العبارة 22 والعبارة 20 ، وهي درجة مقبولة ومرتفعة نوعا ما، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

وللحفاظ على طول المحور مقارنة بمحو التجاوزات الخطيرة، تم استبعاد العبارات التالية أيضا: العبارة رقم 03، العبارة رقم 07، العبارة رقم 17 والعبارة رقم 27، وهي كلها عبارات مكررة.

د- حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

و ذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون Spearman-Brown) هي (0.72) و هي قيمة دالة عند (0.01) . وهذا دليل على ثبات المحور.

- محور سلوك التجاوزات الخطيرة

أ- صدق التكوين:

- العبارة رقم 1 (ر=0.40**), العبارة 6 (ر=0.48**), العبارة 8 (ر=0.38**),
العبارة 10 (ر=0.39**), العبارة 12 (ر=0.51**), العبارة 14 (ر=0.44**),
العبارة 16 (ر=0.60**), العبارة 21 (ر=0.34**), العبارة 26 (ر=0.28**),
العبارة 28 (ر=0.28**) و العبارة 30 (ر=0.39**), و هي كلها عبارات دالة عند
مستوى دلالة (0.01). أي أنه توجد علاقة ارتباطية بين العبارات وبين المجموع الكلي
للمحور.

- و أما العبارات 4 (ر=0.05)، العبارة 19 (ر=0.16) هي عبارات غير دالة عند أي
مستوى دلالة، وعليه تم حذف هذه العبارات واحتفظنا فقط بالعبارات الدالة.
وعليه فإن عدد البنود الدالة هي 11 عبارة دالة من مجموع 13 عبارة، وهذا دليل على
وجود نوع من الاتساق الداخلي للمحور.

ب- صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعديا تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى،
ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا
والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (26): حساب الصدق التمييزي لمحور سلوك التجاوزات الخطيرة

محور سلوك التجاوزات الخطيرة	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	درجة حرية	قيمة "ت"	مستوى الدلالة
العينة الدنيا (23)	24.91	2.33	44	-14.17	0,000
العينة العليا (23)	37.91	3.72			

يتضح من خلال الجدول رقم (26) وباعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفرق بين الفئتين $T = 14.17$ - عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج- حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (52.9) وبعد التأكد من قوة معامل الثبات اتضح أن معامل ألفا كرونباخ ارتفع إلى (58.2) بعد إبعاد العبارة رقم 04 و العبارة 19 ، وهي درجة مقبولة و مرتفعة نوعا ما، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د- حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

و ذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون Spearman-Brown) هي (0.52)، وهي قيمة دالة عند (0.01). وهذا دليل على ثبات المحور.

تعليق:

- بعد حذف العبارات غير الدالة و الأخرى التي تميزت بإضعاف قيمة معامل ألفا كرونباخ والعبارات المكررة (العبارة رقم 03، 04، 07، 09، 17، 19، 20، 22 و العبارة 27)، أصبح مقياس سلوكيات السياقة الخطرة يتكون من 22 عبارة من أصل 31 عبارة موزعة على محورين هي نفسها المحاور السابقة الذكر، بمعدل 11 عبارة في كل محور كما هو موضح في الملحق رقم 5.

- تتم الإجابة على المقياس وفق بدائل ليكرت للموافقة (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة)، حيث تعبر الدرجة الأعلى المتحصل عليها على سلم ليكرت على أن الشخص يتجه إلى القيام بسلوك المخاطرة بشكل أكبر.

3- مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة:

لإعداد مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة، اعتمدت الباحثة على نموذج المعتقدات الصحية كما هو موضح في الفصل الثاني للدراسة، حيث اعتمدت على أهم متغيرات النموذج لكونها تعتبر من بين أهم المحددات السلوكية. وعليه تم إعداد أربع محاور وفقا للنموذج، تمثلت في: محور (الحساسية المدركة ب 05 عبارات، محور الشدة المدركة ب 05 عبارات، محور الحواجز المدركة ب 05 عبارات ومحور المنافع المدركة ب 07 عبارات)، كما تم وضع بدائل على حسب سلم ليكرت للإجابة على بنود المقياس. (الملحق رقم 6)

ولاعتماد هذا المقياس في الدراسة الأساسية، كان لا بد علينا أن نتأكد من خصائصه السيكومترية، وقد كانت النتائج على النحو الموضح في الجداول التالية:

- محور الحساسية المدركة:

أ- صدق التكوين:

جدول رقم (27): حساب صدق التكوين لمحور الحساسية المدركة

العبارة 01	العبارة 05	العبارة 09	العبارة 13	العبارة 17	
0.66**	0.48**	0.66**	0.42**	0.31**	معامل الارتباط
0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	مستوى الدلالة

يتضح من خلال الجدول رقم (27) أنه توجد 05 عبارات دالة من مجموع 05 عبارات، حيث:

- العبارة رقم 1، 5، 9، 13 و 17 هي كلها عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01). وعليه فإن هذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمحور، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب-صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعديا تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (28): حساب الصدق التمييزي لمحور الحساسية المدركة

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور الحساسية المدركة
0,000	-16.48	44	1.45	12.69	العينة الدنيا (23)
			1.40	19.65	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم (28) وباعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفروق بين الفئتين ت = -16.48 عند درجة حرية 44 والفروق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج-حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (33.4) وهي درجة مقبولة نسبيا ، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د-حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

وذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون) هي (0.43)، و هي قيمة دالة عند (0.01)، وهذا دليل على ثبات المحور.

- محور الشدة المدركة:

أ- صدق التكوين:

جدول رقم (29): حساب صدق التكوين لمحور الشدة المدركة

العبارة 18	العبارة 14	العبارة 10	العبارة 06	العبارة 02	
0.56**	0.79**	0.56**	0.65**	0.52**	معامل الارتباط
0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	مستوى الدلالة

يتضح من خلال الجدول رقم (29) أنه توجد 05 عبارات دالة من مجموع 05 عبارات، حيث:

- العبارة رقم 2، 6، 10، 14 و 18 هي كلها عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01). وعليه فإن هذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمحور، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب- صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعديا تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (30): حساب الصدق التمييزي لمحور الشدة المدركة

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور الشدة المدركة
0,000	-17.03	44	1.80	14.43	العينة الدنيا (23)
			1.24	22.21	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم (30) وباعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفرق بين الفئتين $t=17.03$ عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p<0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج- حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (60.3) وهي درجة مقبولة ومرتفعة نسبياً ، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د- حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

وذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سييرمان براون) هي (0.70)، وهي قيمة دالة عند (0.01)، وهذا دليل على ثبات المحور.

- محور الحواجز المدركة:

أ- صدق التكوين:

جدول رقم (31): حساب صدق التكوين لمحور الحواجز المدركة

العبارة 19	العبارة 15	العبارة 11	العبارة 07	العبارة 03	
0.76***	0.75**	0.68**	0.83**	0.52**	معامل الارتباط
0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	مستوى الدلالة

يتضح من خلال الجدول رقم (31) أنه توجد 05 عبارات دالة من مجموع 05 عبارات، حيث:

- العبارة رقم 3، 7 ، 11 ، 15 و 19 هي كلها عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01).
وعليه فإن هذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمحور، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب-صدق التمييزي:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعديا تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (32): حساب الصدق التمييزي لمحور الحواجز المدركة

محور الحواجز المدركة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة حرية	قيمة "ت"	مستوى الدلالة
العينة الدنيا (23)	06.78	1.27	44	-24.52	0,000
العينة العليا (23)	18.39	1.87			

يتضح من خلال الجدول رقم (32) وباعتماد المقارنة الطرفية (27 %)، وصلت قيمة اختبار ت للفرق بين الفئتين -24.52 عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج-حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (76.2) وهي درجة مقبولة ومرتفعة نسبيا ، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د-حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

وذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سبيرمان براون) هي (0.73)، وهي قيمة دالة عند (0.01)، وهذا دليل على ثبات المحور.

- محور الفوائد المدركة:

أ- صدق التكوين:

جدول رقم (33): حساب صدق التكوين لمحور الفوائد المدركة

العبارة 22	العبارة 21	العبارة 20	العبارة 16	العبارة 12	العبارة 08	العبارة 04	
0.60**	0.54**	0.31**	0.42**	0.66**	0.48**	0.66**	معامل الارتباط
0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	مستوى الدلالة

يتضح من خلال الجدول رقم (33) أنه توجد 05 عبارات دالة من مجموع 05 عبارات، حيث:

- العبارة رقم 4، 8، 12، 16، 20، 21 و 22 هي كلها عبارات دالة عند مستوى دلالة (0.01).

وعليه فإن هذا دليل على وجود نوع من الاتساق الداخلي للمحور، أي أن هذا الأخير يتميز بصدق اتساق داخلي مقبول.

ب- صدق التمييز:

بعد ترتيب درجات الأفراد على كل بعد تصاعدياً تم اختيار مجموعتين على طرفي المنحنى، ويمثلان 27% لكل مجموعة، وتم بعدها حساب الفروق بين متوسطات المجموعتين العليا والدنيا. كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (34): حساب الصدق التمييزي لمحور الفوائد المدركة

مستوى الدلالة	قيمة "ت"	درجة حرية	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	محور الفوائد المدركة
0,000	-14.54	44	2.51	24.13	العينة الدنيا (23)
			1.29	32.69	العينة العليا (23)

يتضح من خلال الجدول رقم (34) وباعتماد المقارنة الطرفية (27%)، وصلت قيمة اختبار ت للفرق بين الفئتين 14.54- عند درجة حرية 44 والفرق دال عند $p < 0.000$ ، مما يدل على الصدق التمييزي للمحور.

ج- حساب الثبات بحساب معامل α كرونباخ

بلغت درجة معامل α كرونباخ (55.5) وبعد التأكد من قوة معامل الثبات بعد حذف بعض العبارات (العبارة رقم 04 و العبارة رقم 12)، اتضح أن معامل ألفا كرونباخ ارتفع إلى (72.0)، وهي درجة مقبولة ومرتفعة نوعا ما، مما يدل على أن هذا المحور يمتاز بالثبات النسبي.

د- حساب الثبات بالتجزئة النصفية:

وذلك من خلال حساب معامل الارتباط بين البنود الفردية والبنود الزوجية، وكانت النتيجة بعد تصحيح الطول بمعادلة (سييرمان براون) هي (0.68)، وهي قيمة دالة عند (0.01)، وهذا دليل على ثبات المحور.

تعليق:

- بعد حذف العبارات غير الدالة والأخرى التي تميزت بإضعاف قيمة معامل ألفا كرونباخ (العبارة 4 و العبارة 12)، أصبح مقياس المعتقدات المتعلقة بالسياقة يتكون من 20 عبارة من أصل 22 عبارة موزعة على أربع محاور هي نفسها المحاور السابقة الذكر، بمعدل خمس عبارات في كل محور كما هو موضح في الملحق رقم 06.
- تتم الإجابة على المقياس وفق بدائل ليكرت للموافقة (غير موافق بشدة، غير موافق، محايد، موافق، موافق بشدة).

خامسا: التحليل الاحصائي:

اعتمدت الباحثة في تحليل النتائج على الأدوات الاحصائية التالية:

- 1- المتوسط الحسابي والانحراف المعياري
- 2- قيمة ت لحساب الفروق (الصدق التمييزي)
- 3- معامل الفا كرونباخ
- 4- معامل الارتباط لبيرسون
- 5- معامل التحديد R^2
- 6- معادلة الانحدار الخطي المتعدد (بيتا، قيمة ف، قيمة ت ...)
- 7- النمذجة الاحصائية بواسطة برنامج تحليل عزوم البنى AMOS Analysis of Moment Structures لاختبار الفرضية السادسة المتعلقة بصدقية النموذج التفسيري المقترح. ويعتمد تحليل النموذج في هذا البرنامج على مفهوم النمذجة بواسطة المعادلات البنائية (SEM) Structural Equation Modeling، التي تعتبر امتدادا للنموذج الخطي العام (GLM) الذي يمكن الباحث من اختبار عدة معادلات انحدار مجتمعة. (رمضان، 2013)

تمكن النمذجة بواسطة SEM من:

- معالجة متغيرات تابعة كثيرة كمخرجات.
- معالجة متغيرات وسيطة يمكنها أن تدخل في النموذج كمتغيرات تنبئية.
- اختبار مطابقة المعطيات المقاسة للنموذج النظري المقترح من خلال تحليل المسار Path Modeling، والنمذجة السببية Causal Analysis. ومع استحالة تحديد العلاقة السببية في العلوم الانسانية والاجتماعية، فإن تلك التقنيات تمكننا من:
- ضبط المتغيرات الكامنة والدخيلة
- ضبط أخطاء القياس
- اختبار صدق النماذج النظرية

- كشف العلاقة بين مفهوم الدلالة الاحصائية وقوتها لاكتشاف الأثر واختبار النموذج
 - المقارنة بين النماذج
- إن برنامج AMOS يحقق التطبيق البصري التخطيطي للتقنيات الاحصائية السابقة، وقد استعملنا في دراستنا النسخة 24 لسنة 2017. ويمكن هذا البرنامج من رسم النموذج النظري، واستخراج قيم التباين المشترك، ومعاملات الانحدار، وقيم الأثر المباشر المعيارية وغير المعيارية، وكذا مؤشرات المطابقة بين النموذج النظري وبين معطيات الدراسة. وقد تعددت مؤشرات المطابقة لتمكن الباحثين من عدم التسرع في الأحكام الموجبة أو السالبة فيما يتعلق بتحليل النماذج. (رمضان، 2013)
- واعتمدنا في دراستنا أهم تلك المؤشرات وهي:

جدول رقم (35) يبين المؤشرات المعتمدة للنمذجة البنائية ومحركاتها

نقلا عن: (صحراوي، 2016)

المؤشر	المحك (احسن مطابقة)
مربع كاي CMIN او X^2	اصغر ما يمكن (غير دالة)
درجة الحرية DF	df
النسبة Cmin/df	Cmin اقل من 5
مؤشر جودة المطابقة GFI	GFI=1 مطابقة تامة، GFI اكبر من 0.90 جودة في المطابقة
مؤشر المطابقة المعياري NFI	NFI=1 مطابقة تامة، NFI اكبر من 0.90 احسن مطابقة
مؤشر المطابقة المقارن CFI	CFI=1 مطابقة تامة، CFI اكبر من 0.95 احسن مطابقة
مؤشر حسن المطابقة المصحح AGFI	AGFI=1 مطابقة تامة، AGFI اكبر من 0.90 احسن مطابقة
مؤشر توكر. لويس TLI	TLI=1 مطابقة تامة، TLI اكبر من 0.90 احسن مطابقة

0.90 من اكبر IFI، مطابقة تامة، IFI=1 احسن مطابقة	مؤشر المطابقة المتزايد IFI
RMSEA=0 تطابق تام، RMSEA. اقل من 0.08 افضل مطابقة	جذر متوسط مربعات الخطأ التقديري RMSEA
اقل من 0.05 افضل مطابقة	وجذر متوسط مربعات البواقي (RMR)

ويمكن فهم هذه المؤشرات كالتالي:

(1) **مؤشر المطابقة المطلقة Absolute Fit Index** : وهذا الاختبار يحدد درجة قبول نموذج الدراسة، فهو لا يحدد إن كان نموذج الدراسة مناسباً أم غير مناسباً، بل هو يحدد مدى قبول نموذج الدراسة، وإذا لم يتم قبول نموذج الدراسة فلن يتم البحث في الموضوع، ومن الاختبارات المستخدمة مؤشر حسن المطابقة Goodness of Fit Index (GFI)، والجذر التربيعي لمتوسط خطأ الاقتراب Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)، وجذر متوسط مربعات البواقي (Root mean square residual (RMR)، ومن خلال الجدول رقم (35) يظهر قيم المطابقة لقبول نموذج الدراسة . (الشعار، 2016)

(2) **مؤشر المطابقة المتزايدة Incremental Fit Index** : وهذا التحليل يحدد مدى ازدياد قبول نموذج الدراسة بشكل كامل ويتضمن الاختبارات التالية: مؤشر حسن المطابقة المعدل Adjusted Goodness of Fit Index (AGFI)، ومؤشر المطابقة المقارن Comparative Fit Index (CFI)، مؤشر المطابقة المعياري Normed fit index (NFI)، مؤشر Tucker-Lewis (TLI)، ومن خلال الجدول رقم (35) يظهر قيم المطابقة لقبول نموذج الدراسة بشكل كامل. (الشعار، 2016)

الفصل الخامس

عرض ومناقشة نتائج الدراسة

أولاً: الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة: حيث (ن=2225)

فيما يلي سوف يتم عرض نتائج الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة وذلك للتعرف على طبيعة هذه المتغيرات.

1- بالنسبة لمتغير الاتجاهات نحو السلامة المرورية:

جدول رقم (36): يمثل عرض نتائج الإحصاء الوصفي للاتجاهات نحو السلامة المرورية

الاتجاه نحو سلامة المركبة	الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين	الاتجاه نحو احترام القانون	التفاعل مع المحيط	
35.41	36.68	36.67	33.98	المتوسط الحسابي س
4.51	4.60	4.95	4.06	الانحراف المعياري ع

نلاحظ من خلال الجدول رقم (36) أن بعد الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين (س=36.68) بانحراف معياري (ع=4.60)، وبعد الاتجاه نحو احترام القانون (س=36.67) بانحراف معياري (ع=4.95)، و هما البعدين المسيطران مقارنة ببعدي الاتجاه نحو سلامة المركبة (س=35.41) والتفاعل مع المحيط (س=33.98).

2- بالنسبة لمتغير المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة :

جدول رقم (37): يمثل عرض نتائج الإحصاء الوصفي لمتغير المعتقدات الصحية المتعلقة

بالسياقة

الحساسية المدركة	الشدة المدركة	الحواجز المدركة	الفوائد المدركة	
15.65	18.71	11.61	21.56	المتوسط الحسابي س
3.10	3.33	3.78	2.91	الانحراف المعياري ع

نلاحظ من خلال الجدول رقم(37) أن بعد الفوائد المدركة (س=21.56) بانحراف معياري (ع=2.91) هو البعد المسيطر مقارنة بأبعاد الحساسية المدركة (س=15.65)، الشدة المدركة (س=18.71) والحواجز المدركة (س=11.61).

3- بالنسبة لمتغير سلوكيات السياقة الخطرة:

جدول رقم (38): يمثل عرض نتائج الإحصاء الوصفي لمتغير سلوكيات السياقة الخطرة

التجاوزات الخطيرة	السرعة المفرطة	المتوسط الحسابي
24.41	28.04	س
6.06	6.41	الانحراف المعياري
		ع

نلاحظ من خلال الجدول رقم (38) أن المتوسط الحسابي لسلوك السرعة المفرطة بلغ(س=28.04) بانحراف معياري (ع=6.41)، بينما بلغ في سلوك التجاوزات الخطيرة (س=24.41)، الشدة المدركة (س=6.06).

ثانياً: عرض للنتائج الاستدلالية في ضوء الفرضيات:

بعد عرض نتائج الإحصاء الوصفي لمتغيرات الدراسة، سوف يتم الآن عرض أهم النتائج الاستدلالية للتحقق من الفروض الموضوعية في هذه الدراسة.

1- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الأولى:

والقائلة: "نتوقع أن أفراد العينة لديهم اتجاهات سلبية نحو السلامة المرورية " للتحقق من هذه الفرضية تم الاعتماد على المتوسط الفرضي لمقارنة نوع الاتجاهات مع المتوسط الحسابي، فإذا كان المتوسط الحسابي أكبر من المتوسط الفرضي لكل محور فهذا يعني أن الاتجاه يكون إيجابي والعكس صحيح. وكان المتوسط الفرضي كما يلي:

- المتوسط الفرضي للاتجاهات نحو سلامة المركبة س = 36

- المتوسط الفرضي للاتجاهات نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين س = 37

- المتوسط الفرضي للاتجاهات نحو احترام القانون س = 37

- المتوسط الفرضي للاتجاهات نحو التفاعل مع المحيط س = 31

وبعد حساب الفروق بين المتوسطات كانت النتيجة كالتالي:

جدول رقم(39): يبين نتائج اختبار(ت) بين الاتجاهات السلبية والاتجاهات الإيجابية

عدد أفراد العينة (ن)	المتوسط الحسابي س	الانحراف المعياري ع	قيمة ت	درجة الحرية	مستوى الدلالة	المتوسط الفارقي
2225	35.41	4.51	370.33	2224	دال عند 0.01	35.41
2225	36.68	4.60	376.15	2224	دال عند 0.01	36.68
2225	36.67	4.95	349.15	2224	دال عند 0.01	36.67
2225	33.98	4.06	394.78	2224	دال عند 0.01	33.98

نلاحظ من خلال الجدول رقم(39) أن:

- الاتجاه نحو سلامة المركبة:

تبلغ قيمة المتوسط الحسابي لمحور الاتجاهات نحو سلامة المركبة س = 35.41 بانحراف معياري ع = 4.51، وهي أقل من قيمة المتوسط الفرضي لنفس المحور (س=36). وكانت قيمة الفرق بين المتوسطين ت = 370.33 وهي قيمة دالة إحصائية عند مستوى دلالة 0.01، أي توجد فروق بين المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي، وقد ظهرت هذه الفروق لصالح المتوسط الفرضي. ومنه يمكن القول بأن معظم أفراد العينة لديهم اتجاهات سلبية نحو سلامة المركبة.

وترى الباحثة أن هذه النتيجة ترجع إلى العلاقة التي تربط السائق بسيارته، حيث أن فهم هذه العلاقة يظهر من خلال مجموعة الأفعال التي تصدر من طرف السائق على شكل سلوكيات تترجم من خلال نفور هذا الأخير من الحفاظ على سلامة سيارته؛ فهنا تتكون عنده علاقة جفاء ناتجة عن مجموعة من العوامل، وهو ما يظهر في هذه الدراسة، فمعظم أفراد العينة هم ذكور من الفئة العمرية 34 سنة و10 أشهر أي المرحلة التي يهتم فيها الإنسان بتكوين أسرة والسعي وراء كسب الرزق وجمع المال والاستقرار في الحياة الاجتماعية، مما يجعل هذا الأمر أولوية في حياتهم وتبقى الأمور الأخرى هي أمور ثانوية يقومون بها عند الحاجة فقط ولا داعي للاهتمام بها بشكل دائم. كما أن معظم أفراد العينة متزوجين وهذا خير دليل على أن الاهتمامات الأسرية وتوفير الحياة الكريمة لأفراد الأسرة هي أهم شيء في هذه المرحلة، وبالتالي السعي وراء مراقبة ميكانيك السيارة كل يوم أو السعي وراء الحفاظ على سلامة المركبة يعتبر من الكماليات بالنسبة لهم. وما دعم هذا التحليل أن معظم أفراد العينة لديهم خبرة في القيادة تساوي أو تفوق 10 سنوات، أي أن لمعان فكرة امتلاك و/أو قيادة مركبة قد تعدى عندهم من نشوة قيادة وامتلاك سيارة إلى استعمال السيارة كوسيلة لتلبية حاجاتهم فقط، وهو ما يوضح حالة الاتجاهات السلبية نحو سلامة المركبة أين أصبحت السيارة لا تمثل محور اهتمامهم نظرا للمرحلة العمرية التي يمرون بها (الاستقرار وتكوين العائلة). هذا دون أن ننسى ارتفاع سعر الوقود خلال العامين الأخيرين أين أثقل هذا الأمر على عائقهم وزاد من مصاريفهم اليومية، وهو ما أدى إلى حالة من النفور اتجاه سياراتهم، حيث أصبحت السيارة تمثل عائقا ماليا إن لم يتم استغلالها بشكل منطقي. كما أن بعض السائقين يلجؤون إلى إرهاب سيارتهم من خلال الضغط عليها ببعض السلوكيات المبالغ فيها مثل الاتجاه إلى استعمال السرعة المفرطة و/أو عدم الانتباه إلى العراقيل الموضوعة على الطريق مثل الحفر، غير مبالين بأهمية الحفاظ على سلامتهم وسلامة سياراتهم، فمبدؤهم الأساسي هو الغاية تبرر الوسيلة، أي الوصول إلى أهدافهم في أقصر وقت ممكن.

وبالرغم من أن معظم أفراد العينة لديهم مستوى تعليمي جامعي أي أنهم يتميزون بمستوى تعليمي عال يمكنهم من الاطلاع على ضروريات سلامة السيارة وكيفية الاعتناء بها، إلا أن النتيجة أظهرت عكس هذا أي أن اتجاهاتهم نحو سلامة المركبة هي اتجاهات سلبية وهو ما يفسر حالة التنافر المعرفي، ففي حين أن مستواهم التعليمي يسمح لهم بالاهتمام بسلامة سياراتهم من خلال المعطيات المعرفية التي يمتلكونها من المعلومات العامة والاطلاع العام على كيفية القيام بإجراءات سلامة المركبة، إلا أن الجانب العاطفي والوجداني لاتجاهاتهم يعطيهم دافعا للابتعاد على الاهتمام بإجراءات السلامة الخاصة بالمركبة، خاصة وأنهم يشعرون بأن الاهتمام بالسيارة يعتبر كعائق للاهتمام بالأمر الضرورية الأخرى مثل اقتناء منزل أو تحمل مسؤولية العائلة، حيث يكون شعورهم اتجاه عائلاتهم و توفير مستلزمات الحياة أهم من أي شيء آخر.

الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين:

تبلغ قيمة المتوسط الحسابي لمحور الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين س= 36.68 بانحراف معياري ع= 4.60، وهي أقل من قيمة المتوسط الفرضي لنفس المحور(س=37). وكانت قيمة الفرق بين المتوسطين ت= 376.15 وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى دلالة 0.01، أي توجد فروق بين المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي، وقد ظهرت هذه الفروق لصالح المتوسط الفرضي. ومنه يمكن القول بأن معظم أفراد العينة لديهم اتجاهات سلبية نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين.

وقد كانت هذه النتيجة منافية لما جاءت به مفاهيم وأساسيات السياقة الدفاعية أين يعتبر العنصر الأساسي فيها هو الموقف Attitude، حيث أن السائق الدفاعي يتجه دوما للقلق على سلامته وعلى سلامة الآخرين (ركاب ومشاة) (Transportation، 2014). وهنا تعتقد الباحثة أن هذه الاتجاهات السلبية نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين أثناء السياقة ترجع إلى شعور الحرية الذي يختلج السائقين داخل السيارة، حيث يعتبرونها مكان

مخصص بهم ولهم كامل الحرية بالتصرف داخلها، فهي تنتمي إليهم وهم ينتمون لها، تماما كالشعور بالحرية داخل منازلهم مثلا كأن يتركوا الأطفال يتحركون داخل السيارة بكل راحة كون أن هذه الأخيرة تعتبر مثل الأمكنة المخصصة لهم داخل المنزل، فالتصرف بكل حرية يظهر من خلال الحركات العشوائية أثناء السياقة مثل عدم استعمال حزام الأمان، الأكل داخل السيارة أثناء السياقة، الرد على المكالمات الهاتفية... الخ. فالسائق هنا لديه قاعدة أساسية هي السيارة ملك لي: أذهب بها حين أشاء، أذهب إلى أي مكان أريد ومع من أريد. وانطلاقاً من هذا الشعور بالحرية والتصرف بأريحية دون مراعاة لأي اعتبارات أخرى، يحدث خطأ في إدراك معايير السلامة المرورية، وبالتالي تكون معالجة المعلومات غير دقيقة مما يؤدي إلى اتخاذ قرارات غير مناسبة قد تؤدي إلى ارتكاب حوادث المرور.

وترجع الباحثة هذه النتيجة كذلك إلى الاستعمال اليومي للسيارة من طرف معظم أفراد عينة الدراسة (أكثر من 03 مرات في الأسبوع)، خبرتهم الطويلة في السياقة (أكثر من 10 سنوات)، وكذلك مستواهم التعليمي العالي (جامعي)، مما أدى إلى تكوين نوع من التفاضلية الغير الواقعية، أين أصبح هؤلاء السائقين يعتقدون أنهم يستطيعون المحافظة على سلامتهم الشخصية وسلامة الأشخاص الآخرين بالرغم من عدم اهتمامهم بمعايير السلامة المرورية، وهذا مقارنة بالسائقين الآخرين الذين يمارسون نفس السلوكات. فالمستوى التعليمي العالي في بعض الأحيان يمنح للشخص الشعور بقدرة التحكم في الأشياء والمواقف في أي وقت، أي أن المعلومات المعرفية حول معايير السلامة المرورية التي تحصلوا عليها سابقاً، يمكن ان تكون كحل لتعويض اتجاهاتهم السلبية نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين أثناء السياقة، وبالتالي لا داعي للاهتمام كثيراً بهذه المعايير في ظل الاعتماد على معارفهم القبلية التي يستعملونها في أوقات الحاجة فقط.

الاتجاه نحو احترام القانون:

تبلغ قيمة المتوسط الحسابي لمحور الاتجاه نحو احترام القانون س = 36.67 بانحراف معياري ع = 4.95، وهي أقل من قيمة المتوسط الفرضي لنفس المحور (س = 37). وكانت قيمة الفرق بين المتوسطين ت = 349.15 وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى دلالة 0.01، أي توجد فروق بين المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي، وقد ظهرت هذه الفروق لصالح المتوسط الفرضي. ومنه يمكن القول بأن معظم أفراد العينة لديهم اتجاهات سلبية نحو احترام القانون.

وقد توافقت هذه النتيجة مع الواقع المعاش، وهذا ما تبين من خلال ما تم عرضه حول واقع سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة في الجزائر (الفصل الثالث)، حيث وجدت الباحثة أن نسبة حوادث المرور لازالت تشكل خطرا كبيرا على المجتمع الجزائري، أين كانت سلوكيات الخطر خاصة السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة من أهم أسباب هذه الحوادث في الجزائر، وهذا ما يبين أن معظم أفراد العينة لا يتجهون إيجابيا نحو احترام القانون المروري.

كما أن الخصائص العمرية لأفراد العينة (34 سنة و 10 أشهر) تظهر بعض الخصائص النفسية التي يمكن من خلالها تفسير اتجاهاتهم السلبية نحو احترام القانون. حيث تتميز هذه الفئة العمرية بالحاجة إلى الحركة والنشاط مما يمنحهم الشعور بضرورة التحرر للقيام بجميع تحركاتهم والسير مع مستجدات معالم المجتمع المعاصر الذي يتميز بالسرعة، وهو ما يعارضه أي قانون حيث يحدد لهم مجموعة من المبادئ والضوابط التي ينبغي أن يحترمونها مما يؤدي إلى خلل في عملية التوافق العضلي العصبي. ومن هنا يظهر الاتجاه السلبي نحو احترام القانون خاصة خلال هذا العصر الذي يتطلب السرعة في انجاز المهام اليومية، وبالتالي تصبح بعض القوانين تشكل عائقا لتحقيق حاجاتهم للحركة والنشاط.

ويكون خرق القانون في البداية بشكل لا ارادي هدفه هو التخلص من القيود، ولكن مع الوقت يعتاد السائقين على مثل هذه السلوكيات، حيث يكتسبون نمط سياقة (سلوكيات خطر) خاص بهم جراء هذا الشعور بالتححرر، وإذا صوحب هذا الشعور بعدم المساواة في تطبيق القانون وكذلك عدم الحزم في تنفيذه، هنا يقوم السائق بتقليد سلوكيات السائقين الآخرين، فبالنسبة له لما يحترم قواعد المرور في حين أن الجميع لا يحترمها. وبهذا يكون قد اكتسب مجموعة من السلوكيات من خلال تقليدها وتعلمها من الآخرين، فنتشكل عند خبرة معرفية سلوكية تتمثل في تعلمه أن العقوبة لا تطبق بشكل منهجي، كما أنها غير ممكنة إذا لم تكن هناك سلطة لرصد مخالفاته. ويتعلم السائق كل هذا من خلال اكتسابه لمجموعة من الخصائص النفس اجتماعية التي يكون قد تلقاها من خلال الثقافة المرورية على مرور سنوات خبرته. فمعظم أفراد عينة الدراسة لديهم خبرة في السياقة تتجاوز 10 سنوات، أي أنهم خلال هذه المدة يكونون قد اكتسبوا وتعلموا بعض السلوكيات جراء المعلومات التي تحصلوا عليها جراء عملية التثقيف المروري، خاصة فيما يتعلق بتعلم وفهم فوانين المرور، ويتم معالجة المعلومات هنا من الناحية المعرفية وفقا لطريقة ادراك السائق لها، حيث يتلقى المعلومات من محيطه ويتعرف عليها، ثم يقوم بترجمتها ضمن المواقف التي حصلت فيها، وذلك انطلاقا من دوافعه وأهدافه وتصوراتهِ وتوقعاته حول تطور المواقف على الطريق، ومن ثم يتخذ القرارات التي يقوم بتحويلها فيما بعد إلى اجراءات، حيث نتوقف هذه الاجراءات على كل من معارف الشخص وتصوراتهِ وطبيعة المواقف وتتغير تبعا لتغيرها (هاجر، 2011). فإذا صاحبت هذه المعلومات تشوه معرفي في فهم عناصر قانون المرور، أدى ذلك إلى اتخاذ قرار لاختيار سلوكيات وفق ذلك التشوه والذي غالبا ما يكون عبارة عن سلوكيات مخاطرة ناتجة عن التشوه المعرفي لإدراك مفهوم للقانون.

ومن خلال الدراسات التي قامت بها الباحثة خلال فترة انتمائها إلى مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق جامعة باتنة 1 - الجزائر -، وجدت أن السائق الجزائري غالبا لا يكون لديه وعي مجتمعي للقانون، فهو يعتبر أن وظيفة هذا الأخير (القانون) هي للردع فقط وينسى الجوهر من هذه الضوابط المتمثلة في حمايته من التعرض لحوادث المرور جراء ارتكابه لمخالفات مرورية، وهذا يفسر من خلال تشوه في الإدراك المعرفي لمعنى القانون المروري.

وبطبيعة الحال فإن في هذه المرحلة العمرية (متوسط عمر عينة الدراسة س=34 سنة و 10 أشهر) تكون فيها أهم حاجات الفرد هي الانتماء إلى جماعة و/أو مجتمع معين، أين يحس أنه يؤثر ويتأثر بكل ما يتعلق بهذه الجماعة، فعندما يحس السائق أنه لم يشارك في نص القوانين المتعلقة بحركة المرور وأن الجهات المعنية لم تأخذ بعين الاعتبار خصائصه النفسية، الاجتماعية، الاقتصادية والمحيطية أثناء نص هذه القوانين مثل "وضع علامات الطريق بطريقة عشوائية وفي محلات غير مناسبة وبالتالي لا تسمح للسائق بملاحظتها و/أو فهمها"، هنا يحس السائق أن هذا القانون لا يعنيه ولا يمثله، وبالتالي يتجه إلى عدم احترامه ومخالفته.

وقد يرجع هذا الشعور بعدم الانتماء إلى الجماعة، وكذلك مخالفة الضوابط التي يحددها القانون إلى كيفية تكوين الفرد الجزائري خلال الحقبات الزمنية الماضية، أين كان هناك مزيج من التنوع الثقافي في استعمال وتنفيذ القانون. فمن الانتداب العثماني الذي دام أكثر من ثلاث قرون (1518-1830م) في الجزائر والذي جاء بتغييرات مدنية وثقافية مهمة جدا؛ إلى الاستعمار الفرنسي (1830-1962م) الذي حاول محو وطمس الهوية الجزائرية الإسلامية، ومن هنا تكونت شخصية الفرد الجزائري على أسس معرفية تحمل في طياتها تنوع ثقافي أدى في معظم الأحيان إلى حدوث تشوهات معرفية في فهم وتقبل الضوابط الاجتماعية التي نشأ عليها الفرد الجزائري خلال هذه الحقبات الزمنية الماضية. وبالتالي

أصبح أي قانون أو ضابط اجتماعي خارج عن الأطر المعرفية للفرد الجزائري يمثل قيذا معرفيا، مما يؤدي إلى ظهور نوع من الاتجاهات السلبية نحو احترام القانون.

الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط:

تبلغ قيمة المتوسط الحسابي لمحور الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط س = 33.98 بانحراف معياري ع = 4.06، وهي أكبر من قيمة المتوسط الفرضي لنفس المحور (س = 31). وكانت قيمة الفرق بين المتوسطين ت = 394.78 وهي قيمة دالة احصائيا عند مستوى دلالة 0.01، أي توجد فروق بين المتوسط الحسابي والمتوسط الفرضي، وقد ظهرت هذه الفروق لصالح المتوسط الحسابي. ومنه يمكن القول بأن معظم أفراد العينة لديهم اتجاهات إيجابية نحو التفاعل مع المحيط.

جاءت هذه النتيجة مخالفة لما توقعته الباحثة، حيث وجدت من خلال النتائج المتحصل عليها أن اتجاهات السائقين نحو التفاعل مع المحيط هي اتجاهات إيجابية، فبالرغم من أن معظم أفراد العينة لديهم اتجاهات سلبية نحو احترام القانون وكذلك نحو سلامة المركبة وسلامة الآخرين، إلا أنهم يحاولون تعويض هذا بتحسين علاقتهم مع المحيط الخارجي، وتقاسم المساحات المشتركة بشكل يسمح لهم بضمان مكانتهم الاجتماعية وسط هذه المساحات. فحب الانتماء إلى الجماعة خلال هذه المرحلة العمرية (متوسط عمر عينة الدراسة س = 34 سنة) وروح تحمل المسؤولية التي يكتسبها الشباب وكذلك الخبرة في القيام ببعض السلوكات مثل سلوك السياقة (الخبرة في السياقة لدى أفراد العينة 10 سنوات)، تجعل السائقين يتعلمون سلوكات رمزية يطورونها بهدف تبادل المعلومات أثناء حركة المرور، دون مراعاة المعايير الأخرى مثل تطبيق قانون المرور بحذافيره.

2- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثانية:

والقائلة: " ترتفع درجات أفراد العينة على بعد الحواجز المدركة ".

للتحقق من هذه الفرضية تم الاعتماد على الوزن النسبي لكل محور، حيث كانت النتائج كالتالي:

جدول رقم(40): بين عرض نتائج الفرضية الثانية

الترتيب	الوزن النسبي (%)	أعلى درجة	أدنى درجة	الانحراف المعياري ع	المتوسط الحسابي س	عدد الفقرات	
3	62.2	25	5	3.10	15.65	5	الحساسية المدركة
2	74.84	25	5	3.33	18.71	5	الشدة المدركة
4	46.44	25	5	3.78	11.61	5	الحواجز المدركة
1	86.24	25	5	2.91	21.56	5	الفوائد المدركة

*يتم حساب الوزن النسبي بقسمة المتوسط الحسابي لكل محور على أعلى درجة في المحور ثم ضرب الناتج في 100. (السحر، 2002)

نلاحظ من خلال الجدول رقم (40) أن :

- بعد الحساسية المدركة: يبلغ متوسط هذا البعد (س=15.65) بانحراف معياري (ع=3.10)، حيث كانت أعلى درجة لهذا البعد هي (25)، وضم هذا البعد (05) عبارات، وتم حساب الوزن النسبي للبعد فكان (62.2 %)

- بعد الشدة المدركة: يبلغ متوسط هذا البعد (س=18.71) بانحراف معياري (ع=3.33)، حيث كانت أعلى درجة لهذا البعد هي (25) وضم هذا البعد (05) عبارات، وتم حساب الوزن النسبي للبعد فكان (74.84 %)

- بعد الحواجز المدركة: يبلغ متوسط هذا البعد (س=11.61) بانحراف معياري (ع = 3.78)، حيث كانت أعلى درجة لهذا البعد هي (25) وضم هذا البعد (05) عبارات، وتم حساب الوزن النسبي للبعد فكان (46.44%)

- بعد الفوائد المدركة: يبلغ متوسط هذا البعد (س=21.56) بانحراف معياري (ع = 2.91)، حيث كانت أعلى درجة لهذا البعد هي (25) وضم هذا البعد (05) عبارات، وتم حساب الوزن النسبي للبعد فكان (86.24%)

يتضح من الجدول السابق أن بعد الفوائد المدركة هو البعد المسيطر مقارنة بترتيب الأبعاد الأخرى، حيث كان الوزن النسبي لهذا البعد (86.24%)، يليه بعد الشدة المدركة في المرتبة الثانية حيث بلغ الوزن النسبي للبعد (74.84%)، ثم بعد ذلك بعد الحساسية المدركة بوزن النسبي (62.2%)، ثم في الأخير بعد الحواجز المدركة بوزن نسبي (46.44%). وعليه يمكن القول أن الفرضية لم تتحقق، فقد وجدت الباحثة على عكس ما كان متوقعا ان بعد الفوائد المدركة هو البعد المسيطر عند أفراد العينة.

بالرغم من هذه النتيجة جاءت عكس لما توقعته الباحثة، إلا أنها اعتبرت نتيجة مهمة جدا في مجال الاعتماد عليها في برامج الوقاية حول حوادث المرور. إذ أن معظم أفراد العينة لديهم قناعات حول الفوائد التي يمكن ان يحصلوا عليها إذا قاموا بالتخلي عن سلوكات الخطر (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة) وهو ما وجدته الباحثة، فعندما يكون بعدي الشدة المدركة والحساسية المدركة مرتفعين أي أن أفراد العينة أدركوا مدى خطورة سلوكاتهم، وكذلك التهديد الذي ينتظرهم إزاء القيام بهذه السلوكات، أدى هذا إلى إدراك معظمهم أن الاتجاه إلى القيام بسلوكات صحية من شأنه أن يعزز من سبل الوقاية من الوقوع في حادث مروري. وهذا ما جاء متوافقا مع دراسة قامت بها Şimşekoğlu حيث وجدت أنه إذا زادت القابلية المتصورة والشدة المدركة للسلوكيات المحفوفة بالمخاطر، سينخفض الميل إلى هذه السلوكيات. (Morowatisharifabad, 2009)

وما زاد من تدعيم هذه النتيجة، هو الخصائص التي امتاز بها أفراد العينة. فالمستوى التعليمي العالي (جامعي) ساعد أفراد العينة (السائقين) على الحصول على معلومات ثقافية حول سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة وأخطارها، وبالتالي أدركوا أن الحل هو في الابتعاد عن هذه السلوكيات، حيث أن الفوائد المرجوة من ذلك هي أكبر من الحواجز التي يمكن أن يتعرضوا لها جراء عدم القيام بهذه السلوكيات. كما أن خبرتهم في السياقة (10 سنوات) قد منحت لهم القدرة على التعرف على شدة خطورة هذه السلوكيات على مر سنوات السياقة، وبالتالي فإن إدراك المنافع جراء الابتعاد عنها يعتبر أهم من المنافع المدركة جراء القيام بنفس السلوكيات. هذا دون ان ننسى المتوسط العمري لأفراد العينة، فمعظمهم هم من فئة الشباب، أين تمتاز هذه المرحلة بالحيوية وتقمص روح المسؤولية، وبالتالي الاتجاه إلى القيام بكل السلوكيات التي من شأنها أن تحافظ على صحتهم. فالابتعاد عن سلوكيات الخطر في السياقة وتعويضها بسلوكيات صحية من خلال مجموعة من المنافع المدركة جراء الابتعاد عن هذه السلوكيات يعتبر محور اهتمام الشباب السائقين في هذه المرحلة العمرية، أين يكون همهم الوحيد هو القيام بكل ما يضمن لهم الاستقرار من جميع جوانبه. فسلوكيات السياقة الخطرة تمثل لهم خطرا على مستقبلهم، إذ قد تعرضهم إلى حوادث مرورية يمكن أن تحد من نشاطاتهم وتحركاتهم اليومية، وهذا ما يدفعهم إلى الميل إلى اعتماد السلوكيات الصحية بدلا من السلوكيات الخطرة، أي تقييم الفوائد من خلال تحديد الفرد للنتائج الإيجابية المصاحبة لسلوك معين.

3- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثالثة:

والقائلة: " توجد علاقة ارتباطيه موجبة دالة احصائيا بين المعتقدات الصحية في السياقة وبين سلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة ."

وللتحقق من صحة هذه الفرضية قامت الباحثة بحساب معامل الارتباط لكارل بيرسون بين سلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة) وبين المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة. وقد كانت النتائج بعد معالجة البيانات احصائيا كالتالي:

جدول رقم (41): يمثل عرض نتائج الفرضية الثالثة

التجاوزات المفرطة			السرعة المفرطة			
قيمة معامل التحديد r^2	مستوى الدلالة	معامل الارتباط "ر"	قيمة معامل التحديد r^2	مستوى الدلالة	معامل الارتباط "ر"	
0.003	0.01	0.05**	0.016	0.01	0.13**	الحساسية المدركة
0.01	0.01	-0.13**	0.000	غير دال عند أي مستوى	0.003	الشدّة المدركة
0.29	0.01	0.54**	0.35	0.01	0.59**	الحواجز المدركة
0.21	0.01	-0.46**	0.12	0.01	-0.34**	الفوائد المدركة

(**) دال عند مستوى دلالة 0.01

1.3 العلاقة بين المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة وبين السرعة المفرطة:

يتضح من خلال رقم (41) الجدول أن:

- لا توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة احصائيا بين بعد الشدة المدركة والسرعة المفرطة حيث $r = 0.003$ وهي قيمة غير دالة عند أي مستوى.

- توجد علاقة ارتباطية موجبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الحساسية المدركة وسلوك السرعة المفرطة حيث $r = 0.13$ وهي قيمة دالة عند قيمة احتمالية = 0.01، إلا أن بعد حساب معامل التحديد r^2 الذي نعتمد عليه في معرفة قوة العلاقة بين المتغيرات، وجدنا انا

قيمة $r^2 = 0.016$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة يزيد ويتأثر بزيادة الحساسية المدركة لدى السائقين بنسبة (1.6%) وهي نسبة ضعيفة جدا، ولهذا يمكن رفض هذه العلاقة أي أنه لا توجد علاقة ارتباطية بين متغير السرعة المفرطة والحساسية المدركة.

- توجد علاقة ارتباطية موجبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الحواجز المدركة وسلوك السرعة المفرطة حيث $r = 0.59$ وهي قيمة دالة عند قيمة احتمالية = 0.01، وبعد حساب معامل التحديد r^2 ، وجدنا انا قيمة $r^2 = 0.35$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة يزيد ويتأثر بزيادة الحواجز المدركة لدى السائقين بنسبة (35%) وهي نسبة كبيرة ومعتبرة في حين الباقي أي (65%) أي بما يسمى بالتباين العشوائي أي أن هناك عوامل أخرى تؤثر في سلوك السرعة المفرطة، ولهذا يمكن القول أن الفرضية تحققت في شقها "العلاقة بين الحواجز المدركة والسرعة المفرطة".

- توجد علاقة ارتباطية سالبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الفوائد المدركة وسلوك السرعة المفرطة حيث $r = -0.34$ وهي قيمة دالة عند قيمة احتمالية = 0.01، وبعد حساب معامل التحديد r^2 ، وجدنا انا قيمة $r^2 = 0.12$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة ينقص ويتأثر بزيادة الفوائد المدركة لدى السائقين بنسبة (12%)، في حين الباقي أي (88%) فهي تعزى إلى عوامل أخرى، ولهذا يمكن القول أن الفرضية شقها "العلاقة بين الفوائد المدركة والسرعة المفرطة"، جاءت على عكس ما توقعته الباحثة.

إن عدم وجود علاقة بين كل من بعدي الشدة المدركة والحساسية المدركة وبين سلوك السرعة المفرطة، يمكن تفسيره على أن أفراد العينة يرون أنفسهم أقل عرضة للإصابة أو القتل في حادث سيارة، أي أن ادراكهم للمخاطر هو إدراك مشوه، حيث أن تقاؤليتهم تزداد كلما كان إدراكهم للخطر الذي ينجم عن هذه السلوكات أقل من الخطر الفعلي (تقاؤلية دفاعية)، مما يزيد من الخطر في سلوكاتهم، ومثل هذه الأحكام النسبية تؤثر على النوايا السلوكية. وحسب نظرية المعتقدات الصحية، فإن إدراك الخطر الذي قد يؤدي إلى حدوث حادث يكمن في التوعية في حد ذاتها وليس في شدة خطورة الحادث (Strecher، 2009).

فالسائق هنا يرى أن سلوك السرعة المفرطة لا يمثل أي خطرا على حياته مقارنة بالسائقين الآخرين، فبالنسبة له يمكن أن يتحكم بكل ما هو متوقع جراء هذا السلوك، فالسرعة بالنسبة له تمثل وسيلة لإثبات قدراته وامكانياته ومؤهلاته. وترجع الباحثة هذا إلى عدة عوامل من أهمها: أن معظم أفراد العينة هم من فئة السائقين الشباب البالغين، حيث أن في هذه المرحلة يعتبر الفرد نفسه مسؤولا عن تصرفاته، وبأنه يستطيع التحكم في سلوكاته، فيعتبر أن الخطورة في سلوكاته غير مهمة مقارنة بإمكانياته النفسية، الاجتماعية والبيولوجية خلال هذه المرحلة، وهذا ما يحدث لديه نوعا من تشوه في إدراك الخطر. كما أن خبرتهم في القيادة (10 سنوات فأكثر) جعلتهم يعتقدون أنهم قادرين على القيام بأي سلوك خطر في حين أنهم يتحكمون في مبادئ القيادة جراء هذه الخبرة. وبالرغم من أن معظم أفراد العينة كان متوسط بعد الشدة المدركة لديهم كان مرتفعا (س=18.78) أي أن لديهم إدراك لشدة خطورة سلوكاتهم، فهم يعرفون إلى أي مدى يمكن أن تؤثر هذه السلوكات الخطيرة على حياتهم، إلا أنه لم تظهر أن هناك علاقة بين هذا البعد وبين سلوك السرعة المفرطة. وهذا كما ترجعه الباحثة إلى تشوه الإدراك عندهم.

كما تظهر النتائج كذلك عن وجود علاقة ارتباطية إيجابية بين بعد الحواجز المدركة وسلوك السرعة المفرطة، وهذا جاء متوافقا مع دراسة Özbay، حيث وجدت أن الحواجز المتصورة مرتبطة بسلوكيات القيادة غير الآمنة، بما في ذلك انتهاكات السرعة؛ حيث أن التغييرات في الحواجز المتصورة فعالة في تغيير السلوك والحد من انتهاكات القيادة (Asgar Razmara، 2018). أي أنه كلما زاد إدراك السائقين حول النتائج السلبية المحتملة جراء التخلي عن السلوك، كلما أدى ذلك إلى الاتجاه للقيام بسلوك السرعة المفرطة. فالسائق هنا يرى أنه إذا حافظ على سلوك السرعة المفرطة فإن هذا الأمر سوف يساعده على إنجاز مهامه في وقت قصير، فمثلا يرى السائق أن من الموانع التي تدفعه إلى عدم ترك السرعة المفرطة، هي أنه سوف يضيع الوقت إن قلل من سرعته، فيجوز للأشخاص المشاركة في القيادة المحفوفة بالمخاطر لأنها ذات قيمة بالنسبة لهم.

وترى الباحثة أن هذه العلاقة يمكن أن تفسر من خلال فهم توقعات السائق وتقييمه للأمور، فهو يتوقع أن بمحافظته على سلوك السرعة المفرطة يؤدي إلى عدة امتيازات، إذ يقوم بتقييم سرعته مقارنة مع الآخرين، حيث يرى أن هذا السلوك يمنحه مكانة اجتماعية، فهو سائق ماهر يستطيع التحكم في كل وضعيات السياقة، وهذا واضح عند أفراد العينة من خلال خبرتهم في السياقة. كما أن عصر السرعة الذي نعيش فيه، يجعله يعتقد ان بالاعتماد على هذا السلوك، يجعله يربح الوقت في قضاء حاجياته اليومية، وبالتالي اعتبار ان التخلي عنه يعتبر عائقا لنمط حياته اليومية.

أما فيما يتعلق بالنتائج التي تظهر وجود علاقة ارتباطية سلبية دالة احصائيا بين بعد الفوائد المدركة والسرعة المفرطة، فقد وجدت الباحثة أن متوسط اتجاه أفراد العينة نحو بعد الفوائد المدركة كان س = 21.56، حيث كان أكبر متوسط مقارنة بالأبعاد الأخرى (الشدة المدركة، الحساسية المدركة والحوجز المدركة)، وهذا دليل على أن معظم أفراد العينة يفضلون الاعتماد على استراتيجيات إيجابية بدلا من سلوك السرعة المفرطة، وهو ما جاء في هذه الفرضية، حيث اتضح أنه كلما زاد اعتقاد أفراد العينة بأن الاستراتيجيات الإيجابية لها تأثير على سلوكهم أثناء السياقة كلما انخفض اتجاههم إلى القيام بسلوك المخاطرة (السرعة المفرطة). وقد توافقت هذه النتيجة مع ما جاء به نموذج المعتقدات الصحية، حيث يرى هذا النموذج أن إدراك الآثار الإيجابية المتوقعة من ترك سلوك المخاطرة يؤدي إلى الاتجاه إلى تغيير سلوك المخاطرة إلى سلوك صحي.

وترجع الباحثة هذا إلى الخصائص العمرية لأفراد العينة، حيث أن معظمهم من فئة الشباب البالغين ذوو المستوى التعليمي العالي، والذين بلغت خبرتهم في السياقة أكثر من 10 سنوات، وهذا ما جعلهم يكتسبون مهارات في تحديد الإجراءات الإيجابية للحفاظ على السلوك الصحي في السياقة، فالثقافة المرورية التي اكتسبوها على طول سنوات خبرتهم في السياقة ساهمت في ترسيخ بعض الأفكار والاستراتيجيات التي اكتسبوها من خلال تجاربهم اليومية، حيث أن معظمهم كان يستعمل السيارة لأكثر من 03 مرات في اليوم، أي بشكل دائم، أين أصبحت السيارة جزء لا يتجزأ من كينونتهم المعرفية والنفسية. كما أن روح

المسؤولية التي يتميز بها الشباب خلال هذه الفترة اتجاه أنفسهم واتجاه الآخرين، ساهمت في إعطاء تصورا راسخا عن منافع الاعتماد على الاستراتيجيات الإيجابية للحفاظ على سلوك سياقة صحي خال من المخاطر.

2.3 العلاقة بين المعتقدات الصحية في السياقة وبين التجاوزات الخطيرة:

يتضح من الجدول رقم (41) ان:

- توجد علاقة ارتباطية موجبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الحساسية المدركة وسلوك التجاوزات الخطيرة حيث $r=0.05$ وهي قيمة دالة عند قيمة احتمالية $=0.01$ ، إلا أن بعد حساب معامل التحديد r^2 ، وجدنا انا قيمة $r^2=0.003$ ، أي أن سلوك التجاوزات الخطيرة يزيد ويتأثر بزيادة الحساسية المدركة لدى السائقين بنسبة (0.03%) وهي نسبة ضعيفة جدا، ولهذا يمكن رفض هذه العلاقة أي أنه لا توجد علاقة ارتباطية بين متغير التجاوزات الخطيرة والحساسية المدركة.

- توجد علاقة ارتباطية سالبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الشدة المدركة وسلوك التجاوزات الخطيرة حيث $r=-0.13$ وهي قيمة دالة عند قيمة احتمالية $=0.01$ ، إلا أن بعد حساب معامل التحديد r^2 ، وجدنا انا قيمة $r^2=0.01$ ، أي أن سلوك التجاوزات الخطيرة ينقص ويتأثر بزيادة الشدة المدركة لدى السائقين بنسبة (1%) وهي نسبة ضعيفة جدا، ولهذا يمكن رفض هذه العلاقة أي أنه لا توجد علاقة ارتباطية بين متغير التجاوزات الخطيرة والشدة المدركة.

- توجد علاقة ارتباطية موجبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الحواجز المدركة وسلوك التجاوزات الخطيرة حيث $r=0.54$ وهي قيمة دالة عند قيمة احتمالية $=0.01$ ، وبعد حساب معامل التحديد r^2 ، وجدنا انا قيمة $r^2=0.29$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة يزيد ويتأثر بزيادة الحواجز المدركة لدى السائقين بنسبة (29%) وهي نسبة كبيرة ومعتبرة في حين الباقي أي (71%) يفسر ان هناك عوامل أخرى تؤثر في سلوك التجاوزات الخطيرة، ولهذا

يمكن القول أن الفرضية تحققت في شقها "العلاقة بين الحواجز المدركة والتجاوزات الخطيرة".

- توجد علاقة ارتباطية سالبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الفوائد المدركة وسلوك التجاوزات الخطيرة حيث $r = -0.46$ وهي قيمة دالة عند قيمة احتمالية = 0.01، وبعد حساب معامل التحديد r^2 ، وجدنا انا قيمة $r^2 = 0.21$ ، أي أن سلوك التجاوزات الخطيرة ينقص ويتأثر بزيادة الفوائد المدركة لدى السائقين بنسبة (21%)، في حين الباقي أي (79%) فهي تعزى إلى عوامل أخرى، ولهذا يمكن القول أن الفرضية في شقها "العلاقة بين الفوائد المدركة والتجاوزات الخطيرة"، جاءت على عكس ما توقعته الباحثة.

كانت أهم أسباب حوادث المرور في الجزائر كما لاحظنا في الفصل الثالث بعد سلوك السرعة المفرطة و سلوك التجاوز الخطير، ومن خلال النتائج المتحصل عليها يمكن تفسير هذه الأخيرة على أن عدم تواجد علاقة بين كل من بعدي الشدة المدركة والحساسية المدركة وبين سلوك التجاوزات الخطيرة، يرجع إلى إدراك خطورة هذا السلوك من طرف السائقين، فبالرغم من المستوى التعليمي لأفراد العينة (جامعي) إلا أن توقعهم لشدة خطر سلوك التجاوز الخطير لم يرتق إلى اعتبار هذا الأخير أنه يمثل خطرا على حياتهم، فهم من فئة الشباب الذين يستعملون السيارة كل يوم تقريبا للذهاب إلى العمل، خاصة وأن معظمهم يعمل بعيدا عن المنزل أي أنهم في معظم الأحيان يلجؤون إلى الطرق الوطنية و/أو الريفية في تنقلاتهم، وهنا يتعلمون كيف يكيفون سلوكياتهم في السياقة على ما يتناسب مع وضعهم اليومي. فاستعمال السيارة كل يوم وعلى نفس المسار تقريبا يعطي للسائق شعورا بأنه يستطيع التحكم في أحداثيات الطريق، وكل هذا راجع إلى الشعور بالانتماء إلى ذلك المسار اليومي الذي أصبح يعتبره جزءا من حياته اليومية، وبالتالي يصبح ادراكه لشدة خطورة السلوك متدني نوعا ما، أين يعتبر نفسه قادرا على التحكم في سلوكه من خلاله اعتقاده أن لديه المقدرة على إتمام التجاوز بدون خطورة، وهذا لأنه عارف بإحداثيات المكان الذي أصبح جزءاً لا يتجزأ من نظامه اليومي. كما أن المرحلة العمرية التي يمتاز بها أفراد العينة

وكذلك المستوى التعليمي تجعل السائق يعتقد أنه لا توجد خطورة لمثل هذه السلوكيات مقارنة بالسائقين الآخرين وهذا لأن لديه مقدرة على السيطرة وتحمل المسؤولية. وعليه فإن عدم وجود علاقة بين الشدة المدركة والحساسية المفرطة ترجعها الباحثة إلى التفاولية الدفاعية للسائقين وكذلك التشوه المعرفي لمفهوم خطورة هذا السلوك في حد ذاته من جهة، ومن جهة أخرى عدم قدرته على تقدير الخطر. فالتجاوز الخطير يحتاج أمرين هامين أولها هو زيادة السرعة عن سرعة المركبة المتحركة لتجاوزها، وثانيها هو تحديد السرعة وكم تبعد المسافة عن السيارة في الاتجاه المعاكس، فإن حدث عدم التوصل إلى تقدير هذه الشروط هنا يصبح سلوك التجاوز خطيرا، حيث يرجع هذا الأمر غالبا إلى نقص في الثقافة المرورية مما يؤدي إلى خلل في إدراك الخطورة، فلا يكفي أن يكون المستوى التعليمي عالي دون ثقافة مرورية تتلاءم مع سلوكيات السياقة.

وتظهر النتائج كذلك عن وجود علاقة ارتباطية إيجابية بين بعد الحواجز المدركة وبين سلوك التجاوزات الخطيرة، أي أن السائقين يرون أن سلوك التجاوز الخطير يعتبر ضروريا لتفادي النتائج السلبية المحتملة من عدم القيام بهذا السلوك، حيث أن العوائق التي يجدها السائق على الطريق (مركبات متحركة و/أو ثابتة... الخ) تجعله يشعر أن حريته على الطريق مقيدة، مما يستدعي القيام بسلوك معين لتجاوز هذه العوائق. وهنا غالبا ما يقع السائقين في خطورة التجاوز خاصة إذا لم يحترموا القواعد الأساسية المنظمة لهذا السلوك، وهذا ما اتضح من خلال الفرضية الأولى أين وجدت الباحثة ان معظم السائقين يتجهون اتجاهات سلبية نحو تطبيق القانون، بما فيه تطبيق القانون المتعلق بالتجاوزات الخطيرة. فهنا يصبح أي إجراء بإمكانه أن يعيق حركتهم على الطريق كنتيجة سلبية بالنسبة لهم، فمثلا عدم القيام بسلوك تجاوز خطير يؤدي إلى خسارة وقت كبير. خاصة كما قلنا سابقا أن معظم أفراد العينة يعملون بعيدا عن المنزل أي أنهم في معظم الأحيان يلجؤون إلى الطرق الوطنية و/أو الريفية في تنقلاتهم، وهنا يتعلمون كيف يكتفون بسلوكياتهم في السياقة على ما يتناسب مع وضعهم اليومي. فاستعمال السيارة كل يوم وعلى نفس المسار

تقريباً يعطي للسائق شعوراً بأنه يستطيع التحكم في أحداثيات الطريق، وكل هذا راجع إلى الشعور بالانتماء إلى ذلك المسار اليومي الذي أصبح يعتبره جزءاً من حياته اليومية.

وأما عن العلاقة السلبية بين بعد الفوائد المدركة وبين سلوك التجاوزات الخطيرة، فقد ترجعها الباحثة إلى نفس الأسباب التي ناقشت فيها العلاقة بين بعد الفوائد المدركة وبين سلوك السرعة المفرطة. فقد وجدت الباحثة أن متوسط اتجاه أفراد العينة نحو بعد الفوائد المدركة كان س = 21.56، حيث كان أكبر متوسط مقارنة بالأبعاد الأخرى (الشدة المدركة، الحساسية المدركة والحوجز المدركة)، وهذا دليل على أن معظم أفراد العينة يفضلون الاعتماد على استراتيجيات إيجابية بدلاً من سلوك التجاوز الخطير، حيث اتضح أنه كلما زاد اعتقاد أفراد العينة بأن الاستراتيجيات الإيجابية لها تأثير على سلوكهم أثناء السياقة كلما انخفض اتجاههم إلى القيام بسلوك المخاطرة (التجاوز الخطير). وقد توافقت هذه النتيجة مع ما جاء به نموذج المعتقدات الصحية، حيث يرى هذا النموذج أن إدراك الآثار الإيجابية المتوقعة من ترك سلوك المخاطرة يؤدي إلى الاتجاه إلى تغيير سلوك المخاطرة إلى سلوك صحي.

وترجع الباحثة هذا إلى الخصائص العمرية لأفراد العينة، حيث أن معظمهم من فئة الشباب البالغين ذوو المستوى التعليمي العالي، والذين بلغت خبرتهم في السياقة أكثر من 10 سنوات، وهذا ما جعلهم يكتسبون مهارات في تحديد الإجراءات الإيجابية للحفاظ على السلوك الصحي في السياقة، فالثقافة المرورية التي اكتسبوها على طول سنوات خبرتهم في السياقة ساهمت في ترسيخ بعض الأفكار والاستراتيجيات التي اكتسبوها من خلال تجاربهم اليومية، حيث أن معظمهم كان يستعمل السيارة لأكثر من 03 مرات في اليوم، أي بشكل دائم، أين أصبحت السيارة جزءاً لا يتجزأ من كينونتهم المعرفية والنفسية؛ كما أن روح المسؤولية التي يتميز بها الشباب خلال هذه الفترة اتجاه أنفسهم واتجاه الآخرين، ساهمت في إعطاء تصوراً راسخاً عن منافع الاعتماد على الاستراتيجيات الإيجابية للحفاظ على سلوك سياقة صحي خالي من المخاطر.

خلاصة عرض نتائج الفرضية الثالثة: خلاصة لنتائج الفرضية الثالثة وجدنا ان:

جدول رقم (42): يبين خلاصة عرض نتائج الفرضية الثالثة

العلاقة بين سلوك السرعة المفرطة والمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة	العلاقة بين سلوك التجاوزات الخطيرة والمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة
- لا توجد علاقة ارتباطية بين كل من بعدي الشدة المدركة والحساسية المدركة وبين السرعة المفرطة	- لا توجد علاقة ارتباطية بين كل من بعدي الشدة المدركة والحساسية المدركة وبين التجاوزات الخطيرة
- توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة احصائيا بين الحواجز المدركة وبين السرعة المفرطة	- توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة احصائيا بين الحواجز المدركة وبين التجاوزات الخطيرة
- توجد علاقة سالبة دالة احصائيا بين الفوائد المدركة والسرعة المفرطة	- توجد علاقة سالبة دالة احصائيا بين الفوائد المدركة والتجاوزات الخطيرة

4- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الرابعة:

توقعت الباحثة في الفرضية الرابعة أنه: توجد علاقة ارتباطيه موجبة دالة احصائيا بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين سلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة، وقد كانت النتائج بعد معالجة البيانات احصائيا كالتالي:

جدول رقم (43): يمثل عرض نتائج الفرضية الرابعة

التجاوزات المفرطة			السرعة المفرطة			
قيمة معامل التحديد r^2	مستوى الدلالة	معامل الارتباط "ر"	قيمة معامل التحديد r^2	مستوى الدلالة	معامل الارتباط "ر"	
0.20	دال عند 0.01	-0.45**	0.16	دال عند 0.01	-0.40**	الاتجاه نحو سلامة المركبة
0.29	دال عند 0.01	-0.54**	0.22	دال عند 0.01	-0.47**	الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين
0.34	دال عند 0.01	-0.58**	0.25	دال عند 0.01	-0.50**	الاتجاه نحو احترام القانون
0.23	دال عند 0.01	-0.48**	0.18	دال عند 0.01	-0.43**	التفاعل مع المحيط

(**) دال عند مستوى دلالة 0.01

1.4 العلاقة بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين السرعة المفرطة:

يتضح من خلال الجدول رقم (43) توجد علاقة سالبة دالة احصائيا بين جميع ابعاد

الاتجاهات نحو السلامة المرورية وسلوك السرعة المفرطة، حيث:

- قيمة معامل الارتباط بين بعد الاتجاه نحو سلامة المركبة وبين سلوك السرعة المفرطة $r = -0.40$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.16$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة ينقص ويتأثر بزيادة الاتجاه نحو سلامة المركبة بنسبة (16%) وتبقى نسبة (84%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

- قيمة معامل الارتباط بين بعد الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين وبين سلوك السرعة المفرطة $r = -0.47$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.22$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة ينقص ويتأثر بزيادة الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين بنسبة (22%) وتبقى نسبة (78%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

- قيمة معامل الارتباط بين بعد الاتجاه نحو احترام القانون وبين سلوك السرعة المفرطة $r = -0.50$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.25$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة ينقص ويتأثر بزيادة الاتجاه نحو احترام القانون بنسبة (25%) وتبقى نسبة (75%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

- قيمة معامل الارتباط بين بعد التفاعل مع المحيط وبين سلوك السرعة المفرطة $r = -0.43$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.18$ ، أي أن سلوك السرعة المفرطة ينقص ويتأثر بزيادة التفاعل مع المحيط بنسبة (18%) وتبقى نسبة (82%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

2.4 العلاقة بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين التجاوزات الخطيرة:

يتضح من خلال الجدول رقم (43) توجد علاقة سالبة دالة احصائيا بين جميع أبعاد الاتجاهات نحو السلامة المرورية وسلوك التجاوزات الخطيرة، وهذا جاء على عكس ما توقعته الباحثة، حيث أن:

- قيمة معامل الارتباط بين بعد الاتجاه نحو سلامة المركبة وبين سلوك التجاوزات الخطيرة $r = -0.45$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.20$ ، أي أن سلوك التجاوزات الخطيرة ينقص ويتأثر بزيادة

الاتجاه نحو سلامة المركبة بنسبة (20%) وتبقى نسبة (80%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

- قيمة معامل الارتباط بين بعد الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين وبين سلوك التجاوزات الخطيرة $r = -0.54$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.29$ ، أي أن سلوك التجاوزات الخطيرة ينقص ويتأثر بزيادة الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين بنسبة (29%) وتبقى نسبة (71%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

- قيمة معامل الارتباط بين بعد الاتجاه نحو احترام القانون وبين سلوك التجاوزات الخطيرة $r = -0.58$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.34$ ، أي أن سلوك التجاوزات الخطيرة ينقص ويتأثر بزيادة الاتجاه نحو احترام القانون بنسبة (34%) وتبقى نسبة (66%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

- قيمة معامل الارتباط بين بعد التفاعل مع المحيط وبين سلوك التجاوزات الخطيرة $r = -0.48$ وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.01، وبحساب معامل التحديد r^2 لحساب قوة العلاقة وجدنا ان $r^2 = 0.23$ ، أي أن سلوك التجاوزات الخطيرة ينقص ويتأثر بزيادة التفاعل مع المحيط بنسبة (23%) وتبقى نسبة (77%) فهي تعزى إلى وجود عوامل أخرى تؤثر في سلوك السياقة المفرطة.

خلاصة عرض نتائج الفرضية الرابعة: كخلاصة لنتائج الفرضية الرابعة وجدنا أن:

جدول رقم (44): يبين خلاصة عرض نتائج الفرضية الرابعة

العلاقة بين سلوك السرعة المفرطة والاتجاهات نحو السلامة المرورية	العلاقة بين سلوك التجاوزات الخطيرة والاتجاهات نحو السلامة المرورية
- توجد علاقة سالبة دالة احصائيا بين جميع ابعاد الاتجاهات نحو السلامة المرورية وسلوك السرعة المفرطة	- توجد علاقة سالبة دالة احصائيا بين جميع ابعاد الاتجاهات نحو السلامة المرورية وسلوك التجاوزات الخطيرة

اعتمدت الباحثة للبحث عن اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية على مبادئ السياقة الدفاعية، إذ قامت ببناء مقياس للاتجاهات نحو السلامة المرورية مركزة في ذلك على ضرورة تبني مفاهيم السياقة الدفاعية. واعتبرت أن الدرجة المرتفعة التي يتحصل عليها السائقين أفراد العينة على مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية تعبر على ميلهم لأن يكونوا سائقين دفاعيين، والعكس صحيح.

وعليه، ترجع الباحثة وجود علاقة سلبية تربط بين سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة وبين الاتجاهات نحو السلامة المرورية إلى هذه المفاهيم، حيث أنه كلما اتجه السائق إلى تبني مبادئ السياقة الدفاعية كلما انخفض ميله إلى القيام بسلوكات المخاطرة. وجاءت هذه النتيجة متوافقة مع ما جاء به الجانب النظري، حيث تعرف السياقة الدفاعية على أنها مجموعة من الإجراءات والتقنيات المصممة لمساعدة السائق على تجنب نقل نفسه، سيارته وركابه إلى أوضاع خطيرة؛ أو الابتعاد عن سائقي السيارات الآخرين أو العوائق أو المشاة، ويعتمد هذا على قدرة السائق على التعرف على المواقف الخطرة والتعامل معها في وقته. والعنصر الأساسي للسياقة الدفاعية هو الموقف Attitude، حيث أن السائق الدفاعي يتجه دوما للقلق على سلامته وعلى سلامة الآخرين (ركاب ومشاة) (Transportation، 2014).

وهذا ما يوضح العلاقة السلبية التي ظهرت من خلال نتائج هذه الدراسة. وما عزز هذه النتائج، هو ما وجدته الباحثة في الفرضية الأولى أين كانت اتجاهات السائقين نحو السلامة المرورية (الاتجاه نحو سلامة المركبة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية والاتجاه نحو احترام القانون) اتجاهات سلبية، أي أنهم لا يتجهون إلى ان يكونوا سائقين دفاعيين وهو ما أدى إلى زيادة الاعتماد على سلوكيات المخاطرة (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة) كما هو موضح في الجدول رقم 37، أين كان متوسط سلوك السرعة المفرطة س=28.04، ومتوسط سلوك التجاوزات الخطيرة س=24.41.

فالسياقة الدفاعية هي ببساطة مسألة تفكير واضح وتعليم ومواقف آمنة اتجاه السلامة المرورية على الطريق، إذ ترفع من مستوى الانتباه والتركيز لدى السائق، وهي بمثابة خط الدفاع النفسي والعقلي الأول بالنسبة للسائق (الكعبد، 2017). وبما أن أسس السياقة الدفاعية تعتمد على الاستعداد النفسي و/أو الجسدي للسائق، لذا ترى الباحثة أن هذه النتيجة يمكن تفسيرها من خلال العوامل النفسية والخصائص الديمغرافية التي يتميز بها السائقين أفراد العينة. فالاتجاهات السلبية نحو السلامة المرورية (سلامة المركبة/ السلامة الشخصية ونحو احترام القانون) التي لاحظناها في هذه الدراسة تدل على أن معظم أفراد العينة يميلون إلى الاعتماد على سلوكيات خطر تظهر على شكل سياقة متهورة (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة).

فالسياقة الدفاعية تعتبر أن السائق هو سائق جيد بغض النظر عن العوامل الأخرى، أي أن السائق الدفاعي يجب أن يتنبأ ويتوقع الخطر القادم من الآخرين، وبالتالي يتجنب أخطاءهم ويمنع وقوع الحادث، مما يجعله في حالة تأهب مستمر تظهر من خلال الحالة النفسية والجسدية له. وفي هذه الدراسة كان معظم أفراد العينة هم من فئة العمال الذين يعملون بعيدا عن منازلهم ويستعملون السيارة بصفة دائمة، مما يجعلهم يشعرون بالتعب في آخر النهار، فالإرهاق يجعل السائق قلقا وحركاته بطيئة وغير مركزة، مما يؤثر سلبا على

تقييم المسافات والسرعة ويصبح غير قادر على التوقع وميالا للإفراط في السرعة، وهذا لوحده عامل نفسي مهم أثناء معالجة المعلومات من طرف الجهاز العصبي.

وتتم عملية معالجة المعلومات في مهمة السياقة بشكل زمني بدءا بالاستقبال الحسي للمعلومة والذي يتم على وجه الخصوص بالعين والإذن، ثم يتم التعرف على الأشكال والأشياء والعقبات الموجودة على الطريق. فالسائق الذي ينتابه نوع من التعب أثناء السياقة، تتأثر عملية الانتباه لديه بانشغاله عن الطريق ومحيط السياقة، فإذا ترك فكره في حالة شرود ولو للحظة واحدة، فإن احتمال ارتكاب الاخطاء يزداد بشكل ملحوظ، وهكذا فإن كان السائق مرهقا أو مشغول البال أو قلقا، فإنه يستغرق وقتا أطول للاستجابة، وبالتالي يكون اتخاذ القرار بتعويض السائق لاستراتيجيات السياقة الدفاعية بسلوكات خطر أخرى.

كما ترى الباحثة ان العلاقة السلبية بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وسلوكات الخطر ترجع إلى إدراك معايير السلامة المرورية في حد ذاتها. فالمستوى التعليمي وخبرة أفراد العينة في السياقة التي تتجاوز 10 سنوات وكذلك المرحلة العمرية التي تمتاز بالشعور بالحرية والمسؤولية المطلقة على تصرفاتهم، كل هذا يجعلهم يميلون إلى نزعة تفاؤلية دفاعية، حيث يرون أنهم لا داعي للاهتمام كثيرا بمعايير السلامة أو تطبيق القانون حرفيا لأنهم يستطيعون التحكم في سلوكياتهم انطلاقا من خبرتهم وقدراتهم الجسدية، وهذا ما يجعل الإدراك عندهم يتشوه. فالإدراك يشكل من الناحية السيكولوجية المعرفية فعلا معقدا تشترك فيه الأعضاء الحسية والقشرة المخية، ويتوقف بصفة عامة على التعرف على المؤشرات والمعلومات الموجودة في الطريق ومحيطه ومعالجتها، حيث يتسبب أي خطأ في الإدراك بارتكاب قرار غير ملائم يمكن ان يؤدي إلى حادث مرور، وبهذا يعد الإدراك حجر الاساس في معالجة المعلومات من طرف السائق.

هذا دون ان ننسى التوقع والتنبؤ بالخطر القادم من الآخرين، ونظرا لأن معظم أفراد العينة يستعملون السيارة تقريبا يوميا وفي نفس الاتجاه (الذهاب إلى العمل)، فإن الخريطة الذهنية لديهم تصبح متمحورة على مخطط واحد، أي يعتقدون أنهم يعرفون مسارهم اليومي

عن ظهر قلب، مما يجعل توقعهم للخطر يقل، وبالتالي لا يستطيعون التنبؤ بأي أخطار جديدة على نفس المسار، حيث تقل عندهم حالة التأهب المستمر، سواء بالنسبة لظروف حركة المرور و/أو كيف تؤثر ظروفهم العقلية والبدنية على قيادتهم، فهم لا يولون اهتماما بالغاً لحالة المرور من كل الجوانب (إلى الأمام والجانبين والخلف). فمثلاً قد يزيد السائقون من سرعتهم على نفس المسار اليومي، وهذا لأنهم يرون أنهم يحيطون علماً بجميع نقاط ذلك المسار دون مراعاة حدوث أي طارئ.

كما أن ابتعاد أفراد العينة عن إجراءات السلامة المرورية والاتجاه إلى القيام بسلوكات خطر (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة)، يمكن أن يعزى إلى المرحلة العمرية التي يمتاز بها أفراد العينة، فمعظمهم من فئة الشباب البالغين (34 سنة) والمتزوجين، حيث تمتاز هذه المرحلة العمرية بالتسارع في الحركة واتخاذ القرارات، فالركض المستمر حول لقمة العيش وتوفير أحسن ظروف العيش والبحث عن الاستقرار، يجعلهم يستخدمون أفكاراً ومعارف غير واضحة لاتخاذ القرارات بحكمة. فهم لا يسيطرون على سلوكهم، ولا يقاومون الإغراء للقيام بمناورات محفوفة بالمخاطر للوصول إلى مكان معين بأسرع وقت أو للتغلب على السائقين الآخرين (اثبات وجود اجتماعي)؛ كما أنهم يبحثون دائماً عن البدائل الأسرع وليس الأكثر أماناً في أي موقف مروري، وذلك لتلبية متطلباتهم في أقصر مدة ممكنة.

أما عن العلاقة السلبية بين الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط وسلوكات الخطر، فقد جاءت النتيجة منافية لما ينص عليه الجانب النظري، فمن مظاهر السياقة الدفاعية هي الاتجاهات الايجابية نحو ضرورة تحسين العلاقة مع كل ما يحيط بالسائق. فالسياقة هي سلوك معقد يشترك فيه عدة معطيات (سائق، مركبة، محيط)، وهذا يبدو جلياً في علاقة التفاعل بين السائق ومستعملي الطريق من جهة وبين السائق والبيئة المحيطة به من جهة أخرى وحتى بين علاقة الارتباط بين السائق ومركبته التي تظهر عند السائق أثناء استعماله لسيارته، فهذا في حد ذاته يجعل من سلوك السياقة سلوك نفسي اجتماعي (ابوسكران، 2009). وترى الباحثة أن هذه النتيجة ترجع إلى أن الاتجاه الايجابي نحو التفاعل

مع المحيط الذي ظهر عند أفراد العينة لا يعني بالضرورة أن هذا الأخير قد ينجر عن سلوك سياقة صحي. فقد يقوم السائق بتجاوز خطير على الطريق ظنا منه أنه سوف يسهل حركة السير من خلفه وبالتالي يسمح للسائقين الآخرين بالتقدم على المسار، كما أنه قد يزيد من سرعته وهو يعتقد أن هذا يساعد على عدم تكوين زحمة مرور. إن هذه السلوكات وغيرها التي يعتقد السائق من خلالها أنه يشارك الحياة الاجتماعية للآخرين ويتقاسم معهم الطريق، تجعل الإدراك عنده يتشوه وبالتالي يتخذ قرارات خاطئة، وهذا ما يتنافى مع مبادئ السياقة الدفاعية.

5- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الخامسة:

توقعت الباحثة في الفرضية الخامسة أن «للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية قدرة على التنبؤ بسلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة». وللتحقق من صحة هذه الفرضية قمنا بالاعتماد على معامل الانحدار المتعدد، بهدف إمكانية التنبؤ بالمتغيرات التابعة (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة) انطلاقاً من متغيرات المعتقدات الصحية الأربعة (الحساسية المدركة، الشدة المدركة، الحواجز المدركة والفوائد المدركة) والاتجاهات نحو السلامة المرورية (الاتجاه نحو سلامة المركبة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط). وقد كانت النتائج بعد معالجة البيانات احصائياً كالتالي:

1.5 هناك قدرة للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية على التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة:

جدول رقم (45): يمثل قيم معاملات الارتباط لنموذج الانحدار بين سلوك السرعة المفرطة وبين كل من ابعاد المعتقدات الصحية و الاتجاهات نحو السلامة المرورية

خطأ التقدير	معامل التحديد المصحح	معامل التحديد R^2	معامل الارتباط R
4.74	0.453	0.455	0.67

نلاحظ من خلال الجدول رقم (45) أن قيمة معامل الارتباط $R=0.67$ أي (67%)، وقيمة معامل الارتباط المتعدد $R^2 = 0.455$ أي (45.5%)، أي أن المتغيرات المستقلة (الحساسية المدركة، الشدة المدركة، الحواجز المدركة والفوائد المدركة) و (الاتجاه نحو سلامة المركبة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط) تفسر حوالي 45.5% من التباين في المتغير التابع (سلوك السرعة

المفرطة)، وهي نسبة ذات دلالة معنوية؛ وما تبقى أي (55.5%) فإنه يرجع إلى وجود عوامل أخرى نفسر ونتنبأ بها حول متغير سلوك السرعة المفرطة.

وللتأكد من صدق هذه العلاقة، نستخدم اختبار تحليل التباين ANOVA لاختبار معنوية الانحدار، ومعرفة القوة التفسيرية للنموذج. ويوضح الجدول التالي قيمة F لتحليل التباين:

جدول رقم (46): يبين قيمة تحليل التباين (F) لاختبار دلالة معنوية الانحدار (دلالة معامل الارتباط المتعدد)

نموذج الانحدار	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	النسبة الفائية F	القيمة الاحتمالية
الانحدار	41621.71	8	5202.71	231.05	0.000
البواقي	49898.48	2216	22.51		
المجموع	91520.19	2224			

نلاحظ من خلال الجدول رقم (46) أن قيمة F لتحليل التباين (تحليل الانحدار المتعدد) $F = 231.05$ بمستوى دلالة (0.000) وهي أقل من مستوى معنوية (5%)، أي أن الانحدار معنوي و لا يساوي 0 وبالتالي توجد علاقة بين سلوك السرعة المفرطة و بين المتغيرات المستقلة (الحساسية المدركة، الشدة المدركة، الحواجز المدركة و الفوائد المدركة) و(الاتجاه نحو سلامة المركبة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط). وعليه فإننا نرفض الفرض الصفري الذي لا يتنبأ بسلوك السرعة المفرطة بوجود متغيرات المعتقدات الصحية في السياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية، ونقبل فرضية البحث القائلة بأننا يمكننا التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة من خلال المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية.

إن التأكد من وجود العلاقة بين المتغير التابع (السرعة المفرطة) وبين المتغيرات المستقلة المذكورة سابقا لا يكفي لمعرفة أي متغير قد أثر بشكل كبير في متغير السرعة

المفطرة. وللتأكد من ذلك لابد من مراجعة معامل الانحدار بيتا (BETA) كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (47): يبين معاملات الانحدار و دلالتها الإحصائية لمتغيرات (المعتقدات الصحية و الاتجاهات نحو السلامة المرورية) على متغير (السرعة المفطرة)

المتغيرات المستقلة	معامل الانحدار B غير المعياري	الخطأ المعياري	بيتا (B) المعيارية	قيمة (ت)	القيمة الاحتمالية	معامل التحديد R ²
الثابت	39.90	1.46		27.21	0.000	0.455
الحساسية المدركة	0.03	0.03	0.01	0.94	0.34	
الشدة المدركة	0.13	0.03	0.06	3.93	0.000	
الحواجز المدركة	0.68	0.03	0.40	21.12	0.000	
الفوائد المدركة	-0.04	0.04	-0.01	-0.99	0.32	
الاتجاه نحو سلامة المركبة	-0.07	0.03	-0.05	-2.83	0.01	
الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين	-0.17	0.03	-0.12	-5.39	0.000	
الاتجاه نحو احترام القانون	-0.22	0.03	-0.17	-7.35	0.000	
التفاعل مع المحيط	-0.13	0.03	-0.08	-4.47	0.000	

نلاحظ من خلال الجدول رقم (47) أن :

- قيمة معامل الانحدار بيتا B لمتغيرات الحساسية المدركة ($B = 0.03$)، الفوائد المدركة ($B = -0.43$) والاتجاه نحو سلامة المركبة ($B = -0.07$) ، هي قيم غير دالة عند أي مستوى أي مستوى الدلالة فيها أكثر من 5%، و عليه يمكننا القول ان هذه المتغيرات ليس لها أي اثر في معادلة الانحدار على المتغير التابع (السرعة المفرطة) بالرغم من توجد علاقة سببية .

- بينما كانت معاملات الانحدار بيتا B لكل من متغيرات الشدة المدركة ($B = 0.13$)، الحواجز المدركة ($B = 0.68$)، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين ($B = -0.17$)، الاتجاه نحو احترام القانون ($B = -0.22$) والتفاعل مع المحيط ($B = -0.13$)، وهي قيم دالة عند مستوى معنوي (0.000) أي مستوى الدلالة فيها أقل من 5%، وهذا يجعلنا نتأكد من التأثير المعنوي لهذه المتغيرات في نموذج الانحدار المتعدد. وعليه يمكننا القول ان 45.5 % من التباين في المتغيرات الخمس السابقة الذكر قد أمكن التنبؤ بها باستخدام نموذج التنبؤ وقد اثرت معنويا في المتغير التابع (السرعة المفرطة).

وعليه يمكن كتابة معادلة الانحدار هنا كالتالي:

$$\text{سلوك السرعة المفرطة} = 39.90 + 0.13(\text{الشدة المدركة}) + 0.68(\text{الحواجز المدركة}) - 0.17(\text{السلامة الشخصية وسلامة الآخرين}) - 0.22(\text{احترام القانون}) - 0.13(\text{التفاعل مع المحيط})$$

تظهر النتائج من خلال هذه الفرضية، أن لكل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية دورا فعالا في التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة. فإن تحديد معتقدات السائقين حول تجاوز حدود السرعة يعطي نظرة أعمق على الأساس المعرفي الأساسي لمواقفهم والتحكم السلوكي المدرك من خلال الشدة المدركة والحواجز المدركة؛ حيث أظهرت عوامل الانحدار على أن هذه المتغيرات تؤثر ايجابيا على سلوك السرعة المفرطة؛ أين كان تأثير الحواجز المدركة هو أكبر عامل في معادلة الانحدار الخاصة بالسرعة المفرطة. كما أنه قد برز تأثير سلبي لاتجاه السائقين نحو كل من السلامة الشخصية، احترام القانون والتفاعل مع المحيط؛ حيث كان تأثير الاتجاه نحو احترام القانون ثاني أكبر معامل تأثير في معادلة الانحدار. ومما لا شك فيه، فإن الجانب النظري أكد على العلاقة الموجودة بين كل من الاتجاهات والمعتقدات لدى الأفراد. وما توصلت اليه الباحثة من خلال هذه النتيجة ما هو إلا تأكيدا لما جاء في الجانب النظري.

وترى الباحثة أن هذه النتيجة ترجع إلى أن السائقين قد اكتسبوا ثقافة الميل إلى المخاطرة والحفاظ عليها عن طريق عملية التفاعل الاجتماعي. فالسائق يكون أثناء مهمة القيادة في عملية تفاعل مستمر مع الطريق والمركبة، وأن تصادف هذا مع الاستعمال المتكرر للسيارة، مع الخبرة الطويلة في القيادة كما هو الحال عند أفراد عينة الدراسة الحالية، فهذا من شأنه أن ينشئ نظاما معرفيا نراه في نمط الحياة المعتمد من طرف السائقين. وهو ما حاولت هذه الدراسة الوصول إليه؛ فإدراك شدة خطورة السلوك والحواجز المتصورة من التخلي عن هذا السلوك يعتبران عاملان مهمان في التنبؤ بأي سلوك، خاصة إذا كان سلوكا محفوفًا بالمخاطر، حيث أن هذه التصورات (إدراك الخطر) تكون مرتبطة غالبا باتجاهات السائقين نحو معايير السلامة المرورية. وهنا ليس بالضروري أن تكون اتجاهاتهم إيجابية، ولكن يكفي أن نعرف كيف أثرت هذه المعتقدات في اتجاهاتهم، لنفهم ونتوقع ما هو سلوكهم المستقبلي.

2.5 هناك قدرة للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية على التنبؤ بسلوك التجاوزات الخطيرة:

جدول رقم (48): يمثل قيم معاملات الارتباط لنموذج الانحدار بين سلوك التجاوزات الخطيرة وإبعاد المعتقدات الصحية و الاتجاهات نحو السلامة المرورية

خطأ التقدير	معامل التحديد المصحح	معامل التحديد R^2	معامل الارتباط R
4.34	0.485	0.487	0.69

نلاحظ من خلال الجدول رقم (48) أن قيمة معامل الارتباط $R=0.69$ أي (69%)، وقيمة معامل الارتباط المتعدد $R^2 = 0.487$ أي (48.7%)، أي أن المتغيرات المستقلة (الحساسية المدركة، الشدة المدركة، الحواجز المدركة والفوائد المدركة) و (الاتجاه نحو سلامة المركبة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط) تفسر حوالي 48.7% من التباين في المتغير التابع (سلوك التجاوزات الخطيرة)، وهي نسبة ذات دلالة معنوية؛ وما تبقى أي (32.3%) فإنه يرجع إلى وجود عوامل أخرى تفسر و تنتبأ بها لمتغير سلوك التجاوزات الخطيرة.

وللتأكد من صدق هذه العلاقة، نستخدم اختبار تحليل التباين ANOVA لاختبار معنوية الانحدار، ومعرفة القوة التفسيرية للنموذج. ويوضح الجدول التالي قيمة ف لتحليل التباين:

جدول رقم (49): يبين قيمة تحليل التباين (F) لاختبار دلالة معنوية الانحدار (دلالة معامل الارتباط المتعدد)

نموذج الانحدار	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	النسبة الفائية F	القيمة الاحتمالية
الانحدار	39770.27	8	4971.28	262.87	0.000
البواقي	41908.06	2216	18.91		
المجموع	81678.33	2224			

نلاحظ من خلال الجدول رقم (49) أن قيمة F لتحليل التباين (تحليل الانحدار المتعدد) $F = 262.87$ بمستوى دلالة (0.000) وهي أقل من مستوى معنوية (5%)، أي أن الانحدار معنوي و لا يساوي 0 وبالتالي توجد علاقة بين سلوك التجاوزات الخطيرة و بين المتغيرات المستقلة (الحساسية المدركة، الشدة المدركة، الحواجز المدركة و الفوائد المدركة) و (الاتجاه نحو سلامة المركبة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية و سلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون و التفاعل مع المحيط) . وعليه فإننا نرفض الفرض الصفري الذي لا يتنبأ بسلوك التجاوزات الخطيرة بوجود متغيرات المعتقدات الصحية في السياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية، ونقبل فرضية البحث القائلة بأنه يمكننا التنبؤ بسلوك التجاوزات الخطيرة من خلال المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية. وللتأكد من مدى تأثير المتغيرات المستقلة على المتغير التابع و كذلك التعرف على أي متغير اثر بشكل أكبر، لابد لنا من مراجعة معامل الانحدار بيتا (BETA) كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول رقم (50): يبين معاملات الانحدار و دلالتها الإحصائية لمتغيرات (المعتقدات الصحية و الاتجاهات نحو السلامة المرورية) على متغير (التجاوزات الخطيرة)

المتغيرات المستقلة	معامل الانحدار B غير المعياري	الخطأ المعياري	بيتا (B) المعيارية	قيمة (ت)	القيمة الاحتمالية	معامل التحديد R ²
الثابت	49.72	1.34		37.00	0.000	0.487
الحساسية المدركة	-0.006	0.03	-0.003	-0.17	0.85	
الشدة المدركة	-0.03	0.03	-0.01	-1.15	0.24	
الحواجز المدركة	0.44	0.03	0.27	15.07	0.000	
الفوائد المدركة	-0.23	0.04	-0.11	-5.85	0.000	
الاتجاه نحو سلامة المركبة	-0.06	0.02	-0.04	-2.40	0.01	
الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين	-0.19	0.02	-0.14	-6.59	0.000	
الاتجاه نحو احترام القانون	-0.26	0.02	-0.21	-9.49	0.000	
التفاعل مع المحيط	-0.16	0.02	-0.11	-5.78	0.000	

نلاحظ من خلال الجدول رقم (50) أن:

- قيمة معامل الانحدار بيتا B لمتغيرات الحساسية المدركة ($B = -0.006$)، الشدة المدركة ($B = -0.03$) والاتجاه نحو سلامة المركبة ($B = -0.06$) هي قيم غير دالة عند أي مستوى أي مستوى الدلالة فيها أكثر من 5%، و عليه يمكننا القول ان هذه المتغيرات ليس لها أي اثر في معادلة الانحدار على المتغير التابع (التجاوزات الخطيرة) بالرغم من توجد علاقة سببية .

- بينما كانت معاملات الانحدار بيتا B لكل من متغيرات الحواجز المدركة ($B = 0.44$)، الفوائد المدركة ($B = -0.23$)، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين ($B = -0.19$)، الاتجاه نحو احترام القانون ($B = -0.26$) والتفاعل مع المحيط ($B = -0.16$)، وهي قيم دالة عند مستوى معنوي (0.000) أي مستوى الدلالة فيها أقل من 5%، وهذا يجعلنا نتأكد من التأثير المعنوي لهذه المتغيرات في نموذج الانحدار المتعدد. و عليه يمكننا القول ان 48.7% من التباين في المتغيرات الخمس السابقة الذكر قد أمكن التنبؤ بها باستخدام نموذج التنبؤ قد اثرت معنويا في المتغير التابع (التجاوزات الخطيرة).

وعليه يمكن كتابة معادلة الانحدار هنا كالتالي:

سلوك التجاوزات الخطيرة = $49.72 + 0.44$ (الحواجز المدركة) - 0.23 (الفوائد المدركة) - 0.19 (السلامة الشخصية وسلامة الآخرين) - 0.26 (احترام القانون) - 0.16 (التفاعل مع المحيط)

إن سلوك خطورة التجاوزات الخطيرة لا تختلف كثيرا عن خطورة السرعة المفرطة، وبالتالي كانت النتائج جد متقاربة فيما يخص عوامل التنبؤ، إذ ظهر الفرق الوحيد في أن سلوك التجاوزات الخطيرة يمكن التنبؤ به عن طريق الفوائد المدركة وليس عن طريق الشدة المدركة، هذا بالإضافة إلى عوامل التنبؤ الأخرى التي أثرت على هذا السلوك؛ حيث كانت الحواجز المدركة وهي تمثل أكبر عامل من حيث التأثير، تليها الاتجاه نحو احترام القانون، ثم الفوائد المدركة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وأخيرا الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط. وكما قلنا، ظهر الفرق فقط فيما يخص الفوائد المدركة بدلا من الشدة المدركة في معادلة انحدار سلوك السرعة المفرطة.

وتعزو الباحثة هذا الاختلاف إلى عدة عوامل من أهمها، اتساع الرقعة الجغرافية التي اختيرت منها العينة وكذلك الكثافة السكانية وحضيرة السيارات؛ حيث أنه كلما كانت حضيرة السيارات مكتظة كلما كانت الحواجز المدركة أكثر، فالسائق يحاول أن يستفيد من خلال سلوك التجاوز الخطير وذلك بربح الوقت والابتعاد عن العوائق التي تمثلا حاجزا نفسيا بالنسبة له. ومع الخبرة التي اكتسبها في السياقة، يتعلم السائق أن لا فائدة من الحفاظ على سلوك التجاوز الخطير، لأن خلال سنوات السياقة التي مرت عليه، قام الدماغ بطبع عدة مواقف تكون قد أثرت على ادراكه للخطر من خلال قيامه بتجاوزات خطيرة على الطريق، فتحول من استعمال سلوك خطر لربح الجهد والوقت إلى استعمال استراتيجيات ايجابية للتخلي عن هذا الخطر مع الحفاظ على نفس المكاسب. ومع التقدم في العمر يبتعد السائق عن ميله إلى حب المخاطرة والمجازفة أين يعتبر سلوك التجاوز الخطير من أهم مظاهرها، حيث يتجه أكثر إلى احترام القانون والتفاعل مع المحيط، والحفاظ على أملاكه الشخصية، خاصة إذا كان مسؤولا عن عائلة. ففي مرحلة الشباب البالغين (الثلاثينات)، يكون السائقين قد نضجوا فكريا، وقد كونوا مسارا مناسباً لتحركاتهم اليومية يضمن لهم الديمومة الاجتماعية. فالسائق هو عنصر مهم في عملية التفاعل الاجتماعي على الطريق، إذ يمكن ان نتوقع النوايا الكامنة عنده من القيام بأي سلوك من خلال فهمنا لمعتقداته واتجاهاته؛ بمجرد معرفة

هذه العوامل يمكننا التنبؤ بأي سلوك سوف يتجه السائق للقيام به. فإذا كانت هذه الاتجاهات تتمحور في الاتجاه نحو المخاطرة، هنا يصبح الاهتمام بعوامل التنبؤ مهم جدا في عملية الوقاية من حوادث المرور جراء هذه السلوكيات الخطرة؛ والتي ما هي في الحقيقة الا تشوه معرفي لإدراك معايير السلامة المرورية.

ملخص عرض نتائج الفرضية الخامسة:

يمكننا تلخيص نتائج الفرضية الخامسة في الجدول التالي:

جدول رقم(51): يبين ملخص عوامل التنبؤ في المتغيرات التابعة (سلوكيات الخطر)

العوامل المتنبئ بها	سلوك السرعة المفرطة	سلوك التجاوزات الخطيرة
المعتقدات الصحية في السياقة	- الشدة المدركة - الحواجز المدركة	- الحواجز المدركة - الفوائد المدركة
الاتجاهات نحو السلامة المرورية	- الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين - الاتجاه نحو احترام القانون - التفاعل مع المحيط	- الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين - الاتجاه نحو احترام القانون - التفاعل مع المحيط

من خلال الجدول رقم (51) والجدول رقم (50) يمكننا تلخيص نتائج الفرضية الخامسة فيما يلي:

- هناك قدرة لمتغير الشدة المدركة، الحواجز المدركة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط، على التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة بقدرة تنبئية 45.5%.

- هناك قدرة لمتغير الحواجز المدركة، الفوائد المدركة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط، على التنبؤ بسلوك التجاوزات الخطيرة بقدرة تنبئية 48.7%.

6- عرض ومناقشة نتائج الفرضية السادسة:

توقعت الباحثة في الفرضية السادسة أنه: «توجد صدقية لنموذج تفسيري لنتائج العلاقة بين سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة وبين كل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية باستعمال نمذجة تحليل المسار».

ولدراسة هذا النموذج اعتمدت الباحثة على الإطار النظري للدراسة (نموذج المعتقدات الصحية ونموذج السلوك المخطط) من أجل تكوين واقتراح مخطط مساري يربط متغيرات الدراسة مع بعضها البعض وهو النموذج المقترح من طرف الباحثة، وذلك من أجل دراسة العلاقة السببية بين المتغيرات، حيث استخدمت الدراسة أسلوب تحليل المسار (Path Analysis) للكشف عن هذه العلاقة السببية بين المتغيرات المدروسة (المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية)، وتأثيراتها الكلية على المتغير التابع (سلوك السرعة المفرطة وسلوك التجاوزات الخطيرة)، وذلك من خلال حساب معاملات المسار بطريقتين هما:

- حساب معاملات المسار من خلال مصفوفة الارتباط، والتي ظهرت من خلال دراسة الفرضية الثالثة والرابعة.

- حساب معاملات المسار من خلال معادلات الانحدار، والتي ظهرت من خلال دراسة الفرضية الخامسة.

كما واعتمدت الدراسة على بعض المؤشرات لفحص مدى ملائمة النموذج المقترح للبيانات، وكذلك من خلال تقدير معاملات الارتباط باستخدام معاملات المسار المحسوبة من الانحدار. (أبوعمرة، 2014)

وقد اعتمدت الباحثة في عملية بناء نموذج تحميل المسار على عدة خطوات كما أوردتها فهد المالكي (أبوعمرة، 2014)، وهي:

1. بناء النموذج السببي
2. إنشاء نمط للعلاقات بين المتغيرات بالترتيب، والاحتفاظ فقط بالمتغيرات التي لها علاقة ارتباطية دالة.
3. رسم نموذج تخطيطي لمسار العلاقات بين المتغيرات.
4. حساب معاملات المسار.
5. اختبار حسن التطابق مع النموذج الأساسي.
6. تحليل و تفسير النتائج.

1.6 اختبار النموذج السببي المقترح للعلاقة بين سلوك السرعة المفرطة وبين كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية:

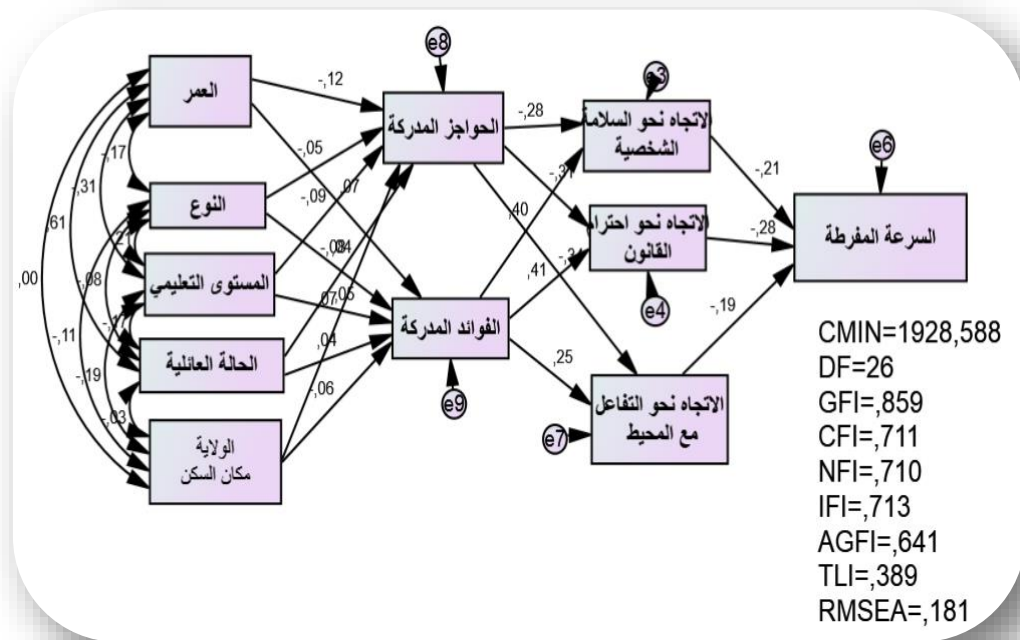
1.1.6 اختبار النموذج الأولي:

خطوة أولى في اختبار النموذج هي بناء نموذج سببي أولي من خلال الاعتماد على الجانب النظري (المعتقدات الصحية ونموذج الفعل المخطط) حيث كان متغير الاتجاهات نحو السلامة بكل أبعاده هو المتغير الوسيط بين المعتقدات الصحية وسلوك السرعة المفرطة.

وكخطوة ثانية يتم استعراض مصفوفة الارتباط بين متغيرات الدراسة لاستخراج المتغيرات الفاعلة في النموذج، ولد قمنا بهذه الخطوة من خلال دراسة الفرضية الثالثة والرابعة، حيث ظهرت النتائج في الجدول رقم (41) والجدول رقم (43).

لاحظنا من خلال الجدولين أن سلوك السرعة المفرطة لا يرتبط بكل من بعد الشدة المدركة، الحساسية المدركة وبعد الاتجاه نحو سلامة المركبة، وعليه تم حذف المتغيرات ذات العلاقة غير الدالة من النموذج الذي نخضعه لاختبار النمذجة لدى أفراد العينة عن طريق برنامج AMOS، وتم الحفاظ فقط على العلاقات الدالة احصائياً.

وكخطوة الثالثة تم رسم نموذج تخطيطي لمسار العلاقات بين المتغيرات كنموذج أولي، وبعد حساب معاملات المسار بواسطة برنامج AMOS، كان النموذج كالتالي:



شكل رقم (24): يبين النموذج الأولي للعلاقة بين السرعة المفرطة وبين كل المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية (من اعداد الباحثة)

بعد مرحلة حساب معاملات المسار، كان لا بد من اختبار حسن التطابق مع النموذج الأساسي، وذلك بالاعتماد على معاملات التطابق، حيث يمكننا التحقق من ملائمة النموذج لبيانات الدراسة باستخدام بعض المؤشرات الخاصة بنماذج المعادلات البنائية SEM، والتي تم ذكرها في الفصل الرابع. ومن خلال الشكل رقم (24) والملحق (3-1) نلاحظ ان:

1- قيمة $\chi^2 = 1928.58$ ، وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.000، كما أن قيمة χ^2 إلى درجات الحرية كانت $CMIN/DF=74.17$ وهي قيمة تفوق بكثير المحك المعياري التي يتطلب ان لا تتجاوز عتبة 5، مما يدل على أن النموذج المقترح غير مطابق للنموذج المفترض لبيانات العينة.

2- مؤشرات المطابقة GFI، CFI، NFI، IFI، TLI و AGFI كلها أقل من المحكات المعيارية الدالة عليها والتي يجب ان تتجاوز عتبة 0.90، وعليه فإن هذا النموذج يمتاز بجودة مطابقة منخفضة أي أن النموذج المقترح غير مطابق للنموذج المفترض لبيانات العينة.

3- قيمة مؤشر RMSEA = 0.18 وهي قيمة مرتفعة إذ لا يجب ان تتجاوز عتبة 0.08 مما يدل على أن النموذج المقترح غير مطابق للنموذج المفترض لبيانات العينة.

4- انطلاقاً من الأوزان المعيارية للانحدار الظاهرة في الشكل رقم 24 والملحق (الملحق 3-1-1) Standardized Regression Weights (SRW)، نلاحظ ان كل المتغيرات الديمغرافية (السن: $srw = -0.05$ ، النوع: $srw =$ غير دال، المستوى التعليمي: $srw =$ غير دال، الحالة الاجتماعية: $srw =$ غير دال والولاية: $srw =$ غير دال) لها أثر ضعيف أو منعدم على كل من الشدة المدركة والفوائد المدركة.

5- أثر الاتجاه نحو السلامة الشخصية ($srw = -0.21$) والاتجاه نحو التفاعل مع المحيط له ($srw = -0.19$) هو أثر ضعيف على سلوك السرعة المفرطة.

يمكننا أن نستنتج من قيم المؤشرات السابقة والأوزان المعيارية للانحدار أن النموذج المقترح من طرف الباحثة غير مطابق لمعطيات الدراسة الحالية. وهذا ما كان متوقفاً نظراً للافتقار للدراسات السابقة، حيث اعتمدت الباحثة على النموذج النظري فقط أين توقعت أن الاتجاهات نحو السلامة الشخصية، الاتجاه نحو احترام القانون والاتجاه نحو التفاعل مع المحيط هي متغيرات بسيطة، وبعد التأكد من مدى أثر هذه المتغيرات على سلوك السرعة المفرطة، تم الاستغناء عن متغير الاتجاهات نحو السلامة الشخصية والاتجاه نحو التفاعل المحيط أين كان لها معاملات ارتباط ضعيفة. وتميز متغير الاتجاه نحو القانون بأكبر معامل ارتباط مقارنة بالمتغيرات الأخرى ($srw = -0.28$)، كما أن متغير الاتجاه نحو احترام القانون غالباً ما يكون له أثراً على سلوكيات السياقة الخطيرة ولاسيما سلوك السرعة المفرطة

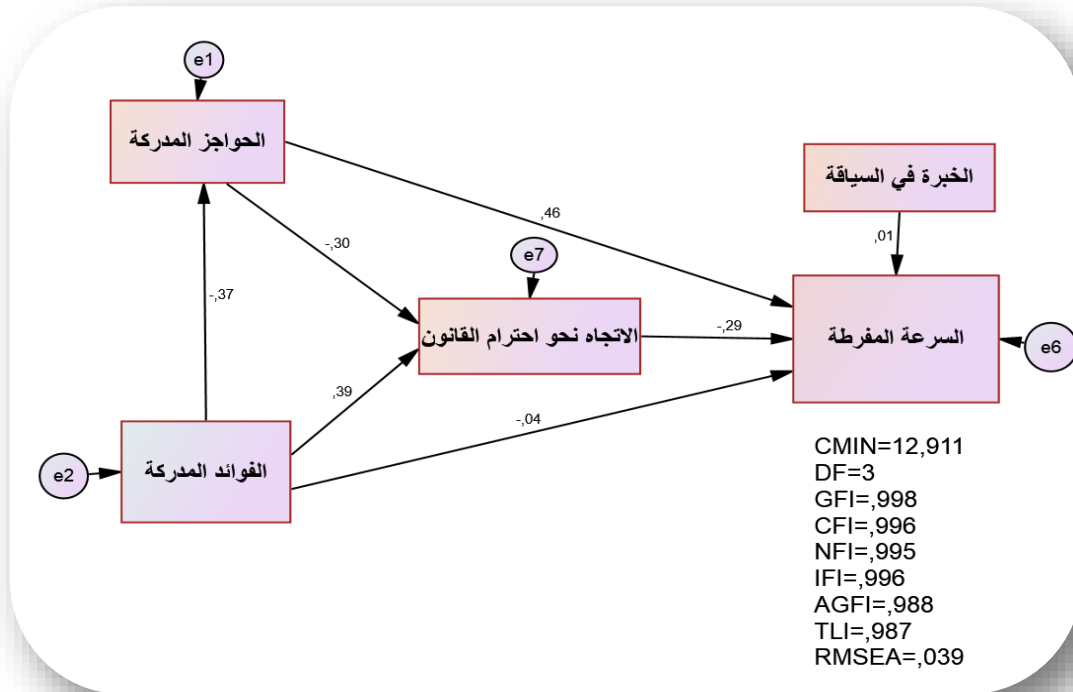
والتجاوزات الخطيرة. ونظرا لكل هذه المعطيات فقد توجب علينا ان نقوم بتعديل النموذج المقترح وفقا لما يتلاءم مع النموذج النظري للدراسة.

ولما كان النموذج المقترح من طرف الباحثة ينطوي ضمن النوع الثالث من النماذج البنائية والمعروفة بالنماذج التوليدية الاستكشافية كما أشار اليها Joreskog (1993) (رمضان، 2013)، لذلك تعذر علينا استخلاص نتائج نهائية أو توكيدية عن دور الاتجاهات نحو السلامة المرورية كمتغير وسيط بين المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة وبين سلوك السرعة المفرطة. وتمثلت أهم أسباب عدم مطابقة النموذج لمعطيات الدراسة فيما يلي:

- طبيعة المقاييس المستعملة خاصة في قياس المتغيرات التابعة.
- الخلفية النظرية التي يبنى عليها النموذج، وندرة الدراسات السابقة القريبة و/ أو المشابهة لمقترحات الدراسة الحالية.

2.1.6 اختبار النموذج المعدل:

بعد حذف المتغيرات التي كانت أوزانها غير دالة والتي كان لها اثرا ضعيفا و/أو منعدما على سلوك السرعة المفرطة، واعتمادا على ادنى عتبة مقبولة لقيمة مربع الارتباط المتعدد (R^2) والتي تقارب 0.20 ، يمكننا اقتراح نموذج معدل ومختصر نحاول به تفسير اثر المتغيرات المتبقية على سلوك السرعة المفرطة. وعليه يصبح النموذج المعدل على الشكل التالي:



شكل رقم (25): يبين النموذج المعدل لأثر كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة

المروية على سلوك السرعة المفرطة (من اعداد الباحثة)

وللتأكد أكثر من مطابقة هذا النموذج لبيانات الدراسة الحالية، لابد من الاطلاع على مؤشرات المطابقة لهذا النموذج المعدل، والتي كانت موضحة في الشكل (25) والملحق (ملحق 3-1-2) كالتالي:

— قيمة كا² (CMIN): الذي يقيس الفروق بين البيانات المتوقعة والبيانات الحقيقية، حيث بلغت قيمته 12.91 عند درجة حرية 3، وهو دال عند مستوى دلالة 0.000، وكان معامل $cmin/df=4.30$ و هي قيمة أكبر من القيمة المعيارية 2 لمطابقة النموذج . كما أن قيمة كا² هي قيمة دالة وهذا يتنافى مع محكات المؤشرات التي تشترط عدم دلالة هذه القيمة لتحقق مطابقة فعلية للنموذج مع بيانات الدراسة. إلا أن الدراسات الحديثة ترى أنه ليس شرطاً ان تكون قيمة p/value غير دالة احصائياً في نموذج AMOS عندما يكون حجم العينة 200، إذ يحدث ان تكون دلالة إحصائية عند 0.000 وهذا إذا كان حجم العينة أكبر من 500، وهو حال الدراسة الحالية أين تراوح عدد أفراد العينة فيها 2225. وفي هذه الحال لابد من الاخذ في

الاعتبار مؤشرات أخرى باعتماد مؤشر (IFI) ومؤشر (CFI). (تواصل شخصي مع خبير الإحصاء: ناصر العريقي)

— قيمة مؤشرات (GFI) (0.99)، (NFI) (0.99)، (IFI) (0.99)، (AGFI) (0.98)، (TLI) (0.98) وهي كلها قيم عالية تفوق عتبة محكات جودة المطابقة (0.90) كما هو موضح في الفصل الرابع، مما يدل على مطابقة النموذج لبيانات الدراسة الحالية.

— قيمة مؤشر CFI: قيمة مؤشر المطابقة المقارن بين النموذج الصفري والنموذج البديل المقترح من طرف الباحثة، حيث كانت $CFI = 0.99$ وهي قيمة عالية وتقرب من 1 وهي قيمة وافقت معايير جودة المطابقة، وبالتالي فإن النموذج البديل يمتاز بدرجة مقارنة عالية وهو أفضل من النموذج الصفري بقيمة 99 %، وعليه نقبل النموذج البديل ونلغي النموذج الصفري، وهذا دليل على جودة المطابقة.

— قيمة مؤشر RMSEA: وهو مؤشر يقيس الفرق بين العينة التي جمعها وبين المجتمع الكلي، وكانت قيمته في الدراسة 0.03، وهي قيمة تقل عن محك المطابقة لقبول جودة المطابقة (أقل من 0.08)، وعليه فإنه لا توجد فروق بين العينة والمجتمع الأصلي مما يدل على مطابقة النموذج لبيانات الدراسة الحالية.

نلاحظ من خلال معاملات التقييم المعياري في الشكل رقم (25) والملحق رقم (الملحق 3-1-2)، ان متغير الحواجز المدركة ($srw = -0.30$) له تأثير سلبي على متغير الاتجاه نحو احترام القانون، في حين كان لمتغير الفوائد المدركة ($srw = 0.39$) تأثيرا إيجابيا، ومن خلال التأثير السلبي من متغير الحواجز المدركة والتأثير الإيجابي لمتغير الفوائد المدركة على المتغير الوسيط، الذي بدوره ظهر تأثيره السلبي على سلوك السرعة المفردة بمعامل ($srw = -0.29$)، وكلها هي معاملات مقبولة لأنها تجاوزت القيمة المعيارية لدلالة التأثير ألا وهي 0.20.

في حين نلاحظ أن هناك تأثيرا إيجابيا مباشرا دون وجود وسيط على سلوك السرعة المفردة من طرف متغير الحواجز المدركة ($srw = 0.46$) وهو يعتبر أكبر قيمة تأثير في النموذج. أما قيمة معامل التأثير لمتغير الفوائد المدركة على سلوك السرعة المفردة كانت ($srw = 0.04$)، إلا أنها هذا التأثير يعتبر ضعيفا جدا. وبالرغم من هذا لم نستطع ان نلغي

هذا المتغير لأن النموذج النظري الأساسي في الدراسة أشار إلى وجود علاقة تأثير مباشرة من طرف يعد الحواجز المدركة والفوائد المدركة على السلوك. وهذا ما هو مطلوب عند اعداد أي نموذج بنائي، أي الحفاظ على شكله الأصلي، وإلا سوف نفشل في اقتراح أو بناء أي نموذج.

كما قامت الباحثة بإضافة متغير الخبرة حيث اعتبرته مهما في الدراسة، أين وجدت ان هناك تأثيرا ضعيفا على سلوك السرعة المفرطة، ولكنه تم الاحتفاظ بهذا المتغير نظرا لأهميته التي كانت تظهر مرارا وتكرار في الدراسات السابقة من هذا النوع (دراسات حول علم نفس المرور).

أما عن التأثير السلبي المباشر الملاحظ من متغير الفوائد المدركة ($srw=-0.37$) على متغير الحواجز المدركة، فهو كان متوافقا لما جاء به النموذج الأصلي لهاذين المتغيرين، نموذج المعتقدات الصحية الأولي لصاحبه Becker، الذي يقر في كل نماذجه البدائية و/أو المستحدثة ان هناك علاقة تأثير سلبية مباشرة بين هاذين المتغيرين. ومن خلال هذا يتضح من الشكل رقم (25) أن هناك 03 مسارات أساسية ومهمة للتنبؤ بسلوك السياقة الخطرة على حسب هذا النموذج المعدل، وهي كالتالي: (← = تأثير)

المسار الأول:

الفوائد المدركة ← الحواجز المدركة ← سلوك السرعة المفرطة

لقد توافق هذا المسار مع ما جاء في النموذج الأساسي (نموذج المعتقدات الصحية)، حيث ظهر تأثير مباشر سلبي من الفوائد المدركة على الحواجز المدركة ($srw=-0.37$) وهو ما كان متوقعا من طرف الباحثة. فنموذج المعتقدات الصحية أثبت عن طريق عدة دراسات على أنه توجد علاقة تأثر وتأثير بين هذين المتغيرين.

أما عن التأثير السلبي، فترى الباحثة أن السائقين الذين يكون لديهم تصور واضح حول مدى فعالية الاعتماد على استراتيجيات من شأنها أن تغير سلوكياتهم الخطيرة (الفوائد المدركة)، هذا يؤثر على مدركاتهم حول فوائد هذه السلوكيات الخطيرة (الحواجز المدركة). فالسائق إن اعتمد على استراتيجية لتغيير السلوك الخطر فهو بذلك يقلل من ميله إلى القيام بهذه السلوكيات حتى وأن كان لها عدة فوائد (مثل ربح الوقت، المغامرة، ...الخ). وعليه

يظهر هذا التأثير السلبي بين الفوائد المدركة والحواجز المدركة من خلال التخلي عن سلوك الخطر. ومما لا شك فيه أن سلوكيات السياقة، ولا سيما السلوكيات غير الآمنة (سلوكيات الخطر)، ترتبط جزئياً ببنيات نموذج HBM لأن الدراسات السابقة أظهرت أن إدراك المخاطر عامل محتمل يمكن أن يؤثر على سلوكيات السياقة غير الآمنة (Asghar Razmara, 2018). وفي هذا الإطار أظهرت دراسة ل Özbay وآخرون: أن الحواجز المتصورة مرتبطة بسلوكيات السياقة غير الآمنة، بما في ذلك انتهاكات السرعة. والتغييرات في الحواجز المتصورة فعالة في تغيير السلوك والحد من انتهاكات السياقة (Asghar Razmara, 2018). حيث كانت الحواجز المدركة أقوى متنبئ للسلوك ولها دور في جميع الدراسات التي أجريت ضمن هذا النموذج. (ÖZBAY, 2017)، وهذا ما وجدناه من خلال هذا النموذج البديل المعدل حيث كان معامل التأثير من الحواجز المدركة هو أكبر معامل في النموذج ($srw=0.46$)، أي هو الأكثر تأثيراً على سلوك السرعة المفرطة في حالة العلاقة المباشر بدون متغير وسيط.

وفي دراسة Morowatisharifabad وآخرون: بين نموذج HBM، مثل القابلية المتصورة، الشدة المدركة، الفوائد المتصورة، والحواجز المدركة كانت مرتبطة بشكل كبير بسلوكيات السياقة المحفوفة بالمخاطر (Asghar Razmara1, 2018). إلا أن في هذه الدراسة لم يظهر الدور الذي لعبته كل من الشدة المدركة والقابلية المدركة، حيث وجدت الباحثة أنه لا توجد علاقة ارتباطية بين هذين المتغيرين وسلوك السرعة المفرطة، مما جعل الباحثة تستغني عن هذين المتغيرين.

يبين هذا المسار العلاقة المباشرة في النموذج البديل المعدل، وهو ما كان متوقفاً وبديهياً، لأن النموذج الأساسي يتكون من هكذا علاقات تأثير متبادل. وما كان يهم الباحثة هو البحث عن متغيرات وسيطة من شأنها التأثير على هذا النموذج وهو ما سنراه في المسار الثاني والثالث.

المسار الثاني:

الفوائد المدركة ← الحواجز المدركة ← الاتجاه نحو احترام القانون ← سلوك السرعة المفرطة

إن العلاقة المباشرة الموضحة في النموذج البديل المعدل حول تأثير الحواجز المدركة والفوائد المدركة على سلوك السرعة المفرطة، كانت نتيجة متوقعة من طرف الباحثة، ولكن ما لم يكن متوقعا هو الأثر الضعيف للفوائد المدركة على سلوك السرعة المفرطة أين كان معامل الأثر ($srw=-0.04$)، وبالتالي ظهر مسار آخر، حيث لاحظنا أن الاتجاه نحو احترام القانون دخل كمتغير وسيط بين الفوائد المدركة، الحواجز المدركة و سلوك السرعة المفرطة، حيث كان تأثير الاتجاه نحو احترام القانون على سلوك السرعة المفرطة ($srw=-0.29$) أي تأثير سلبي، فكلما زاد الاتجاه نحو احترام قانون المرور كلما نقص الميل إلى سلوك السرعة المفرطة.

فالتنبؤ بهذا السلوك يكون من خلال معرفة اتجاهات السائقين نحو قانون المرور، أين وجدنا أن هذه العلاقة هي علاقة سلبية في نتائج الفرضية الأولى، ويؤثر على هذا الاتجاه تأثيرا سلبيا متغير الحواجز المدركة بنسبة ($srw=-0.30$)، حيث كلما زادت الحواجز المدركة من طرف السائق كلما قل الاتجاه نحو احترام القانون وكلما أدى ذلك إلى زيادة القيام بسلوك السرعة المفرطة. وكما رأينا في المسار الأول فإن الفوائد المدركة تؤثر على الحواجز المدركة، أي لا يمكن ان نستغني عن دور الفوائد المدركة لفهم سلوك السرعة المفرطة. وهو ما لم يظهر في العلاقة المباشرة بين الفوائد المدركة و سلوك السرعة المفرطة، وبالتالي وبعد تدخل متغير الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط فقد زادت نسبة معامل التأثير من -0.04 إلى -0.29، وهذا دليل على أن المتغير الوسيط لعب دورا هاما في تحسين هذا الأثر.

وترى الباحثة أن السائقون الذين يميلون إلى الاعتماد على استراتيجيات إيجابية في أسلوب القيادة لديهم، يكتسبون مهارات في تحديد الإجراءات الإيجابية للحفاظ على السلوك الصحي في القيادة، فالخبرة التي اكتسبوها على طول سنوات القيادة ساهمت في ترسيخ بعض الأفكار والتصورات من خلال تجاربهم اليومية، وكذلك استعمال السيارة بصفة دائمة،

والعمل بعيدا عن مكان الإقامة كما أن الخصائص النفسية والمعرفية خلال مرحلة الشباب تجعل السائقين يتقنون عدة ردود فعل حسية حركية للتحكم في سلوكياتهم أثناء القيادة، كما أنهم يكونون مدركين لضرورة التمسك بهذه الاستراتيجيات للحفاظ على كينونتهم الاجتماعية وسط الطريق (المساحات المشتركة)، أين يكون السائق يبحث عن الدور الاجتماعي وسط الجماعة (السائقين). وبالتالي يؤثر هذا على الحواجز المدركة لديه، باعتقاده على سلوكيات صحية في القيادة وبالتالي يميل إلى التخلي عن تفسيراته السلبية من التمسك بسلوك الخطر، وعليه يتجه أكثر إلى احترام القانون الذي هو متغير وسيط بين الفوائد المدركة وسلوك السرعة المفرطة، وباحترام القانون فإن السائق يتخلى تدريجيا عن سلوك السرعة المفرطة المحفوف بالخطر.

المسار الثالث:

الفوائد المدركة ← الاتجاه نحو احترام القانون ← سلوك السرعة المفرطة

كما قلنا فقد ظهر تأثير مباشر ضعيف جدا من الفوائد المدركة على سلوك السرعة المفرطة ($srw=-0.04$)، وهو ماكن منافيا لما جاء به النموذج الأساسي. ولكن عندما تدخل متغير الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط تحسن معامل الأثر إلى ($srw=-0.29$) وبقي التأثير على سلوك السرعة المفرطة تأثيرا سلبيا. وكما قد لاحظنا أيضا ان أثر متغير الفوائد المدركة على الاتجاه نحو احترام القانون كان تأثيرا إيجابيا ($srw=0.39$) وهي ثاني أكبر نسبة تأثير في النموذج المقترح.

وتعتقد الباحثة ان السائقين الذين يكون لديهم ميول إلى الاعتماد على استراتيجيات إيجابية في القيادة، غالبا ما يتجهون إلى احترام القانون، فالقانون بالنسبة لهم هو المنظم لهذه الاستراتيجيات. وهنا يزيد وعيهم حول إدراك معايير السلامة المرورية، وبالتالي تصبح الترجمة المعرفية للمثيرات الحسية/الحركية أثناء القيادة تنطوي ضمن معالجة المعلومة ضمن إطار تصوراتهم المعرفية حول فوائد القيام بالسلوك الصحي؛ وبالتالي يتخلى هؤلاء السائقين عن سلوك السرعة المفرطة التي تتحكم فيه عدة عوامل من أهمها الفوائد المدركة والحواجز المدركة.

وترى الباحثة من خلال هذه المسارات الثلاث، أن تدخل الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط بين الفوائد المدركة وسلوك السرعة المفرطة يمكن أن يحافظ على مستوى مرتفع من إدراك منافع السلوك الصحي، مما يترتب عليه ازدياد الشعور بالمسؤولية نحو احترام القانون واعتباره كعامل مساعد، وهذا من شأنه أن يجعل السائق لا يرتكب الأخطاء ويبتعد عن سلوك الخطر (السرعة المفرطة).

ومما سبق، تظهر صحة الفرضية بوجود مسارات دالة احصائيا لعلاقة الاتجاهات نحو السلامة المرورية (الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط) وبين المعتقدات الصحية (الحواجز المدركة والفوائد المدركة) وبين سلوك السرعة المفرطة، حيث كان ترتيب قوة تأثير المعتقدات الصحية على الاتجاه نحو احترام القانون، كالتالي:

1. الفوائد المدركة

2. الحواجز المدركة

وكان ترتيب قوة تأثير الاتجاه نحو احترام القانون والحواجز المدركة على سلوك السرعة المفرطة:

1. الحواجز المدركة (علاقة مباشرة)

2. الاتجاه نحو احترام القانون (علاقة بوسيط)

كذلك قد تحقق الهدف الرئيسي من هذه الفرضية، وهو اظهار صحة النموذج المقترح لمسار علاقة الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط بين المعتقدات الصحية (الحواجز المدركة والفوائد المدركة) وسلوك السرعة المفرطة. حيث امتاز هذا النموذج بأنه نموذج استثنائي (نموذج يقترب من المطابقة الكلية للنموذج الأساسي)، وذلك لارتفاع كل مؤشرات جودة المطابقة عن عتبة 0.95، وانخفاض قيمة RMSEA عن 0.05، وهو ما يعتبر مثالي على حسب خبير الاحصاء بنتلر (Bentler, 2006).

فإذا أدخل الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط بين المعتقدات الصحية وسلوك السرعة المفرطة، بذلك يكون نتيجة للمتغير الأول خاصة مع الفوائد المدركة، بحيث يبقيه على مستويات مرتفعة مقارنة بالعلاقة المباشرة مع سلوك السرعة المفرطة.

ويبقى مسار العلاقة صحيحا ما بقي سائق السيارة يميل إلى احترام القانون واعتباره ليس للردع فقط بل هو للحفاظ على سلوك صحي في القيادة. فيجب التركيز على ضرورة تعزيز الاتجاه نحو احترام القانون لدى السائقين من خلال تعزيز استراتيجيات الفوائد المدركة كطريقة مؤثرة ومفيدة في تغيير سلوك السرعة المفرطة من سلوك خطر إلى سلوك صحي، أي تعليمه وتكوينه على مبادئ القيادة الدفاعية التي تعتبر مفتاحا لتغيير مدارك واتجاهات السائقين نحو سلوكيات الخطر كما هو موضح في الفصل الثاني. فكلما اتجه السائق إلى احترام القانون، زادت الفوائد المدركة لديه وقلت الحواجز المدركة، وكلما تحققت هذه الشروط، ظهرت آثارها على سلوك السرعة المفرطة لدى السائق، بالابتعاد عنها قدر المستطاع، حتى التخلي عنها بشكل تدريجي.

ونظرا لعدم وجود دراسات سابقة بحثت في نفس موضوع الدراسة الحالية بمتغير بسيط، وكذلك عدم وجود دراسات سابقة تتفق أو تختلف مع نتائج الدراسة الحالية - على حد علم الباحثة-، لذلك تعد هذه الدراسة وما أسفرت عنه من نتائج تتعلق بمسار علاقة الاتجاهات نحو السلامة المرورية (الاتجاه نحو احترام القانون) كوسيط بين المعتقدات الصحية (الحواجز المدركة والفوائد المدركة) وسلوك السرعة المفرطة جديدة إلى حد ما.

2.6 اختبار النموذج السببي المقترح للعلاقة بين سلوك التجاوزات الخطيرة وبين كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية:

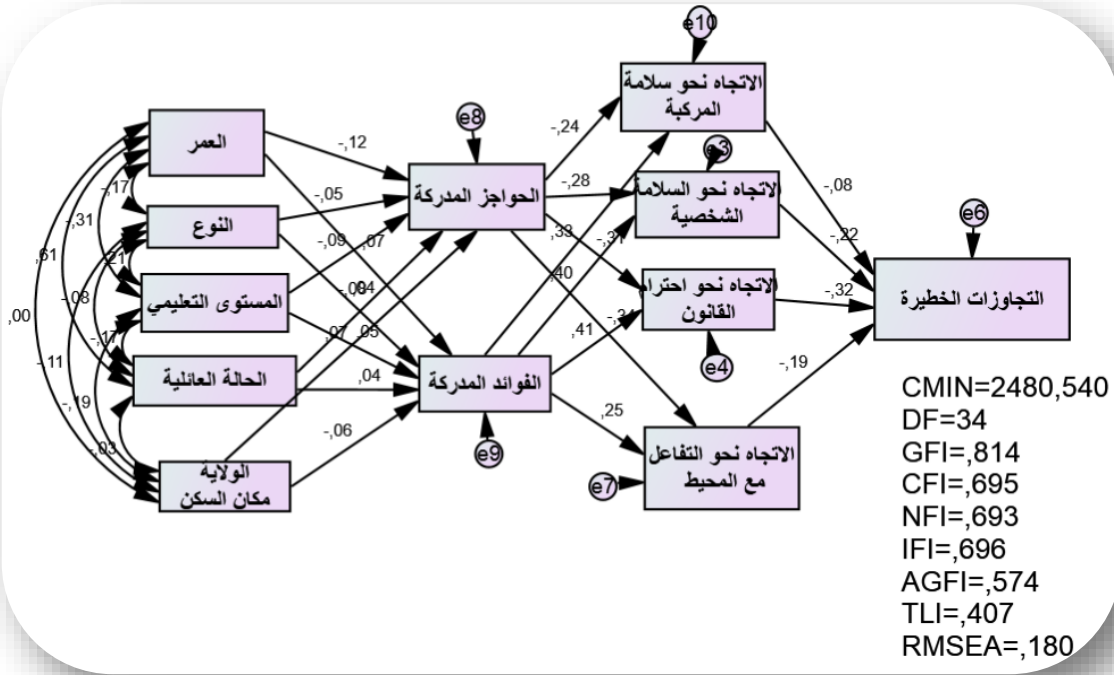
1.2.6 اختبار النموذج الأولي:

كخطوة أولى في اختبار النموذج هي بناء نموذج سببي أولي من خلال الاعتماد على الجانب النظري (المعتقدات الصحية ونموذج الفعل المخطط) حيث كان متغير الاتجاهات نحو السلامة بكل أبعاده هو المتغير الوسيط بين المعتقدات الصحية وسلوك التجاوزات الخطيرة.

وكخطوة ثانية يتم استعراض مصفوفة الارتباط بين متغيرات الدراسة لاستخراج المتغيرات الفاعلة في النموذج، ولقد قمنا بهذه الخطوة من خلال دراسة الفرضية الثالثة والرابعة، حيث ظهرت النتائج في الجدول رقم (41) والجدول رقم (43).

لاحظنا من خلال الجدولين أن سلوك التجاوزات الخطيرة لا يرتبط بكل من بعد الشدة المدركة والحساسية المدركة، بينما كانت له علاقات ارتباطية دالة احصائياً مع الاتجاهات نحو السلامة المرورية. وعليه تم حذف المتغيرات ذات العلاقة غير الدالة من النموذج الذي نخضعه لاختبار النمذجة لدى أفراد العينة عن طريق برنامج AMOS ، وتم الحفاظ فقط على العلاقات الدالة احصائياً.

وكخطوة ثالثة تم رسم نموذج تخطيطي لمسار العلاقات بين المتغيرات كنموذج أولي، وبعد حساب معاملات المسار بواسطة برنامج AMOS، كان النموذج كالتالي:



شكل رقم (26): يبين النموذج الأولي للعلاقة بين التجاوزات الخطيرة وبين كل المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية (من اعداد الباحثة)

بعد مرحلة حساب معاملات المسار، كان لا بد من اختبار حسن التطابق مع النموذج الأساسي، وذلك بالاعتماد على معاملات التطابق، حيث يمكننا التحقق من ملائمة النموذج لبيانات الدراسة باستخدام بعض المؤشرات الخاصة بنماذج المعادلات البنائية SEM، والتي تم ذكرها في الفصل الرابع. ومن خلال الشكل رقم (26) والملحق (3-2) نلاحظ ان:

1- قيمة $\chi^2 = 2480.54$ ، وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة 0.000، كما أن قيمة 2 إلى درجات الحرية كانت $CMIN/DF=72.95$ وهي قيمة تفوق بكثير المحك المعياري التي يتطلب ان لا تتجاوز عتبة 5، مما يدل على أن النموذج المقترح غير مطابق للنموذج المفترض لبيانات العينة.

2- مؤشرات المطابقة GFI، CFI، NFI، IFI، TLI و AGFI كلها أقل من المحكات المعيارية الدالة عليها والتي يجب ان تتجاوز عتبة 0.90، وعليه فإن هذا النموذج يمتاز

بجودة مطابقة منخفضة أي أن النموذج المقترح غير مطابق للنموذج المفترض لبيانات العينة.

3- قيمة مؤشر $RMSEA = 0.18$ وهي قيمة مرتفعة إذ لا يجب ان تتجاوز عتبة 0.08 مما يدل على أن النموذج المقترح غير مطابق للنموذج المفترض لبيانات العينة.

4- انطلاقا من الأوزان المعيارية للانحدار الظاهرة في الشكل رقم (26) والملحق (الملحق 3-2-1) Standardized Regression Weights (SRW)، نلاحظ ان كل (المتغيرات الديمغرافية) السن: $srw = -0.12$ ، النوع: $srw =$ غير دال، المستوى التعليمي: $srw =$ غير دال، الحالة الاجتماعية: $srw =$ غير دال، والولاية: $srw = -0.07$ لها اثر ضعيف أو منعدم على كل من الشدة المدركة والفوائد المدركة.

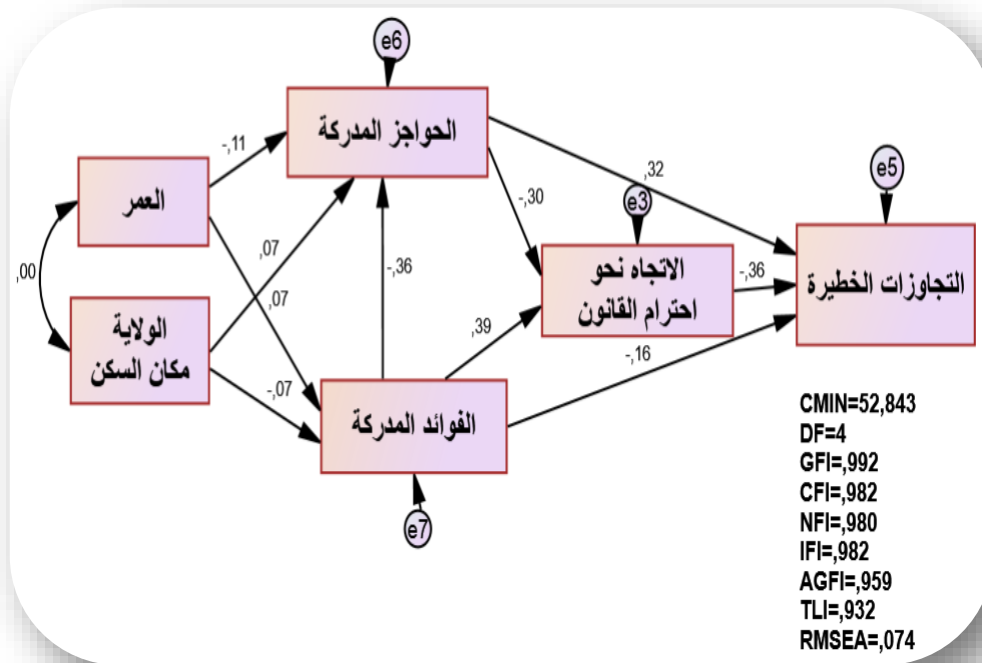
5- أثر الاتجاه نحو سلامة المركبة ($srw = -0.08$) والاتجاه نحو التفاعل مع المحيط ($srw = -0.19$) لهما أثرا ضعيفا على سلوك التجاوزات الخطيرة. ولما كان الهدف من الدراسة هو البحث عن أكثر متغير وسيط أثر على السلوك اختارت الباحثة المتغير الأكثر تأثيرا وهو الاتجاه نحو احترام القانون ($srw = -0.321$) مقارنة مع الاتجاه نحو السلامة الشخصية الذي بلغت قيمة التأثير فيه ($srw = -0.22$)، فقد اعتمدت الباحثة على هذا المتغير فقط.

يمكننا أن نستنتج من قيم المؤشرات السابقة والأوزان المعيارية للانحدار أن النموذج المقترح من طرف الباحثة غير مطابق لمعطيات الدراسة الحالية. وهذا ما كان متوقعا نظرا للافتقار للدراسات السابقة، حيث اعتمدت الباحثة على النموذج النظري فقط أين توقعت ان الاتجاه نحو احترام القانون هو متغير وسيط، وبعد التأكد من مدى أثر هذه المتغيرات على سلوك التجاوزات الخطيرة، تم الاستغناء عن متغير الاتجاهات نحو السلامة الشخصية والاتجاه نحو التفاعل المحيط أين كان لها معاملات ارتباط ضعيفة. وتميز متغير الاتجاه نحو القانون بأكثر معامل ارتباط مقارنة بالمتغيرات الأخرى ($srw = -0.32$)، كما أن متغير الاتجاه نحو احترام القانون غالبا ما يكون له اثر على سلوكيات السياقة الخطيرة ولاسيما

سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة. ونظرا لكل هذه المعطيات فقد توجب علينا ان نقوم بتعديل النموذج المقترح وفقا لما يتلاءم مع النموذج النظري للدراسة.

2.2.6 اختبار النموذج المعدل:

بعد حذف المتغيرات التي كانت أوزانها غير دالة والتي كان لها أثرا ضعيفا و/أو منعدما على التجاوزات الخطيرة، واعتمادا على أدنى عتبة مقبولة لقيمة مربع الارتباط المتعدد (R^2) والتي تقارب 0.20 ، يمكننا اقتراح نموذج معدل ومختصر نحاول به تفسير أثر المتغيرات المتبقية على سلوك التجاوزات الخطيرة. وعليه يصبح النموذج المعدل على الشكل التالي:



شكل رقم (27): يبين النموذج المعدل لأثر كل من المعتقدات الصحية والاتجاهات نحو السلامة المرورية على سلوك التجاوزات الخطيرة (من اعداد الباحثة)

وللتأكد أكثر من مطابقة هذا النموذج لبيانات الدراسة الحالية، لابد من الاطلاع على مؤشرات المطابقة لهذا النموذج المعدل، والتي كانت موضحة في الشكل (27) والملحق (ملحق 3-2-2) كالتالي:

—قيمة χ^2 (CMIN): بلغت 52.84 عند درجة حرية 4، وهو دال عند مستوى دلالة 0.000، وكان معامل $cmin/df=13.21$ و هي قيمة أكبر من القيمة المعيارية 2 لمطابقة النموذج . كما أن قيمة χ^2 هي قيمة دالة وهذا يتنافى مع محكات المؤشرات التي تشترط عدم دلالة هذه القيمة لتحقيق مطابقة فعلية للنموذج مع بيانات الدراسة. إلا أن هذا المؤشر لا يعتبر مهما إذا كان حجم العينة أكبر من 500، وهو حال الدراسة الحالية أين تراوح عدد أفراد العينة فيها 2225.

—قيمة مؤشرات GFI (0.99)، NFI (0.98)، IFI (0.98)، AGFI (0.95)، TLI (0.93) وهي كلها قيم عالية تفوق عتبة محاكات جودة المطابقة (0.90) كما هو موضح في الفصل الرابع، مما يدل على مطابقة النموذج لبيانات الدراسة الحالية.

—قيمة مؤشر CFI: قيمة مؤشر المطابقة المقارن بين النموذج الصفري والنموذج البديل المقترح من طرف الباحثة، حيث كانت $CFI = 0.98$ وهي قيمة عالية وتقترب من 1 وهي قيمة وافقت معايير جودة المطابقة، وبالتالي فإن النموذج البديل يمتاز بدرجة مقارنة عالية وهو أفضل من النموذج الصفري بقيمة 98 %، وعليه نقبل النموذج البديل ونلغي النموذج الصفري، وهذا دليل على جودة المطابقة.

—قيمة مؤشر RMSEA: وهو مؤشر يقيس الفرق بين العينة التي جمعها وبين المجتمع الكلي، وكانت قيمته في الدراسة 0.07، وهي قيمة تقل عن محك المطابقة لقبول جودة المطابقة (أقل من 0.08)، وعليه فإنه لا توجد فروق بين العينة والمجتمع الأصلي مما يدل على مطابقة النموذج لبيانات الدراسة الحالية.

نلاحظ من خلال معاملات التقييم المعياري في الشكل رقم (27) والملحق رقم (الملحق 3-2-2)، أن متغير الحواجز المدركة ($srw=-0.30$) له تأثير سلبي على متغير الاتجاه نحو احترام القانون، في حين كان لمتغير الفوائد المدركة ($srw=0.39$) تأثيرا إيجابيا، ومن خلال التأثير السلبي من متغير الحواجز المدركة والتأثير الإيجابي لمتغير الفوائد المدركة على المتغير الوسيط، الذي بدوره ظهر تأثيره السلبي على سلوك التجاوزات الخطيرة بمعامل ($srw=-0.36$) وهو يعتبر أكبر قيمة معيارية في هذا النموذج. وكلها هي معاملات مقبولة لأنها تجاوزت القيمة المعيارية لدلالة التأثير ألا وهي 0.20.

في حين نلاحظ ان هناك تأثيرا إيجابيا مباشرا دون وجود وسيط على سلوك التجاوزات الخطيرة من طرف متغير الحواجز المدركة ($srw=0.30$). اما قيمة معامل التأثير لمتغير الفوائد المدركة على سلوك التجاوزات الخطيرة كانت ($srw=-0.16$)، إلا أن هذا التأثير يعتبر ضعيفا نوعا ما لأنه يقل عن 0.20. وبالرغم من هذا لم نستطع ان نلغي هذا المتغير لأن النموذج النظري الأساسي في الدراسة أشار إلى توجد علاقة تأثير مباشرة من طرف يعد الحواجز المدركة والفوائد المدركة على السلوك.

أما عن التأثير السلبي المباشر الملاحظ من متغير الفوائد المدركة ($srw=-0.36$) على متغير الحواجز المدركة، فهو كان متوافقا لما جاء به النموذج الأصلي لهاذين المتغيرين، نموذج المعتقدات الصحية الأولى لصاحبه Becker، الذي يقر في كل نماذجه البدائية و/أو المستحدثة ان هناك علاقة تأثير سلبية مباشرة بين هاذين المتغيرين. كما أن الباحثة وجدت من خلال القيم المعيارية (الملحق 3-2-2)، أن لكل من السن ومكان الإقامة لها تأثير على الحواجز المدركة والفوائد (وأن كان هذا الأثر ضعيف)، لكن الباحثة احتفظت بهذه المتغيرات كون ان النتائج أظهرت العلاقة بينها وبين هذين المتغيرين. ومن خلال هذا يتضح من الشكل رقم (27) انا هناك مسارين أساسيين ومهمين للتنبؤ بسلوك السياقة الخطرة على حسب هذا النموذج المعدل، وهي كالتالي: (← = تأثير)

المسار الأول:

المتغيرات الديمغرافية (سن+ولاية) ← الفوائد المدركة/الحواجز المدركة ← سلوك التجاوزات الخطيرة

لقد توافق هذا المسار مع ما جاء في النموذج الاساسي (نموذج المعتقدات الصحية)، حيث ظهر:

- تأثير مباشر سلبي من الفوائد المدركة على الحواجز المدركة ($srw=-0.36$) وهو ما كان متوقعا من طرف الباحثة، ومن ثم التأثير المباشر على سلوك التجاوزات الخطيرة ($srw=0.32$)، فهو تأثير مباشر دون وجود وسيط (الاتجاه نحو احترام القانون).
- تأثير مباشر سلبي من الفوائد المدركة على سلوك التجاوزات الخطيرة ($srw=-0.16$)، فهو تأثير مباشر دون وجود وسيط (الاتجاه نحو احترام القانون).

اما عن التأثير السلبي، فترى الباحثة أنه كما في حالة سلوك السرعة المفرطة، فإن سلوك التجاوزات الخطيرة كذلك يعتبر نتاجا لعمليات معرفية تمركزت على حسب النموذج المقترح على تصور السائقين حول مدى فعالية الاعتماد على استراتيجيات من شأنها ان تغير سلوكياتهم الخطيرة (الفوائد المدركة)، هذا يؤثر على مدركاتهم حول فوائد هذه السلوكيات الخطيرة (الحواجز المدركة). فالسائق إن اعتمد على استراتيجية معينة لتغيير السلوك الخطر فهو بذلك يقلل من ميله إلى القيام بهذه السلوكيات حتى وأن كان لها عدة فوائد (مثل ربح الوقت، المغامرة، ...الخ)، وعليه يظهر هذا التأثير السلبي بين الفوائد المدركة من السلوك الصحي والحواجز المدركة من خلال التخلي عن سلوك الخطر.

وهذا ما وجدناه من خلال هذا النموذج البديل المعدل حيث كان معامل التأثير من الحواجز المدركة هو ($srw=0.32$) في حين كان ($srw=-0.16$) فيما يخص العلاقة المباشرة بين الفوائد المدركة وسلوك التجاوزات الخطيرة، إلا أنه ظهر المتغير الوسيط (الاتجاه نحو احترام القانون) وقام بزيادة الأثر على هذا السلوك أين أصبح معامل الأثر ($srw=-0.36$)، وهو الأكثر تأثيرا على سلوك التجاوزات الخطيرة في حالة العلاقة الغير المباشرة.

كما أن متغير السن ومكان الإقامة، بالرغم من تأثيرهما الضعيف على الفوائد المدركة والحواجز المدركة، إلا أن الباحثة تعتقد ان أسلوب السياقة، خاصة إن كانت محفوفة بالمخاطر، تتحكم فيه مجموعة من العوامل من أهمها مكان الإقامة أو مكان السكن (المحيط)، إذ يجب ان نعطي اهتماما للعلاقة مركبة-سائق-محيط، ففي بعض الأحيان يكون المحيط المتعلق بالسائق سببا في ظهور سلوك المخاطرة. وفي حالة التجاوزات الخطيرة، فإن الأمكنة والطرق التي يعبر عليها السائق خاصة إذا كان يستعملها يوميا كما في حالة أفراد العينة محل الدراسة (العمل اليومي، الاستعمال المتكرر للسيارة)، تعطي للسائق معلومات حسية تجعله يدرك المواقف المختلفة من خلالها. فالسائق الذي يعبر المناطق الصحراوية، يرى أن هذه الطرق غير مزدحمة وواسعة، إذ تسمح له بالتصرف بكل

حرية متجاهلا باقي الأخطار الأخرى على الطريق، وبالتالي تنتقل المعلومة إلى دماغه بأنه يستطيع ان يتحكم في أسلوب قيادته حتى وأن كانت سلوكاته خطيرة، فالتوسع المكان يزيد من تقاؤليته الدفاعية، مما يجعله يميل إلى القيام بسلوك المخاطرة، وبالتالي ترتفع عنده الحواجز المدركة، حيث يرى أن التخلي عن هذا السلوك الخطر غير مبرر كونه يستطيع التحكم فيه خاصة إذا توفرت عوامل المحيط مثل اتساع الطريق وخلوها من الزحمة. في حين أن السائقين الذين يعبرون المناطق الوسطى والداخلية فهم يتصادمون مع زحمة السير، مما يؤثر على معتقداتهم حول الحواجز التي سوف تتعرض لهم إن لم يقوموا بمناورات لربح الوقت. كما أن التأثير السلبي الذي ظهر من مكان الإقامة على الفوائد المدركة ($srw=-0.07$) يؤكد هذا الافتراض. هذا دون أن ننسى الخصائص العمرية التي تطرقنا إليها في خلال مناقشة الفرضيات السابقة.

يبين هذا المسار العلاقة المباشرة في النموذج البديل المعدل، وهو ما كان متوقعا وبديهيا، لأن النموذج الأساسي يتكون من هكذا علاقات تأثير متبادل. وما كان يهم الباحثة هو البحث عن متغيرات وسيطة من شأنها التأثير على هذا النموذج وهو ما سنراه في المسار الثاني.

المسار الثاني:

الفوائد المدركة + الحواجز المدركة ← الاتجاه نحو احترام القانون ← سلوك التجاوزات الخطيرة

ان العلاقة المباشرة التي أوضحها النموذج البديل المعدل حول تأثير الحواجز المدركة والفوائد المدركة على سلوك التجاوزات الخطيرة، كانت نتيجة متوقعة من طرف الباحثة، إلا أنه قد ظهر مسار آخر، حيث لاحظنا أن الاتجاه نحو احترام القانون دخل كمتغير وسيط بين الفوائد المدركة، الحواجز المدركة و سلوك التجاوزات الخطيرة، حيث كان تأثير الاتجاه نحو احترام القانون على سلوك التجاوزات الخطيرة ($srw=-0.36$) تأثير سلبي وهي أكبر قيمة تأثير في هذا النموذج المعدل، فكلما زاد الاتجاه نحو احترام قانون المرور كلما نقص الميل إلى سلوك التجاوزات الخطيرة.

فالتنبؤ بهذا السلوك يكون من خلال معرفة اتجاهات السائقين نحو قانون المرور، ويؤثر على هذا المتغير الوسيط كل من الحواجز المدركة تأثيرا سلبيا بنسبة ($srw=-0.30$)، والفوائد المدركة تأثيرا إيجابيا ($srw=0.39$)، حيث كلما زادت الحواجز المدركة من طرف السائق كلما قل الاتجاه نحو احترام القانون وكلما أدى ذلك إلى زيادة القيام بسلوك التجاوزات الخطيرة. وكما رأينا في المسار الأول فإن الفوائد المدركة تؤثر سلبيا على الحواجز المدركة، أي لا يمكن أن نستغني عن دور الفوائد المدركة لفهم هذا السلوك. وبالتالي وبعد تدخل متغير الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط فقد زادت نسبة معامل التأثير للحواجز المدركة على سلوك التجاوزات الخطيرة من -0.30 إلى -0.36، وهذا دليل على أن المتغير الوسيط لعب دورا هاما في تحسين هذا الأثر.

وكما قلنا فقد ظهر تأثير مباشر ضعيف من الفوائد المدركة على سلوك التجاوزات الخطيرة ($srw=-0.16$)، ولكن عندما تدخل متغير الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط تحسن معامل الأثر إلى ($srw=-0.36$) وبقي التأثير على سلوك التجاوزات الخطيرة تأثيرا سلبيا. وكما قد لاحظنا أيضا ان أثر متغير الفوائد المدركة على الاتجاه نحو احترام القانون كان تأثيرا إيجابيا ($srw=0.39$) وهي ثاني أكبر نسبة تأثير في النموذج المقترح.

وتعتقد الباحثة ان السائقين الشباب يشتركون في بعض الخصائص النفسية حتى وإن اختلفت المناطق التي يعيشون فيها، فروح المسؤولية التي يتمتعون بها خلال هذه المرحلة، والشعور بالاستقلالية الاجتماعية والمادية، والقدرات الحسية الحركية التي يمتازون بها، تجعلهم يعتقدون أن سلوك التجاوز الخطير يمكن الاحتفاظ به من أجل عدم المساس بهذه الخصائص، فالسائق يرى أن أي شيء يعرقله على الطريق إنما عرقل حركته واداءه اليومي، وبالتالي يجعلهم في حالة توتر دائم مما يدفعهم إلى تبني هذا السلوك لتعويض هذه المعتقدات التي تقيدهم أكثر مما تضرهم. في حين يعتقدون أنه لا داعي لاعتماد استراتيجيات إيجابية لأن خصائصهم العمرية تسمح لهم بالتصرف ورد الفعل في أي وقت يريدونه (تفاوضية دفاعية). وتعتقد الباحثة أن السائقون الذين يميلون إلى الاعتماد على استراتيجيات إيجابية في أسلوب السياقة لديهم، يكتسبون مهارات في تحديد الإجراءات الإيجابية للحفاظ على السلوك الصحي في السياقة.

وترى الباحثة من خلال هذين المسارين، أن تدخل الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط بين الفوائد المدركة وسلوك التجاوزات الخطيرة يمكن أن يحافظ على مستوى مرتفع من إدراك منافع السلوك الصحي وكذلك بتأثير سلبي على الحواجز المدركة، مما يترتب عليه ازدياد الشعور بالمسؤولية نحو احترام القانون واعتباره كعامل مساعد، وهذا من شأنه أن يجعل السائق لا يرتكب الأخطاء ويتعد عن سلوك الخطر (التجاوزات الخطيرة).

ومما سبق، تظهر صحة الفرضية بوجود مسارات دالة احصائيا لعلاقة الاتجاهات (الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط) وبين (الحواجز المدركة والفوائد المدركة) وبين سلوك التجاوزات الخطيرة، حيث كان ترتيب قوة تأثير المعتقدات الصحية على الاتجاه نحو احترام القانون، كالتالي:

1-الفوائد المدركة

2-الحواجز المدركة

وكان ترتيب قوة تأثير الاتجاه نحو احترام القانون، الحواجز المدركة والفوائد المدركة على سلوك التجاوزات الخطيرة:

1-الحواجز المدركة + الفوائد المدركة (علاقة غير مباشرة مع وسيط)

2-الحواجز المدركة (علاقة مباشرة بدون وسيط)

3- الفوائد المدركة (علاقة مباشرة ضعيفة بدون وسيط)

كذلك قد تحقق الهدف الرئيسي من هذه الفرضية، وهو اظهار صحة النموذج المقترح لمسار علاقة الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط بين المعتقدات الصحية (الحواجز المدركة والفوائد المدركة) وسلوك التجاوزات الخطيرة. حيث امتاز هذا النموذج بأنه نموذج استثنائي (نموذج يقترب من المطابقة الكلية للنموذج الأساسي)، وذلك لارتفاع كل مؤشرات جودة المطابقة عن عتبة 0.95، وانخفاض قيمة RMSEA عن 0.05، وهو ما يعتبر مثالي على حسب خبير الاحصاء بنتلر (Bentler, 2006).

فإذا أدخل الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط بين المعتقدات الصحية وسلوك التجاوزات الخطيرة، بذلك يكون نتيجة للمتغير الأول خاصة مع الفوائد المدركة والحواجز المدركة، بحيث يبقى على مستويات مرتفعة مقارنة بالعلاقة المباشرة مع سلوك التجاوزات الخطيرة.

ويبقى مسار العلاقة صحيحا ما بقي سائق السيارة يميل إلى احترام القانون واعتباره ليس للردع فقط بل هو للحفاظ على سلوك صحي في السياقة. فيجب التركيز على ضرورة تعزيز الاتجاه نحو احترام القانون لدى السائقين من خلال تعزيز استراتيجيات الفوائد المدركة كطريقة مؤثرة ومفيدة في تغيير سلوك التجاوزات الخطيرة من سلوك خطر إلى سلوك صحي، أي تعليمه وتكوينه على مبادئ السياقة الدفاعية التي تعتبر مفتاحا لتغيير مدركات واتجاهات السائقين نحو سلوكيات الخطر كما هو موضح في الفصل الثاني. فكلما اتجه السائق إلى احترام القانون، زادت الفوائد المدركة لديه وقلت الحواجز المدركة، وكلما تحققت هذه الشروط، ظهرت اثارها على سلوك التجاوزات الخطيرة لدى السائق.

ونظرا لعدم وجود دراسات سابقة بحثت في نفس موضوع الدراسة الحالية بمتغير وسيط، وكذلك عدم وجود دراسات سابقة تتفق أو تختلف مع نتائج الدراسة الحالية - على حد علم الباحثة-، لذلك تعد هذه الدراسة وما أسفرت عنه من نتائج تتعلق بمسار علاقة الاتجاهات نحو السلامة المرورية (الاتجاه نحو احترام القانون) كوسيط بين المعتقدات الصحية (الحواجز المدركة والفوائد المدركة) وسلوك التجاوزات الخطيرة جديدة إلى حد ما.

خلاصة الدراسة:

هدفت الدراسة إلى الكشف عن عوامل التنبؤ في سلوكات السياقة الخطرة انطلاقا من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية، وذلك من خلال الإجابة على التساؤلات التالية:

- هل أفراد العينة لديهم اتجاهات إيجابية او سلبية نحو السلامة المرورية؟
 - ما هو البعد المسيطر في مقياس المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة لدى أفراد العينة؟
 - هل توجد علاقة ارتباطية دالة احصائيا بين الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين سلوكات السياقة الخطرة؟
 - هل توجد علاقة ارتباطية دالة احصائيا بين المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة وبين سلوكات السياقة الخطرة؟
 - هل هناك قدرة للمعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية على التنبؤ بسلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة؟
 - هل يمكن اختبار صدق نموذج تفسيري لنتائج العلاقة بين سلوكات الخطر المتعلقة بالسياقة وبين كل من المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة والاتجاهات نحو السلامة المرورية باستعمال نمذجة تحليل المسار؟
- اعتمدت الدراسة للإجابة على هذه التساؤلات على المنهج الوصفي؛ وكانت عينة البحث قوامها 2225 فردا راشدا من السائقين من الجنسين (1867 ذكور) و (358 اناث)، بمتوسط عمري 34 سنة من 16 ولاية -الجزائر- (اختيرت بطريقة مدروسة).
- استخدمت الباحثة الأدوات التالية التي اعدت من طرفها، وبعد التأكد من صدق وثبات هذه الادوات، تم الاعتماد عليها في الدراسة الأساسية، وهي:

1-مقياس الاتجاهات نحو السلامة المرورية

2-مقياس المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة

3-مقياس سلوكيات السياقة الخطرة

تمت معالجة البيانات المتحصل عليها من هذه المقاييس، بالاعتماد على عدة أساليب إحصائية، وذلك باستخدام الرزمة الاحصائية للعلوم الاجتماعية Spss v24 وبرنامج Amos v24 لتحليل المسار؛ وتوصلت النتائج الى ما يلي:

1-معظم أفراد العينة لديهم اتجاهات سلبية نحو الاتجاه نحو سلامة المركبة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين والاتجاه نحو احترام القانون؛ في حين كانت اتجاهاتهم ايجابية فيما يخص الاتجاه نحو التفاعل مع المحيط.

2-البعد السائد لدى أفراد العينة في المعتقدات الصحية المتعلقة بالسياقة هو بعد الفوائد المدركة مقارنة بترتيب الأبعاد الاخرى، حيث كان الوزن النسبي لهذا البعد (86.24%)، يليه بعد الشدة المدركة في المرتبة الثانية حيث بلغ الوزن النسبي للبعد (74.84%)، ثم يليه بعد ذلك بعد الحساسية المدركة حيث كان الوزن النسبي (62.2%)، ثم في الأخير بعد الحواجز المدركة بوزن نسبي (46.44%).

3-لا توجد علاقة ارتباطية دالة احصائيا بين بعدي الشدة المدركة ($r^2=0.01$) /الحساسية المدركة ($r^2=0.01$) وبين سلوك السرعة المفرطة. في حين أنه توجد علاقة موجبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الحواجز المدركة ($r=0.35$) وسلوك السرعة المفرطة؛ وأيضا توجد علاقة سالبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الفوائد المدركة ($r=-0.34$) وسلوك السرعة المفرطة.

- لا توجد علاقة دلالة إحصائية بين بعدي الحساسية المدركة ($r^2=0.003$) /الشدة المدركة ($r^2=0.01$) وبين سلوك التجاوزات الخطيرة. وأيضا توجد علاقة موجبة وذات دلالة إحصائية بين بعد الحواجز المدركة ($r=0.54$) وسلوك التجاوزات الخطيرة، وتظهر العلاقة السالبة بين بعد الفوائد المدركة ($r=-0.46$) وبين سلوك التجاوزات الخطيرة.

4-توجد علاقة سالبة دالة إحصائيا بين جميع أبعاد الاتجاهات نحو السلامة المرورية وبين كل من سلوك السرعة المفرطة وسلوك التجاوزات الخطيرة.

5-هناك قدرة لمتغير الشدة المدركة، الحواجز المدركة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط، على التنبؤ بسلوك السرعة المفرطة بقدرة تنبئية 45.5%.

- هناك قدرة لمتغير الحواجز المدركة، الفوائد المدركة، الاتجاه نحو السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، الاتجاه نحو احترام القانون والتفاعل مع المحيط، على التنبؤ بسلوك التجاوزات الخطيرة بقدرة تنبئية 48.7%.

6-دخول الاتجاه نحو احترام القانون كمتغير وسيط في العلاقة بين بعدي الحواجز المدركة والفوائد المدركة (المعتقدات الصحية) وبين كل من سلوك السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة.

7-توصلت الدراسة الى وجود مسارات دالة احصائيا لمسار علاقة الاتجاهات نحو (الاتجاه نحو احترام القانون) بين كل من الحواجز المدركة والفوائد المدركة وبين سلوكات السياقة الخطرة (السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة)؛ حيث كان مسار الفوائد المدركة دالا في نموذج سلوك السرعة المفرطة، بينما لم يكن مسار الحواجز المدركة دالا.

في حين جميع المسارات (الحواجز المدركة والفوائد المدركة) دالة في نموذج سلوك التجاوزات الخطيرة. كما أن مسار الاتجاه نحو احترام القانون كان مؤثرا في كل من نموذج السرعة المفرطة ونموذج التجاوزات الخطيرة.

آفاق الدراسة ومقترحاتها:

من خلال العرض السابق لمشكلة الدراسة، اهدافها وتفسير نتائجها، فإن الباحثة تقترح بكل تواضع ما يلي:

1. الاعتماد أكثر على الدراسات التي تهتم بالنمذجة في دراسة سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة، لما لها أهمية في تحديد العوامل المباشرة والغير مباشرة المؤثرة على السلوك.

2. اجراء دراسات أخرى حول سلوكيات السياقة الخطرة للبحث عن عوامل التنبؤ في المعتقدات الصحية، مثل إدراج التفاوضية الدفاعية، الكفاءة الذاتية كمتغيرات وسيطة في تحليل مسارات التنبؤ بالسلوك.

3. إن الأساليب المستخدمة في الدراسة الحالية لجمع المعلومات، وكذلك الأساليب الإحصائية المستعملة (الإحصاءات التكرارية والنمذجة البنائية)، أعطت نتائج حول التنبؤ بعوامل الخطر في سلوكيات السياقة الخطرة. إلا أن الباحثة تعتقد أن البحث بأساليب اخرى في مجال العلوم النفسية والعلوم السلوكية مثل الإحصاء البايزي bayesian statistics ، وما وراء التحليل meta-analysis قد يعطي نتائج أفضل في مثل هذه الدراسات.

4. لقد أهملت الدراسة الحالية عامل الثقافات الفرعية، وهو ما تعبّر عنه الباحثة عاملا مهما في فهم سلوك مستعملي الطريق؛ لذلك فإن الاهتمام بهذا الجانب سوف يفتح افاقا علمية لفهم السلوك الخطر وتعديله.

5. تم جمع عينة الدراسة من 16 ولاية في القطر الجزائري، وكانت أهم الملاحظات أن معظم السائقين يسلكون نفس السلوكيات الخطرة، وبنفس المعتقدات، مما تبادر إلى ذهن الباحثة على ضرورة تغيير مفهوم هذه السلوكيات من مجرد سلوكيات خطرة إلى مفهوم الوباء السلوكي. وعليه تقترح الباحثة ان تجرى دراسات سلوكية لدراسة سلوكيات الخطر المتعلقة بالسياقة وفق دراسات المنهج الوبائي.

6. وضع برامج وقاية من طرف فريق متعدد التخصصات، تعتمد على نماذج تحليل المسار المقدمة من طرف الباحثين، كالنتيجة المتوصل لها في هذه الدراسة.
7. تفتح مثل هذه الدراسات مجالاً مهماً للهيئات المسؤولة عن السلامة المرورية لفهم سلوكيات المخاطرة على الطريق، وبالتالي التدخل وفق أطر علمية لتغييره.
8. تعتبر مفاهيم السياقة الدفاعية من أبرز المفاهيم التي تعتمد عليها الدول المتقدمة لتعديل ورسكلة سلوك السائقين؛ وهو ما قد أشارت إليه هذه الدراسة، لذا ترى الباحثة ان الإعتماد على برامج وفق مبادئ السياقة الدفاعية من شأنه أن يساهم في الحد من انتشار سلوكيات الخطر بين السائقين.

المراجع العربية والاجنبية

المراجع

المراجع العربية:

- ابراهيم، عبد الحميد صفوت (1991). العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة و حوادث المرور. دراسات نفسية. السعودية: جامعة الملك سعود.
- أبوسكران، عبد الله يوسف (2009). التوافق النفسي والاجتماعي وعلاقته بمركز الضبط (الداخلي - الخارجي) للمعاقين حركيائي قطاع غزة. رسالة ماجستير. غزة . فلسطين: كلية التربية في الجامعة الاسلامية.
- أبوعمرة، إبراهيم سالم (2014). استخدام تحليل المسار في دراسة العوامل المناخية المؤثرة على كمية الأمطار في محافظة رام الله. استخدام تحليل المسار في دراسة العوامل المناخية المؤثرة... - جامعة الأزهر - غزة: استرجعت من:
www.alazhar.edu.ps/Library/aattachedFile.asp?id_no=0046945
- الحمودي، منى (2018، جانفي 25). تجاوزات خطرة وحوادث مميتة على طرق الاتجاه المزدوج! تجاوزات خطرة وحوادث مميتة على طرق الاتجاه المزدوج! - جريدة الاتحاد: استرجعت من:
http://www.alittihad.ae/investigations_details.php?id=352
- السحار، ختار اسماعيل (2002). الاتجاه نحو المخاطرة وعلاقته ببعض المتغيرات النفسية والديمغرافية لدى شباب الانتفاضة في محافظات غزة. مذكرة الماجستير في "علم النفس". غزة: كلية التربية بالجامعة الإسلامية.
- الشعار، اسحق محمود. (2016). أثر علاقات الموردّين والزبائن في أداء الشركات الصناعية الأردنية: من خلال استخدام أداء سلسلة. دراسات، العلوم الإدارية، المجلد 43 ، العدد1, p. 139.
- العبودي، صالح (2009). العوامل النفسية لحوادث المرور. الندوة العلمية - التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور. الجزائر: مركز الدراسات والبحوث.
- الكعيد، عبد الله ابراهيم (2017، ماي 16). القيادة الدفاعية. استرجعت من:
<http://www.alriyadh.com/25378>
- المنصور، محمد السيد (2009). العوامل المساهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية. مجلة العلوم التربوية والنفسية. المجلد العاشر. العدد 2.
- النايلسي، محمد أحمد (2002). علاقة حوادث السير بتشويه الدفاعات النفسية. الكويت: ورقة مقدمة الى مؤتمر حوادث السير في دول الخليج.
- محمد الهادي، رحال غربي (2018، نوفمبر 09). مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق. استرجعت من:
[/http://lab.univ-batna.dz/lpur](http://lab.univ-batna.dz/lpur)
- بوال، ليندزي (2000). مرجع في علم النفس الاكلينيكي للراشدين، ترجمة صفوت فرج. القاهرة: مكتبة الانجلو المصرية.

جامعة نايف، للعلوم الأمنية (2018، نوفمبر 09). جامعة نايف للعلوم الامنية. استرجعت من:

<https://nauss.edu.sa/ar-sa/Pages/default.aspx>

جريدة السلام (2015، ماي 30). الجزائر تصنف في المرتبة 98 عالميا في حوادث المرور. استرجعت

من: <https://www.djazairiess.com/essalam/44417>

خليفة، عبد اللطيف محمد (1998). دراسات في علم النفس الاجتماعي. مصر: دار قباء للطباعة والنشر.

رضوان، سامر جميل (2016، مارس 11). السلوك الصحي والاتجاهات نحو الصحة. استرجعت من:

<https://file1.hpage.com/004814/58/html/gesundheit.htm>

رمضان، زعطوط (2013). نوعية الحياة لدى المرضى المزمنين وعلاقتها ببعض المتغيرات، رسالة

محاضرة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص: علم النفس الاجتماعي. ورقلة، الجزائر: كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الانسانية.

زيتون، عبد المعين (2018، ديسمبر 24). فن القيادة الدفاعية لتجنب الحوادث. استرجعت من:

<http://ouruba.alwehda.gov.sy/node/218442>

صحراوي، عبد الله (2016، فيفري 03). النمذجة البنائية (SEM) ومعالجة صدق المقاييس في

البحوث النفسية و التربوية . مجلة العلوم النفسية والتربوية، 61 p.

طالب، أحسن مبارك (2009). سبل و وسائل الوقاية من حوادث المرور. الندوة العلمية-التجارب

العربية والدولية في تنظيم المرور-. الجزائر: مركز الدراسات والبحوث.

عليان، ربحي مصطفى (2000). مناهج و اساليب البحث العلمي - النظرية والتطبيق-. عمان: دار

صفاء للنشر والتوزيع.

كامل، عبد الوهاب محمد (1988). التوجه الداخلي الخارجي لقيادة السيارات والتورط في حوادثها لدى

بعض الكويتيين. دراسة في علم النفس. طنطا . مصر: . كلية التربية. جامعة طنطا.

معتز، سيد عبد الله (2000). مرجع في علم النفس الاكلينيكي للراشدين، ترجمة صفوت فرج. القاهرة:

مكتبة الانجلو المصرية.

هاجر، سرين زعابطة (2011). علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين،

مذكرة ماجستير غير منشورة. باتنة: قسم علم النفس وعلوم التربية. جامعة باتنة.

وزارة النقل (2017، 05 avril). شبكة الطرق الجزائرية. شبكة الطرق للجزائر. استرجعت من -

Ministère des Travaux Publics et des Transports:

<http://www.mtp.gov.dz/arabic/atlasar/index.1.html>

Références :

- Aberg, Lars (2000). *The role of attitudes in transportation studies*. uppsala: Uppsala University.
- Ajzen, Ice (2015). Consumer attitudes and behavior: the theory of planned behavior applied to food consumption decisions. Dans *Rivista di Economia Agraria* (pp. 121-138). University of Massachusetts, Amherst (USA).
- Alberto Bucchi (2012). traffic psychology and driver behavior. *SIIV - 5th international congress - sustainability of road infrastructures* (p. 974). BOLOGNA, ITALY : ELSEVIER.
- Asghar Razmara (2018, janvier 18). *Prediction of safe driving Behaviours based on health belief model: the case of taxi drivers in Bandar Abbas, Iran*. Récupéré sur <https://doi.org/10.1186/s12889-018-5300-5>
- Assailly, Jean-Pascal (2001). *La mortalité chez les jeunes, Que sais je*. PARIS: PUF.
- Barjonet, Pierre-Emmanuel (2001). *TRAFFIC PSYCHOLOGY TODAY*. NEW YORK: Kluwer Academic Publishers.
- Batool, Zahara (2012). *Attitudes towards Road Safety and Aberrant Behaviour of Drivers in Pakistan. thesis Doctorate in Philosophy*. The University of Leeds, londre.
- Bentler, Peter (2006). *EQS6 Structural Equations -program manual-*. California: the guilford press.
- Bergson (2018, avril 30). *Une Psychologie de La Croyance*. Récupéré sur <https://fr.scribd.com/document/126739177/Bergson-Bos-Une-Psychologie-de-La-Croyance>
- Biecheler (1999). *Conduite automobile et accidents liés à l'alcool, Synthèse INRETS n°35*. Arcueil: Les Collections de l'INRETS.
- Bloch. H, Chemama, R (1991). *Larousse dictionnaire de la psychologie*. paris.
- Brake (2015, MAY 26). *Risky overtaking forces one in seven drivers to take evasive action* . Récupéré sur <http://www.brake.org.uk/>: <http://www.brake.org.uk/news/1437-dl-overtaking-may15>
- BRETON (2001). CONDUITES À RISQUE. *Les cahiers de médiologie*, 64-75.

- Brown, Gary (2015). *Defensive Driving*. NEW YORK: AMRRP.
- Carcary, William Beaton (2000, AUGUST). driving behaviour amongst young drivers through classroom-based pre and post driving test interventions. Stirling, NEW YORK: The Department of Psychology University of Stirling.
- Charbit, Claire (1997). *Les facteurs humains dans les accidents de la circulation; un potentiel important pour des actions de prévention*. MAIF.
- Charrette, Martine (2004). *les clés d'une bonne conduite*. quebec: Société de l'assurance automobile du Québec.
- Clarke (2005). *Voluntary risk taking and skill deficits in young driver*. UK.
- CNPSR (2017, JANVIERS 15). 2014 إلى غاية 2012 إحصائيات حوادث المرور الجسمانية من :المركز الوطني للوقاية و الامن عبر الطرقات
http://www.cnpsr.org.dz/page?page_id=38
- D'ONGHIA, François (2009). *COMMENT PERSUADER LES AUTOMOBILISTES A RESPECTER LES LIMITATIONS DE VITESSE : EFFETS DU CADRAGE ET DE LA PRESENCE D'UNE IMAGE DANS LES MESSAGES DE PREVENTION ROUTIERE*. Thèse pour l'obtention du Doctorat en Psychologie, . université de lorraine, france.
- Delhomme, P (1991). *Comparing one's driving with others' : assessment of abilities and frequency of offences-Evidence for a superior conformity of self-bias*. UK: Accident Analysis and Prevention.
- Dragan Jovanović (2014). THE INFLUENCE OF RISK PERCEPTION AND SELF-ASSESSED DRIVING ABILITIES ON THE BEHAVIOR OF YOUNG DRIVERS. *ROAD ACCIDENTS PREVENTION 2014*. Borsko Jezero: Hotel Jezero.
- Fernandes, R (2004, SEPTEMBRE). Factors Associated with Speeding, Drink-Driving, Driving while Fatigued and Seat Belt Use in a Sample of Metropolitan Sydney Drivers. *In Proceedings of the 2004 Road Safety Research, Policing and Education Conference*. SYDNEY, AUSTRALIA: ICE Australia Pty Ltd,.
- Fildes, B (1991). *Speed behaviour and driver's attitude to speeding*. Monash, Victoria, Australia.: Reprot 16. Monosh University Accident Research Center.
- FORWARD, Sonja (2008). *Driving Violations. Investigating Forms of Irrational Rationality*. UPPSALA: ACTA UNIVERSITATIS UPSALIENSIS.

Green, Lawrance (2016, jun 01). *A Meta-Analysis of Studies of the Health Belief Model with Adults*. Récupéré sur Health Education Research : https://www.researchgate.net/publication/13148785_A_Meta-Analysis_of_Studies_of_the_Health_Belief_Model_with_Adults

HOUME, Koffi Philippe (2009). *Application de la théorie du comportement planifié pour prédire la persévérance des étudiants en sciences naturelles de l'Université de Lomé (Togo)*. l'Université Laval, France: these de doctorat en administration et évaluation en éducation.

Ingham, Rolls (1991). Passenger effects-theoretical and methodological issues. *the International Conference on Traffic Safety* (pp. 244-247). New Dehli: Mac Millan India Limited.

International, Parlay (2002). *Defensive Driving*. Récupéré sur Parlay International (v.2): www.parlay.com

James, Leon (2008, march 12). *Principles of Driving Psychology*. Récupéré sur www.drdriving.org/articles/driving_psy.htm

Jérôme, Laurence (2006). *What We Know About ADHD and Driving Risk. A Literature Review, Meta-Analysis and Critique*. Philadelphia: Current Psychiatry Reports.

Kemeh, John (2010). *ROAD TRAFFIC CRASHES ON THE KONONGO-KUMASI HIGHWAY - TWO YEARS AFTER RECONSTRUCTION*, . University of Science and Technology in Partial Fulfillment of the Requirement.

MacGregor, Donald (2000). *Perceived Risk and Driving Behavior: Lessons for Improving Traffic Safety in Emerging Market Countries*. Berlin, Heidelberg: Springer, Berlin, Heidelberg. Récupéré sur https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-57266-1_4

Masterson, T. L. (2007, DECEMBRE). *PREDICTORS OF INFECTION CONTROL ADHERENCE IN INDIVIDUALS WITH CYSTIC FIBROSIS*. PARTIAL, NEW YORK: Kent State University.

Meite, Amadou (2009). *Approche Chrono psychologique de la conduite automobile*. . *These de doctorat. Ecole Doctorale : Santé, Sciences ; Technologies*. tours. France: Université François – Rabelais De Tours.

MICHELİK, Fabienne (2008). *La relation attitude-comportement: un état des lieux*. besançon, france: UFR des Sciences du Langage, de l'Homme et de la Société.

ministry of Transportation (2014). Defensive driving. *IHSA.ca Magazine*, p. 16.

Morowatisharifabad, Mohamed (2009). *The Health Belief Model Variables as Predictors of Risky Driving Behaviors among Commuters in Yazd, Iran*.
Récupéré sur
https://www.researchgate.net/publication/26804561_The_Health_Belief_Model_Variables_as_Predictors_of_Risky_Driving_Behaviors_among_Commuters_in_Yazd_Iran

Nayum, Alim (2008, may). The Role of Personality and Attitudes in Predicting Risky Driving Behavior. . OSLO, Master of Philosophy in Psychology Department of Psychology. UNIVERSITY OF OSLO, Norvege .

Nicholas J. Ward, P. J (2014, may). Traffic Safety Culture. *ite journal*, pp. 43-47.

Noland, R. B (2005). *Congestion and safety: A spatial analysis of London*. LONDON: Transportation Research Part A: Policy and Practice.

OMS (2004). *Rapport mondial sur la prévention des*. Genève: Organisation mondiale de la santé.

ONS (2018, MARS 10). *REPARTITION DU PARC NATIONAL AUTOMOBILE SELON LE GENRE ET LA WILAYA AU 31/12/2016*. Récupéré sur
<http://www.ons.dz/>: <http://www.ons.dz/-Transports-non-routiers-.html>

ÖZBAY İrem(2017, june). *THE RELATIONSHIP BETWEEN THE HEALTH BELIEF MODEL CONSTURCTS AND DRIVER BEHAVIORS: MEDIATING ROLE OF DRIVING SKILLS*. Récupéré sur
etd.lib.metu.edu.tr/upload/12620972/index.pdf

Pickens, Jeffrey (2005). *Attitudes and Perceptions*. miami, florida: St. Thomas University.

Porter, Brayen (2011). *handbook of traffic psychology*. USA: ELSEVIER.

prevention, t. W. (2018, jun 02). *Road safety - Speed*. Récupéré sur Road safety - Speed - World Health Organization:
www.who.int/violence_injury_prevention/.../road.../speed_en.pdf

- Rakotonirainy, Andry (2006). *Design of Context-aware Systems for vehicles using complex system paradigms*. Queensland; Australia: Centre For Accident Research and Road Safety.
- Reiser, Lorraine (2007, june 06). Health Beliefs and Behaviors. Pittsburgh, Faculty of Nursing in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy, University of Pittsburgh, Pennsylvanie.
- RoyalSociety, f. t (2018, march 13). *Overtaking* . Récupéré sur Overtaking - A9Road: <http://a9road.info/overtaking/>
- Saba Jafarpour, V. R.-M (2014). Determinants of risky driving behavior: a narrative review. *Medical Journal of the Islamic Republic of Iran (MJIRI)*.
- Sécurité Routière, S. D (2012). *Le Conducteur*. Québec: Service De Sécurité Routière Du Québec.
- Sergerie, Diane (2005, novembre). *LA VITESSE AU VOLANT : SON IMPACT SUR LA SANTÉ ET DES MESURES POUR Y REMÉDIER*. Récupéré sur la vitesse au volant: <https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/437-AvisSurLaVitesseAuVolant.pdf>
- Stradling, Meadows (2000). Characteristics of speeding.violating and thrill-seeking drivers. *International Conference on Traffic and Transport Psychology*. Bern.
- Strecher, V. J (2009). *The Health Belief Model.*" In *Health Behavior and Health Education: Theory, Research, and Practice*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Sucha, Matus (2011). *traffic psychology theories, objectives, and methodes*. olomouc - czech republic: palacky university - philosophical faculty - dapartement of psychology -.
- Svenson, O. Fischhoff (2008). *Driving Speed Changes and Subjective Estimates of Time Savings, Accident Risks and Braking*. SWEDEN: Risk Analysis, Social and Decision Research Unit, Department of Psychology, Stockholm.
- TANIGUCHI, Sunji (2018, janvier 10). *Traffic Psychology - Mechanism of Traffic Accidents and Deterrent Measures* -. Récupéré sur www.iatss.or.jp/common/pdf/en/.../iatss40_theory_08.pdf
- Thierry, Caubry (2008). *Conduite et santé, une revue de la littérature*. france: Département Epidémiologie en entreprise INRS.

Tova Rosenbloom (2008, septembre 8). Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at. *The Phoenix Road Safety Studies, The Interdisciplinary Department of Social Sciences*, (p. 698). israel.

Université d' Anger (2018, novembre 09). *Parcours Psychologie sociale des risques et sécurité*. Récupéré sur <http://www.univ-angers.fr/fr/formation/offre-de-formation/master-lmd-MLMD/sciences-humaines-et-sociales-03/master-psychologie-sociale-du-travail-et-des-organisations-program-master-psychologie-sociale-du-travail-et-des-organisations/parcours-psychologie-s>

Walker, Ian (2006, AUGUST). Drivers over taking bicyclists. UNITED KINGDOM, UNIVERSITY OF BATH, UNITED KINGDOM. Récupéré sur www.drianwalker.com/overtaking

Walton, D. Mckeown (2001). *Drivers' biased perceptions of speed and safety campaign messages*. UK: Accident Analysis and Prevention.

Werle, Carolina (2008). *Les Déterminants du Comportement de Santé Préventive*. GRENOBLE; france: CERAG, UPMF.

Wilaya D'Alger .(2018, MARS 10). WILAYA D'ALGER. Récupéré sur <http://www.wilaya-alger.dz/fr/wilaya/>

Wilaya de Batna .(2018, mars 10). Monographie de la Région de Batna. Récupéré sur [www.drccbatna.dz/DocPDF/information_economique/monographie2017.pdf](http://www.drccbatna.dz/www.drccbatna.dz/DocPDF/information_economique/monographie2017.pdf)

Wilaya Elouad .(2018, mars 10). wilaya elouad. Récupéré sur <http://www.wilaya-eloued.dz/Portal/Article.aspx?ArticleId=a78dbed2-6219-40fd-bfdd-71e8591cbf4e&CategoryId=2>

Wilaya De Khenchela (2018, MARS 10). WILAYA DE KHENCHELA. Récupéré sur <http://www.wilaya-khenchela.dz/Wilaya/frmVirtual.aspx?ref=2>

Wilaya de M'sila (2018, MARS 10). WILAYA DE M'SILA. Récupéré sur <http://www.wilaya-msila.dz/?action=formunik&type=menu&idformunik=19>

Wilaya DE Naama (2018, MARS 10). WILAYA DE NAAMA. Récupéré sur Wilaya de Naâma - ANDI: <http://www.andi.dz/index.php/fr/monographie-des-wilayas?id=140>

- Wilaya D'Oran (2018 2018, MARS 10). WILAYA D'ORAN. Récupéré sur <http://www.wilayaoran.dz/31/index.php/fr/oran/wilaya-d-oran/presentation>
- Wilaya De Ouargla (2018, mars 10). wilaya de ouargla. Récupéré sur Wilaya de Ouargla - ANDI: <http://www.andi.dz/index.php/fr/monographie-des-wilayas?id=138>
- Wilaya De Saida (2018, mars 10). wilaya de saida. Récupéré sur Wilaya de Saida - ANDI: <http://www.andi.dz/index.php/fr/monographie-des-wilayas?id=134>
- Wilaya De Sétif (2018, mars 10). wilaya de sétif. Récupéré sur DONNEES HISTORIQUES | wilaya setif: http://www.wilayasetif.dz/?page_id=7382#
- Wilaya De Souk Ahras (2018, MARS 10). WILAYA DE SOUK AHRAS. Récupéré sur <http://www.dsp-soukahras.dz/index.php/presentation-wilaya-de-souk-ahras>
- Wilaya De Tamanrasset (2018, mars 10). wilaya de tamanrasset. Récupéré sur Wilaya de Tamanrasset - ANDI: <http://www.andi.dz/index.php/fr/monographie-des-wilayas?id=124>
- Wilaya De Tipaza (2018, MARS 10). WILAYA DE TIPAZA. Récupéré sur Wilaya de Tipaza - ANDI: <http://www.andi.dz/index.php/fr/monographie-des-wilayas?id=403>
- Wilaya De Tindouf (2018, mars 10). wilaya de tindouf. Récupéré sur <https://www.wilaya-tindouf.dz/article.php?type=presentation>
- Wilaya De Tizi Ouzou (2018, MARS 10). WILAYA DE TIZI OUZOU. Récupéré sur <http://wilaya-tiziouzou.dz/presentation/gp/donn%C3%A9es-g%C3%A9ographiques>
- Wilaya De Tlemcen (2018, MARS 10). WILAYA DE TLEMEN. Récupéré sur Wilaya de Tlemcen - ANDI: <http://www.andi.dz/index.php/fr/monographie-des-wilayas?id=109>
- WHO (2018, 18 فيفري). الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. Récupéré sur <http://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Yil, Julia Lau (2015). *FACTORS ASSOCIATED WITH THE ATTITUDE OF DRIVERS TOWARD ROAD SAFETY: A STUDY AMONG COGNITIVE SCIENCE*

*STUDENTS AT UNIVERSITI MALAYSIA SARAWAK (UNIMAS). UNIVERSITI
MALAYSIA SARAWAK.*