

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieure  
Et de La Recherche Scientifique  
Université –BATNA 01-  
Faculté des Sciences Humaines et  
Sociales  
DEPARTEMENT DE PSYCHOLOGIE  
ET SCIENCES DE L'ÉDUCATION ET  
L'ORTHOPHONIE



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

دراسة في بعض الأساليب المعرفية و علاقتها بسمات الشخصية  
و التفاؤل غير واقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في  
حوادث المرور مفضية إلى الموت  
دراسة ميدانية على عينة من السائقين

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في علم النفس  
تخصص علم النفس العيادي

إعداد  
معتوق سهام

إشراف الأستاذ الدكتور  
جبالي نورالدين  
أمام لجنة المناقشة

الجامعة	الصفة	الدرجة العلمية	اسم الأستاذ
جامعة باتنة1	رئيسا	أستاذ	أ.د/رحال غربي محمد الهادي
جامعة باتنة1	مشرفا ومقرا	أستاذ	أ.د/جبالي نورالدين
جامعة باتنة1	عضوا	أستاذ	أ.د/راجية بن علي
جامعة بسكرة	عضوا	أستاذ	أ.د/جابر نصرالدين
جامعة المسيلة	عضوا	أستاذ	أ.د/ضياف زين الدين
جامعة بسكرة	عضوا	أستاذ	أ.د/تاويريت نورالدين

السنة الجامعية 2016. 2017.



قال تعالى:

﴿ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ

الْمُحْسِنِينَ ﴾

البقرة [195]

وقال أيضا:

﴿ وَلَا تَمْشِ فِي الْأَرْضِ مَرَحًا إِنَّكَ لَن تَخْرِقَ الْأَرْضَ وَلَن تَبْلُغَ

الْجِبَالِ طُُولًا ﴾

الإسراء [37]

# الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع:

إلى أمي الحنونة متعها الله بالصحة و العافية و طول العمر

إلى والدي العزيز الذي لم ينساني بدعائه حفظه الله

إلى زوجي العزيز لحسن

إلى أبنائي: حسناء، حنين فضيلة، عبد الوهاب، خديجة، أماني،

الذين أخذت من وقتهم الكثير.

إلى إخواني وأخواتي و أزواجهم و أبنائهم الأعتاء .

إلى كل المتضررين من حوادث الطرقات.

إلى كل من علمني حرفا.

سهام

# شكر و تقدير

تبعاً لقوله تعالى : ﴿لِنُ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ﴾

[سورة إبراهيم الآية:7]

فإنني أحمد الله كثيرا الذي يسر لي من أمري ووفقني في إتمام هذه الأطروحة.

وبعد شكر الله أتقدم بعظيم امتناني للأستاذ الدكتور جبالي نورالدين، الذي تفضل بالموافقة على الإشراف على هذه الأطروحة فوجدت منه التوجيه السديد ورحابة الصدر ولم يبخل علي بشيء من وقته وجهده وصبره، وأنه لشرف كبير أن يكون مشرفي، فله مني فائق التقدير والاحترام.

ويطيب لي أن أتقدم بالشكر والعرفان إلى الأساتذة الأفاضل الذين قبلوا مناقشة هذه الأطروحة وكل الأساتذة الذين ساعدوني في إتمامها.

كما أتقدم بالشكر وعظيم التقدير إلى السيد محافظ الشرطة: بوخاري السعيد المكلف بخلية الاتصال والعلاقات العامة بأمن ولاية المسيلة.

والسيد قائد مجموعة الدرك الوطني لولاية المسيلة على مساعدته في الوصول إلى العينة .

والشكر موصول أيضا إلى مكاتب المحامين الذين ساعدوني في الوصول إلى عينة الدراسة وعلى رأسهم المحامي غانم لحسن والمحامية وداد معتوق.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر وخالص الثناء إلى أهالي الضحايا الذين ساعدوني كثيرا في هذه الدراسة.

ولا يسعني في النهاية إلا أن أتقدم بشكري وامتناني إلى أسرتي خاصة الزوج الفاضل على صبره طول مساري الدراسي.

أقول لكم جميعا جزاكم الله خيرا الجزاء في الدنيا والآخرة.

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
-	الإهداء
	شكر وتقدير
-	فهرس العناوين
-	فهرس الجداول
-	الملخص
ا، ب، ج	المقدمة
	الفصل التمهيدي: التعريف بالبحث
05	1- إشكالية البحث و تساؤلاته
10	2- أهمية البحث
12	3- أسباب اختيار موضوع البحث
13	4- أهداف البحث
14	5- مفاهيم البحث
21	6- الدراسات السابقة
57	7- فرضيات البحث
	الجانب النظري
	الفصل الأول: الأساليب المعرفية
63	تمهيد
63	1- نشأة الأساليب المعرفية
65	2- تعريف الأساليب المعرفية.
66	3- خصائص الأساليب المعرفية.
68	4- تصنيف الأساليب المعرفية.
68	1.4 أسلوب الاعتماد والاستقلال عن المجال الإدراكي
69	2.4 أسلوب الاندفاع التروي المعرفي
69	3.4 أسلوب تحمل /عدم تحمل الغموض
70	4.4 البأورة في مقابل الفحص
70	5.4 التبسيط المعرفي / التعقيد المعرفي
71	6.4 المخاطرة في مقابل الحذر آو الحرص
71	7.4 الضبط المرن في مقابل الضبط المقيد

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
71	5 - أهمية دراسة الأساليب المعرفية.
72	6- أسلوب الاندفاع / التروي المعرفي
72	1.6 نشأة أسلوب الاندفاع/ التروي
74	2.6 مفهوم أسلوب الاندفاع /التروي المعرفي
76	3.6 خصائص الأفراد ذوي أسلوب الاندفاع / التروي
77	4.6 قياس أسلوب الاندفاع / التروي
78	5.6 العوامل المؤثرة في أسلوب التروي / الاندفاع المعرفي
79	6.6 محددات بعد الاندفاع / التروي
80	7.6 علاقة الأسلوب المعرفي التروي / الاندفاع ببعض المتغيرات
82	7- تعديل أسلوب التروي / الاندفاع المعرفي
83	8 - الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي
83	1.8 نشأة الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي
84	2.8 مفهوم الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي
84	3.8 خصائص الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي
87	4.8 قياس الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي
88	خلاصة
	الفصل الثاني :الشخصية و سماتها
92	1- لمحة تاريخية عن الشخصية
93	2- بعض تعار يف الشخصية.
95	3- العوامل المؤثرة في تكوين ونمو الشخصية.
95	1.3 العوامل البيولوجية
96	2.3 الوراثة
96	3.3 البيئة
97	4.3 النضج
97	5.3 التعلم
98	6.3 الأسرة
98	7.3 المدرسة
98	8.3 جماعة الرفاق
99	9.3 وسائل الإعلام

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
99	4- علاقة الشخصية ببعض المفاهيم
100	5 - نظريات الشخصية
100	1.5 نظرية الأنماط
102	2.5 نظرية التحليل النفسي
105	3.5. النظرية المعرفية
106	4.5. نظرية السمات
109	6- السمة
109	1.6 تعريف السمة
110	2.6 خصائص السمات
110	3.6 تصنيف السمات
110	1.3.6 سمات عقلية و معرفية
111	2.3.6 سمات وجدانية و انفعالية
111	3.3.6 سمات دافعية
111	4.3.6 سمات اجتماعية
111	4.6. أنواع السمات
111	1.4.6. السمات العامة أو المشتركة
112	2.4.6. السمات الفردية
113	7- وسائل قياس الشخصية
113	1.7 الاختبارات الموضوعية للشخصية
122	2.7 الاختبارات الإسقاطية للشخصية
123	8- علاقة الأساليب المعرفية بالشخصية
127	خلاصة
	الفصل الثالث: التفاؤل غير الواقعي
130	تمهيد
130	1- تعريف التفاؤل
131	2-العوامل المحددة لدرجات الأفراد في التفاؤل
131	1.2.العوامل البيولوجية
132	2.2.العوامل الاجتماعية

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
133	3.2.المواقف الاجتماعية المفاجئة
133	3-النظريات المفسرة لمفهومي التفاؤل و التشاؤم
133	1.3نظرية التحليل النفسي
134	2.3 النظرية السلوكية
135	3.3 النظرية المعرفية
135	4. صفات و ملامح الشخصية المتفائلة
137	5- أنواع التفاؤل
137	1.5.مفهوم التفاؤل الوظيفي الإستعدادي
137	1.1.5.أدوات قياس التفاؤل الإستعدادي
139	2.5.مفهوم التفاؤل غير الواقعي
141	1.2.5. أدوات قياس التفاؤل غير الواقعي
142	3.5.علاقة التفاؤل غير الواقعي ببعض المتغيرات
142	1.3.5.التفاؤل غير الواقعي و المشكلات الصحية
145	2.3.5.التفاؤل غير الواقعي والشخصية
148	3.3.5.التفاؤل غير الواقعي و علاقته بحوادث المرور
148	4.3.5.التفاؤلية الدفاعية و حوادث المرور
150	خلاصة
	الفصل الرابع : سلوك السياقة
153	تمهيد
155	1- مفهوم سلوك السياقة
156	2-أنواع سلوك السياقة
156	1.2.سلوك السياقة الصحي
156	1.1.2 العوامل المؤثرة على سلوك السياقة الصحي
158	2.2. سلوك السياقة الخطرة
158	1.2.2.العوامل المؤثرة في سلوك السياقة الخطرة:
161	3- سيكولوجية السائق

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
161	1.3. مفهوم السائق
162	2.3. الخصائص النفسوفيزيولوجية للسائق
165	3.3. المهارات المطلوبة في السائق
166	4.3. تصنيف السائقين
172	4- الأنماط الشخصية للسائقين
174	5- علاقة مصدر الضبط بسلوك السياقة
175	6- علاقة الكفاءة الذاتية بسلوك السياقة
176	7- علاقة سلوك السياقة المتسم بالمخاطرة بحوادث المرور
178	خلاصة
الفصل الخامس: حوادث المرور	
182	تمهيد
182	1- مفهوم حوادث المرور
184	2- عناصر حوادث المرور
184	3- خصائص حوادث المرور
186	4- أنواع حوادث المرور
188	5- أسباب حوادث المرور
188	1.5. الأسباب المباشرة
192	2.5. الأسباب غير المباشرة
195	6 - النظريات المفسرة لحوادث المرور
195	1.6 النظرية القدرية
195	2.6 نظرية التحليل النفسي
196	3.6. نظرية الميل لاستهداف الحوادث
197	4.6 نظرية الضغط و التكيف
198	5.6 النظرية التجريبية
198	7- آثار حوادث المرور
198	1.7 الآثار الاجتماعية
199	2.7 الآثار الاقتصادية
200	3.7 الآثار النفسية
201	8- إحصائيات حوادث المرور

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
203	9-تطبيق العقوبات الشرعية على جرائم و مخالفات حوادث المرور
204	10-التكيف القانوني لحوادث المرور . قراءة في قانون المرور الجزائري
211	11-دور المدرسة في التوعية المرورية
212	12-دور مدارس تعليم السياقة في التقليل من حوادث المرور
213	13-دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الوقاية من حوادث المرور
216	14-دور الإعلام الأمني في الوقاية من حوادث المرور
217	15-علاقة الأساليب المعرفية بحوادث المرور
218	16-علاقة سمات الشخصية بحوادث المرور
221	خلاصة
	الجانب التطبيقي
	الفصل السادس: الإجراءات الميدانية للدراسة
225	1. الدراسة الاستطلاعية
226	1.1 الهدف من الدراسة الاستطلاعية
226	2.1 مكان و زمان إجراء الدراسة الاستطلاعية
227	3.1 خصائص عينة الدراسة الاستطلاعية
230	2. الخصائص السيكومترية لأدوات القياس
231	1.2 اختبار الأشكال المتضمنة (الصورة الجمعية
231	1.1.2 تصحيح اختبار الأشكال المتضمنة ( الصورة الجمعية )
232	2.1.2 صدق اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية
237	3.1.2 ثبات اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية
238	2.2 اختبار تزاوج الأشكال المألوفة (ت ا م 20 )
238	1.2.2 تصحيح اختبار تزاوج الأشكال المألوفة (ت ا م 20 )
239	2.2.2 صدق اختبار تزاوج الأشكال المألوفة (ت ا م 20 )
244	3.2.2 ثبات اختبار تزاوج الأشكال المألوفة (ت ا م 20)
245	3.2 قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية
247	1.3.2 طريقة تصحيح قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية
248	2.3.2 صدق قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية
258	3.3.2 ثبات قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية
259	4.2. مقياس التفاؤل غير الواقعي

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
259	1.4.2. خطوات بناء مقياس التفاؤل غير الواقعي
261	2.4.2. تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي
262	3.4.2. الخصائص السيكومترية لمقياس التفاؤل غير الواقعي
262	أولاً: حساب صدق الاتساق الداخلي
265	ثانياً: حساب الصدق التمييزي
266	4.4.2. حساب ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي
266	أولاً: حساب معامل الثبات الفاكرومناخ
267	ثانياً: حساب معامل الثبات بطريقة التجزئة النصفية
268	3. إجراءات الدراسة الأساسية
268	1.3. منهج الدراسة
269	2.3. حدود الدراسة
269	3.3. عينة الدراسة
270	4. أدوات الدراسة
270	1.4. مصادر جمع المادة العلمية النظرية
271	2.4. مصادر جمع المادة العلمية الميدانية
271	5. المعالجة الإحصائية
273	خلاصة
	الفصل السابع: عرض و تحليل النتائج
275	تمهيد
276	1. نتائج الدراسة و تفسيرها
276	1.1. نتائج الفرضية الرئيسية و تفسيرها
278	2.1. نتائج الفرضية الفرعية الأولى و تفسيرها
283	3.1. نتائج الفرضية الفرعية الثانية و تفسيرها
285	4.1. نتائج الفرضية الفرعية الثالثة و تفسيرها
287	5.1. نتائج الفرضية الفرعية الرابعة و تفسيرها
289	6.1. نتائج الفرضية الفرعية الخامسة و تفسيرها
292	7.1. نتائج الفرضية الفرعية السادسة و تفسيرها
293	8.1. نتائج الفرضية الفرعية السابعة و تفسيرها
295	9.1. نتائج الفرضية الفرعية الثامنة و تفسيرها

## فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
296	10.1. نتائج الفرضية الفرعية التاسعة و تفسيرها و مناقشتها
298	2. مناقشة نتائج الدراسة
298	1.2. مناقشة نتائج الفرضية الرئيسية
300	2.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الأولى
302	3.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثانية
304	4.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثالثة
305	5.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الرابعة
307	6.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الخامسة
308	7.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية السادسة
309	8.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية السابعة
311	9.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثامنة
311	10.2، مناقشة نتائج الفرضية الفرعية التاسعة
312	3. المقترحات والتوصيات
315	4. الدراسات المستقبلية
316	خاتمة
320	قائمة المراجع
336	الملاحق

## فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	رقم الجدول
85	يوضح خصائص الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الاعتماد في مقابل الاستقلال على المجال الإدراكي	1
86	يوضح خصائص الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الاعتماد في مقابل الاستقلال على المجال الإدراكي حسب الخولي	2
136	يوضح صفات الشخصية المتفائلة	3
165	يوضح تقسيم السواق وفق مهارتهم	4
227	يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير السن	5
228	يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير الحالة العائلية	6
229	يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير المؤهل العلمي	7
230	يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير مدة السياقة الفعلية	8
233	يوضح معاملات الارتباط بين كل مجال من مجالات الاختبار و الدرجة الكلية للاختبار	9
234	يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل بند ببعده في اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية.	10
235	يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل قسم بالدرجة الكلية للاختبار الأشكال المتضمنة	11
236	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات الاعتماد/الاستقلال باستخدام معامل الارتباط بيرسون	12
237	يبين قيمة معامل Alpha Cronbach's	13
240	يوضح معامل الارتباط بين درجة كل مفردة و الدرجة الكلية لبعده زمن الكمون و عدد الأخطاء	14
242	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات اختبار تزواج الأشكال المألوفة بالنسبة لبعده الدقة باستخدام معامل الارتباط بيرسون	15
243	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات مقياس التروي/ الاندفاع بالنسبة لبعده كمون الاستجابة باستخدام معامل الارتباط بيرسون	16
245	يبين قيمة معامل Cronbach's Alpha لإختبار تزواج الأشكال المألوفة	17
246	يوضح توزيع عبارات المقياس على مجالاته	18
249	يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل بند ببعده في قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية .	19
251	يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل بعد بالدرجة الكلية لقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية .	20
252	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد العصائية باستخدام معامل الارتباط بيرسون	21
253	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد الانبساطية باستخدام معامل الارتباط بيرسون	22
254	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد الانفتاح على الخبرة باستخدام معامل الارتباط	23
255	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد الموافقة باستخدام معامل الارتباط بيرسون	24
256	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد يقظة الضمير باستخدام معامل الارتباط بيرسون	25
257	يوضح صدق الاتساق البنائي قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية	26
259	يبين قيمة معامل Cronbach's Alpha أداة الدراسة	27

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
28	يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات مقياس التفاؤل غير الواقعي باستخدام معامل الارتباط بيرسون	263
29	يوضح حساب الصدق التمييزي لمقياس التفاؤل غير الواقعي	265
30	يوضح ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي الفا كرومناخ	266
31	يوضح ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي بطريقة التجزئة النصفية	267
32	بين مصفوفة الارتباط بين متغيرات (الاندفاع /التروي) و (الاعتماد و الاستقلال ) و سمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي	277
33	:يوضح إجابات أفراد العينة الصحيحة والخاطئة على أشكال مقياس الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي	279
34	يوضح توزيع إجابات أفراد العينة حسب الدرجات المتحصل عليها في إجابتهم على مقياس الاعتماد/الاستقلال	280
35	إجابات توزيع أفراد العينة حسب نوع الأسلوب الاعتماد / الاستقلال على المجال الإدراكي	281
36	مستويات (الاعتماد / الاستقلال) على المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت	282
37	مستويات (الاندفاع و التروي المعرفي) لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت	283
38	تصنيف أفراد العينة حسب أبعاد مقياس الأسلوب المعرفي ( الاندفاع/ التروي)	284
39	بين مستوى سمات الشخصية لدى أفراد عينة الدراسة	286
40	يبين مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة	288
41	بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين بعد كمون الاستجابة المستغرق في اختبار	290
42	بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين بعد الدقة في اختبار الأسلوب المعرفي ( الاندفاع /التروي ) و قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لدى أفراد العينة	291
43	بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) و التفاؤل غير الواقعي لدى افراد العينة	292
44	بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد و الاستقلال ) على المجال الإدراكي و سمات الشخصية لدى أفراد العينة	294
45	بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد و الاستقلال ) على المجال الإدراكي و التفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة	296
46	بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين التفاؤلية غير الواقعية و سمات الشخصية لدى أفراد العينة	297

## فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
287	يوضح مستويات السمات الشخصية لدى أفراد	1
289	يوضح المستوى المرتفع للتفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة	2

# دراسة في بعض الأساليب المعرفية وعلاقتها بسمات الشخصية والتفاؤل غير واقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت

– دراسة ميدانية على عينة من السائقين –

## ملخص الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية إلى معرفة العلاقة بين الأساليب المعرفية الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والتروي والاندفاع المعرفي وسمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت.

في ولاية المسيلة وبعتماد المنهج الوصفي الارتباطي لملائمته لموضوع الدراسة ولتحقيق أهدافها اعتمدت الباحثة على المقاييس التالية:

- اختبار الإشكال المنتظمة (الصورة الجمعية) لقياس أسلوب الاستقلال والاعتماد على المجال الإدراكي لـ"وتكن".

- اختبار تزواج الإشكال المألوفة لـ"كاجان".

- قائمة العوامل الخمسة الكبرى في الشخصية لـ"كوستا" و"ماكري" ترجمها للعربية الأنصاري.

- مقياس التفاؤل غير الواقعي من إعداد الباحثة "معتوق سهام".

طبقت المقاييس على عينة قدرها 97 سائق شاحنة متورط في حادث مرور مفضي إلى الموت

وخلصت الدراسة إلى:

- لا توجد علاقة بين أسلوب (الاندفاع/التروي) و(الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- وجود ميل عام للأسلوب المعرفي الاستقلال عن المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

- وجود ميل للأسلوب المعرفي الاندفاع لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- سمة يقظة الضمير هي السمة السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت مرتفعا.
- لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين سمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

#### الكلمات المفتاحية:

الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي، الاندفاع والتروي المعرفي، سمات الشخصية

التفاؤل غير الواقعي، سائقي الشاحنات، حوادث المرور.

# **Study In some cognitive styles and its relation with personality traits and unrealistic optimism among truck drivers involved in fatal traffic accidents**

**A field study on a sample of drivers**

## ***Summary:***

The present study aims to find out the relation between cognitive styles (field dependence vs independence) and (impulsivity vs reflectivity) and personality traits and unrealistic optimism among drivers involved in deadly traffic accidents .

In M'sila With the adoption of the descriptive approach Correlative for suitability to the subject of study and to achieve its objectives, the researcher adopted the following tests : the group embedded figures test , which was prepared by AL sharqawi & Al shaikh was used for identifying the cognitive style ( field dependence vs independence ).

- matching familiar figures test prepared by KAGAN.
- The list of five major factors of the personality Costa and McCrae the Arabic translation of Al Ansari.
- Unrealistic optimism test prepared by MATOUG SIHAM

The standards applied on a sample of 97 Truck drivers involved in fatal traffic accident , and the study concluded:

- There is no relation between the two styles ( impulsivity vs reflectivity) and (field dependence vs independence ) on The cognitive domain, and personality traits, as well as unrealistic optimism among truck drivers involved in fatal traffic accidents.
- There is a tendency in the cognitive style of Independence for cognitive area among truck drivers involved in fatal traffic accidents.

- a general tendency for impulsive cognitive style of truck drivers involved in traffic accidents which leads to death.
- Conscientious trait is the dominant trait on the members of the selected sample .
- The high level of unrealistic optimism among truck drivers involved in fatal traffic accidents.
- There is no statistically significant relation between cognitive style (impulsivity vs reflectivity) And personality traits among truck drivers involved in fatal traffic accident.
- There is no statistically significant relation between cognitive style (impulsivity vs reflectivity) and unrealistic optimism among truck drivers involved in traffic accident leads to death.
- There is no statistically significant relation between cognitive style(field dependence vs independence) and personality traits among truck drivers involved in fatal traffic accident.
- There is no statistically significant relation between cognitive style (field dependence vs independence) and unrealistic optimism among truck drivers involved in in traffic accidents leads to death.
- There is no statistically significant correlation between personality traits and unrealistic optimism.

**key words :**

Cognitive styles ( field independence vs dependence) , ( impulsivity vs reflectivity) , personality traits , unrealistic optimism , truck drivers , Fatal traffic accidents.

## مقدمة:

تعاني المجتمعات النامية من مشكلة حوادث المرور، فلو تمعنا في الأرقام الرهيبة والمفزعة الصادرة عن الهيئات المسؤولة عن إحصائيات حوادث الطرقات، لوجدنا أنها في تزايد مستمر، إذ أن أكثر من مليون و200 ألف شخص يموتون سنويا، وحوالي خمسة عشر مليون شخص يصابون بأضرار متفاوتة الخطورة.

والجزائر كباقي الدول مستها الظاهرة حيث سجلت حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (4610) شخصا لقوا حتفهم منهم (1500) نقل أعمارهم عن 30 سنة لعام (2015)، بينما في سنة (2016) تم تسجيل أزيد من (3718) حالة وفاة منها 21 ألف أصيبوا بجروح وعاهات مستديمة، هذا فضلا عن الآثار النفسية والاجتماعية والاقتصادية التي تتجم عنها هذه الحوادث، التي شغلت بال المسؤولين والمواطنين مما جعل التصدي لهذه المشكلة غاية في الأهمية، وضرورة تضافر الجهود قصد التصدي لتلك الحوادث لأنها مسؤولية مشتركة تقع على عاتق كل الفئات.

ولا يخفى على أحد أن مسببات حوادث المرور لها ثلاث عوامل متداخلة ومترابطة وهي العنصر البشري معتبرا سائق المركبة العامل الأول الذي يتقدم باقي العوامل المتسببة في وقوع حوادث المرور، وعنصري الطريق والبيئة.

ومع تواصل حوادث المرور وحصدها للأرواح يوميا توجه أصابع الاتهام إلى أصحاب شاحنات الوزن الثقيل، والتي تسببت في الحوادث المميتة، إذ يمارس بعض سائقي الشاحنات سلوكات خطيرة كالقيادة بسرعة جنونية فائقة دون مراعاة لقانون المرور، أو لحقوق الآخرين من مستخدمي الطرقات، أو كالتجاوزات الخطيرة التي يتعمدها هؤلاء السواق وستتفرق أضعاف الوقت التي تستغرقه السيارات الصغيرة، مما يربك ويذهب تركيز أصحاب المركبات الصغيرة، وينتج عنها حالات مفزعة في أعداد الموتى جراء الحوادث نتيجة اختلاف الحجم والقوة بين المركبتين.

أما على مستوى ولاية المسيلة التي تمثل مجال الدراسة فان مئات الحوادث تطرق أبواب طرقاتها، وحسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تم احتلالها للمرتبة الرابعة في سنة 2014 بـ 702 حادث مرور .

جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على نوع من أنواع مرتكبي الحوادث المرورية المميّنة والذي يتمثل في سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور المفضية إلى الموت في محاولة دراسة الناحية السيكولوجية والمعرفية وسماتهم الشخصية وهذا نظرا لندرة الدراسات التي تناولت هذه الظاهرة. بهدف الوصول إلى معرفة الأساليب المعرفية وعلاقتها بسمات الشخصية والتفاوت غير الواقعي لدى مرتكبي حوادث المرور قصد الوصول إلى الأسباب الحقيقية المؤدية إلى ارتكاب جرائم الطرقات. واخترنا في هذه الدراسة نوعين من الأساليب المعرفية وهما: الاعتماد في مقابل الاستقلال على المجال الإدراكي والاندفاع في مقابل التروي المعرفي.

ولتحقيق أهداف الدراسة تم الاعتماد على الخطة التالية التي شملت جانبين أحدهما نظري والآخر تطبيقي، إذ احتوى الجانب النظري على الفصل التمهيدي وخمسة فصول تناولنا في الفصل التمهيدي التعريف بالبحث والتطرق إلى تحديد إشكالية البحث وتساؤلاته والتطرق إلى أهمية البحث وأسباب اختياره وكذا الأهداف المرجوة منه، مع تحديد مفاهيم البحث وذكر الدراسات السابقة ذات العلاقة، وأخيرا فرض الفرضيات.

والفصل الأول تناول متغير الأساليب المعرفية، وبشيء من التفصيل اخترنا نوعين من الأساليب وهما:الاندفاع/ التروي والاعتماد والاستقلال على مجال الإدراكي، نشأتهاالعوامل المؤثرة فيهما، وطرق قياس كل من هذين النوعين من الأساليب.

في حين الفصل الثاني تطرق إلى الشخصية وسماتها وعلاقتها ببعض المتغيرات كما تناولنا الشخصية وعلاقتها بالأساليب المعرفية، أما الفصل الثالث فقد تناول التشوه المعرفي التفاؤل غير الواقعي وفيه تناولنا مفهوم التفاؤل، والعوامل المحددة لدرجات الأفراد فيه كما

تطرقنا إلى أهم النظريات المفسرة له لننتقل بعدها إلى العنصر الأساسي في الفصل ألا وهو التفاؤل غير الواقعي تناولنا مفهومه، أدوات قياسه، وعلاقته ببعض المتغيرات كالشخصية وحوادث المرور.

بينما الفصل الرابع تطرق إلى سلوك السياقة، الصحة منها والخطرة وعلاقتها بكل من التفاؤل غير الواقعي وكذا سمات الشخصية لدى السواق، ومعرفة أهم العوامل المؤثرة في كل من أنواعها والتطرق إلى مهارات السائق الكفاء، وتصنيف السائقين، كما تناولنا سلوك السياقة وعلاقتها بمصدر الضبط والكفاءة الذاتية والخروج بملخص الفصل.

أما الفصل الخامس فقد تم التركيز فيه على حوادث المرور ومعرفة الأسباب والعوامل المسببة لها وكذا معرفة أهم النظريات المفسرة لها بالإضافة دراسة علاقة حوادث المرور مع كل متغيرات الدراسة السابقة الذكر.

وفي الجانب الميداني فقد اشتمل على فصلين: الفصل السادس تناول الإجراءات الميدانية للدراسة واحتوى النقاط الأساسية من دراسة استطلاعية، العينة وكيفية اختيارها وأدوات الدراسة والمعالجة الإحصائية.

وجاء الفصل السابع بعرض وتحليل النتائج المتوصل إليها، ومناقشتها وربطها بالنتائج النظرية وبالدراسات السابقة والخروج بأهم المقترحات البحثية، وأخيرا خاتمة الدراسة.



# الفصل التمهيدي: التعريف بالبحث

1. إشكالية البحث وتساؤلاته

2. أهمية البحث

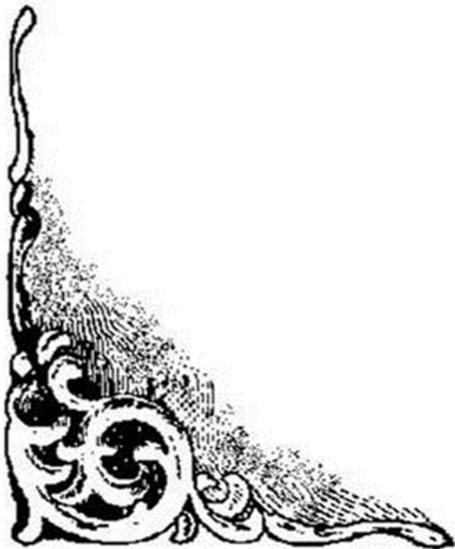
3. أسباب اختيار موضوع البحث

4. أهداف البحث

5. مفاهيم البحث

6. الدراسات السابقة

7. فرضيات البحث



## 1 . إشكالية البحث وتساؤلاته:

تعاني العديد من الدول في ارتفاع أعداد قتلى حوادث الطرقات، وتفيد بعض الدراسات والتنبؤات لخبراء منظمة الصحة الدولية الذين يتوقعون أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور سوف تزداد وتؤدي إلى وفيات مالا يقل عن مليونين و 400 ألف نسمة بحلول عام(2030) وأن الغالبية منهم سوف يكون في الدول النامية. (Gabrielsen ,2008 p 14).

والجزائر ضمن المراتب الأولى عربيا في حصيلة حوادث المرور التي ترتفع من سنة إلى أخرى، لتزيد من عدد الضحايا ونسبة المعوقين والمصابين بمختلف العاهات بسبب حوادث المرور.

في هذا الإطار كشفت أرقام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عن أزيد من(3718) قتيل وأكثر من 21 ألف جريح خلال سنة 2016. وأمام هذه الأرقام المخيفة والارتفاع الرهيب في عدد الضحايا حرك فينا الإحساس بوجود المشكلة وبضرورة معالجتها وإيجاد طرائق للتقليل منها.

إن الحوادث المرورية من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية، لأنها تستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هوالعنصر البشري.

ولاشك أن لهذه الحوادث أثارا وخيمة تمس الفرد والمجتمع، ونتائجها ذات مستويات متعددة فعلى المستوى النفسي تترك صدمات نفسية للمصابين وتفق طاقة الاحتمال عند الكثيرين وهي لا تقتصر على مرتكبي الحوادث بل تتعدى إلى مرافقيهم، وأسرههم، وذويهم وحتى لمن شاهد الحادث، وقد تظهر أعراض اضطرابات ما بعد الصدمة، وما ينتج عنها من اضطرابات انفعالية كالقلق والتوتر وحالات الاكتئاب و اختلال الشعور بالأمن النفسي لدى الفرد .

أما على المستوى الاجتماعي، فإن لهذه الحوادث المرورية أثارا تتمثل في ضعف القدرة على أداء العمل للمصابين نتيجة العجز والإعاقة، وانحراف الأبناء، وتسريحهم من المدرسة بسبب غياب رب الأسرة أو الوالدين كليهما، وإذا تناولنا الخسائر الاقتصادية الناتجة عن حوادث المرور هي الأخرى تلحق خسائر هائلة بالضحايا وأسرهم، وترهق اقتصاد البلاد وتقف حجر عثرة في نموه وتطوره، وقد أكدت بعض الإحصائيات أن تكلفة الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية في الدول النامية تقدر بحوالي 65 مليار دولار سنويا وهذا يفوق ما تحصل عليه هذه الدول من معونات للتنمية الذي هو سبب معيق لها.

(عبد العال، 1997: 13 - 14).

مما زاد من حيرة واهتمام المسؤولين، والإسراع في إيجاد حلول فعلية للتخفيف من مخلفات حوادث المرور وذلك بمنح رخصة السياقة بالتنقيط، وتطبيق إجراءات ردية صارمة في مشروع قانون المرور الجزائري، خاصة على سائقي المركبات الثقيلة الذين يتسببون في ارتكاب جنحة القتل غير العمدي وذلك بتسليط عليهم أقصى العقوبات.

والمتتبع للدراسات والبحوث التي تناولت جرائم المرور يلاحظ أن أسبابها، وعواملها متعددة ومتداخلة، فقد أرجعها البعض إلى طبيعة الطرقات وتأثير الأحوال الجوية، والبعض الأخر أرجعها إلى عوامل متعلقة بالمركبات وغالبية الدراسات أرجعتها إلى العنصر البشري وبالدرجة الأولى إلى السائقين، إذ بينت مصالح الدرك الوطني الجزائري أسباب هذه الحوادث إلى مجموعة من العوامل أهمها السرعة المفرطة، التجاوز الخطير، اللامبالاة وكذا عدم احترام مسافة الأمان، كما أرجعوها أيضا إلى السياقة في حالة السكر، مهملين العامل النفسي فالإفراط في الثقة والميل إلى المخاطرة وتأثير سمات الشخصية، كلها عوامل تلعب دورا هاما في بروز السلوكات التي تؤدي إلى ارتكاب حوادث المرور، هذا ما أثبتته دراسة سعد الدين بوطبال حول تأثير سمات الشخصية المتضمنة في الأبعاد الآتية (المقبولية، الضمير الحي، العصابية) على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين، وتقسيم (بانان 1985) بين أن

الحوادث المرورية يرتكبها إما أشخاص ذوي سوابق جرمية، أو ذوي سوابق نفسية أو الذين يعانون من نقص في الذكاء. وفي دراسة الصالح أبركان وتوفيق برغوتي 2015 أسفرت عن تأثير التفاؤلية غير الواقعية على سلوك السياقة الخطير خاصة في بعدي الثقة الذاتية المفرطة والسرعة في القيادة.

وعلم النفس بصفته علم دراسة السلوك يهتم بدوافع السلوك وتفسيره والتنبؤ به، لا سيما من خلال دراسة الأساليب المعرفية التي تلعب دورا هاما في دراسة الشخصية، التي لها القدرة على تفسير الكثير من جوانبها المعرفية والانفعالية، وحتى الوجدانية، فمعرفة

خصائص ومميزات ذوي الأساليب المعرفية المختلفة أساسا يعتمد عليه في معرفة أسلوب التعامل مع الموقف وإدراكه، ويساعد أيضا في التنبؤ بدرجة معقولة من الدقة ونوع السلوك. (الشريف، 1981: 90). هذا ما أكده بدري فندي إذ بين أنه بمجرد تحديد الأسلوب المعرفي الذي يسلكه الفرد يمكن التعرف على جوانب وسمات الشخصية ومدى قدرة الفرد على التصرف في المواقف المختلفة. (بدري، 1993: 14).

إن معرفة الأساليب المعرفية السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور المفضية إلى الموت محدد من محددات الشخصية، والتي من خلالها يمكن التنبؤ بالسلوك التهورى والاندفاعى للسائقين، ففي دراسة قام بها (إيفرسون و رندمو) عن الشخصية ومخاطرة القيادة أظهرت أن الذين يتسمون بالبحث عن الإحساس والغضب أثناء القيادة يشتركون أكثر في المخاطرة حين يقودون السيارة مقارنة بأولئك الذين يحصلون على درجات أقل في هذه المتغيرات، كما يعد متغير التفاؤلية غير الواقعية، من المتغيرات النفسية التي لها علاقة وطيدة بحوادث المرور، باعتبارها ميكانيزم دفاعي إنكاري لخفض القلق وكنزعة للأنانية تدفع الأفراد للتقليل من احتمالات وقوعهم في الخطر، بينما يعتقدون في وقوع الخطر والأحداث السيئة للآخرين دونهم. (Tedesco , hilman 1999).

ومن خلال إطلاع الباحثة على التراث السيكولوجي لجرائم المرور، بينت الدراسات أن هناك علاقة بين بعض الخصائص، والسمات النفسية وسلوك المخاطرة في قيادة السيارات، وأثبتت أيضا أنهم يندرجون ضمن نموذج أصحاب التحكم الخارجي، ويفتقرون إلى الحذر والفتل في الخطوات الاحتياطية، لتجنب الوقوع في النتائج غير المرغوبة، كما يعد الغضب كحالة وكسمة من الأسباب المؤدية والمحتملة للوقوع في الحوادث، وفي هذا السياق أفرزت نتائج دراسة (النافع، والسيف 1988) عن وجود ارتباط جوهري بين سمات الشخصية السلبية التي تتسم بالاندفاعية، القهرية والعصابية والقلق وسلوك القيادة الخطرة.

(النافع، والسيف 1988 : 06. 02).

وفي دراسة بستونجي (pestonjee, 1980) التي كانت بعنوان العوامل الشخصية المرتبطة بحوادث الطرقات والتي هدفت إلى معرفة العوامل الشخصية التي تميز فئة المستهدفين للحوادث إذ أظهرت نتائج الدراسة أن السائقين المستهدفين للحوادث المرورية يختلفون اختلافا دالا عن غير المستهدفين في عدد الصفات التي يتصفون بها وترتبط بالوقوع في الحوادث وهي الاندفاع، التردد، الاكتئاب والقلق والحساسية الزائدة. (مجر، 2011: 29).

كما أفرزت دراسة (Ulberg, 2000) أن سمات الشخصية ضد الاجتماعية، التي تتميز بالانحراف الاجتماعي والعدائية والاندفاعية هي الأكثر ارتكابا للحوادث المرورية وجاءت دراسة رقان وآخرون (Regan&al, 1955) حول الكشف عن التفاؤل غير الواقعي على عينة من الطلاب، وذلك بتطبيق مقياس Weinstein للتفاؤل غير الواقعي، أشارت نتائج الدراسة إلى أن المفحوصين كانوا أكثر تفاؤلا غير واقعي بالنسبة لأنفسهم وأخوتهم وأصدقائهم. (الأنصاري، 2001: 205).

وفي دراسات أخرى حديثة كدراسة زعابطة و دراسة بوطبال تناولا متغير التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بجرائم المرور أظهرت نتائج دراستهما أن هذا المتغير شائع لدى السائقين مرتكبي الحوادث المرورية، ويرجع هذا إلى اعتقادهم أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب

الآخرين، ولا تصيبهم شخصياً وهذا الاعتقاد الخاطئ وغير الواقعي يحمل السائقين ركوب المخاطر بجرأة غير عادية، وإهمالهم للإجراءات الوقائية اللازمة، مما تضاعف احتمالات تعرضهم للأخطار والحوادث. وأكد كرم الله عبد الرحمان في دراسته التي تهدف إلى تحليل إحصاءات حوادث المرور التي وقعت في المملكة العربية السعودية أن اللامبالاة والتهور وعدم الكفاءة والخبرة والإفراط في الثقة بالنفس هي من بين أسباب حوادث المرور.

وإيماناً منا بخطورة المشكلة على الفرد والمجتمع وبتأثير المتغيرات النفسية على سلوك الفرد جاءت دراستنا هذه بمحاولة معرفة العلاقة بين الأساليب المعرفية وكل من سمات الشخصية والتفاؤل الغير واقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت.

ومن خلال ماتم ذكره نطرح التساؤل الرئيسي التالي:

هل توجد علاقة بين أسلوب المعرفة (الاندفاع/التروي) و(الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

**التساؤلات الفرعية:**

1. ما مستوى (الاعتماد/ الاستقلال) على المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟
2. ما مستوى (الاندفاع/التروي) المعرفي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟
3. ماهي سمة الشخصية السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

4. ما مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

5. هل توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

6. هل توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي) والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

7. هل توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

8. هل توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

9. هل توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين سمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت؟

## 2. أهمية البحث:

تعد الحوادث المرورية من المشكلات الاجتماعية التي تعاني منها الدول النامية والمتقدمة على حد سواء لكونها اعتداء على الحقوق والحريات الشخصية وعلى الأموال العامة والخاصة على السواء، وتصنف ضمن الجرائم المرورية وهي الأكثر خطورة من بعض الجرائم الجنائية الأخرى، وتستمد هذه الدراسة أهميتها من المتغيرات البحثية التي نتناولها

فدراسة الأساليب المعرفية باعتبارها أبعادا مهمة داخل المجال المعرفي، وميزة مهمة في مجال الشخصية، كما تحتل مكانة هامة في تعامل الفرد مع الآخرين أثناء تفاعلاته المختلفة، وقد بين (witkin, 1997) أن الأساليب المعرفية ذات قيمة في الحكم على الأفراد لأنها بصفة عامة تمكننا من النظر إلى الشخصية من جميع الجوانب ولا تقتصر على جانب واحد (الشرقاوي، 1995: 24).

كما أن دراسة سمات الشخصية يساعدنا على فهم السلوك والتنبؤ به، وأن دراسة التفاعلية غير الواقعية من شأنه المساعدة على رسم استراتيجية لبرنامج توعوي وقائي من شأنه التقليل من حوادث السير عن طريق تعديل هذه التفاعلية غير الواقعية وتحويلها إلى تفاعلية موضوعية، وفي ضوء ما تسفر عنه الدراسة من نتائج يمكن الاستفادة منها في تصميم بعض البرامج الوقائية.

كما تقدم هذه الدراسة الأطر النظرية لكل من الأساليب المعرفية، سمات الشخصية والتفاعلية غير الواقعية وحلقة متممة للدراسات السيكولوجية.

وتبرز أهمية الدراسة من الجانب النظري في ظل غياب دراسات نفسية عربية ربطت بين متغيرات الدراسة الحالية حسب علم الباحثة لذا تناول مثل هذه الدراسة إضافة وإثراء للبحث العلمي.

بينما على المستوى التطبيقي تكمن الأهمية في توفير أداة لقياس التفاعل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات والأهم أن هذه الأداة تتناسب مع المجتمع الجزائري.

تأمل الباحثة أن تساعد التوصيات الناتجة عن هذه الدراسة بأن تكون منبعا لدراسات جديدة حول الأساليب المعرفية، سمات الشخصية والتفاعل غير الواقعي. وتوفير نتائج البحث لمتخذي القرار في الجهات ذات العلاقة للاستفادة منها في اتخاذ التدابير الوقائية والتخطيطية للحد من مشكلة الحوادث المرورية.

### 3. أسباب اختيار البحث:

إن من أسباب اختيار هذا الموضوع هو زيادة الوفيات التي تحصدتها حوادث السير، إذ في تقرير أمني حول حوادث المرور في الجزائر أشار إلى أن المركبات الثقيلة تأتي في الترتيب الثاني من حيث عدد المركبات المتورطة في حوادث المرور، وسجل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق خلال إحصاءات حوادث المرور الجسمانية خلال السنة 2014 تورط 3754 شاحنة في حوادث مرور على المستوى الوطني، وأوضحت إحصائيات من نفس المركز، أن الشاحنات تسببت خلال عام 2014 في حوادث مرور تعادل نسبة (9.36%) بعد المركبات الخفيفة التي احتلت الصدارة في عدد الحوادث.

هذه الأرقام الرهيبة والمذهلة حتمت علينا دراسة هذه الظاهرة ومحاولة إيجاد حلول للتقليل من أثارها. وكذلك الميل والرغبة وحب الاطلاع، والتعمق لمعرفة الدوافع والأسباب، وكذا معرفة خصائص وسمات سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور المفضية إلى الموت. كما اختارت الباحثة فئة سائقي الشاحنات بالذات لكي تجرى عليهم هذه الدراسة نتيجة الأرقام القياسية للوفيات والإصابات الناتجة من حوادث الشاحنات التي تحصل بشكل متكرر، والتي تؤدي إلى مجازر رهيبة في الأرواح والممتلكات.

كذلك نقص وقلة الدراسات في حدود علم الباحثة التي تناولت متغيرات الدراسة الثلاث معا وخاصة مع العينة المختارة.

#### 4. أهداف البحث:

تسعى هذه الدراسة لبلوغ الأهداف التالية:

- ✓ معرفة العلاقة بين أسلوب المعرفة (الاندفاع /التروي) و(الاعتماد والاستقلال)على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاوض غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- ✓ معرفة الأسلوب المعرفي السائد لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت من حيث اعتمادهم أو استقلالهم عن المجال الإدراكي واندفاعهم أوترويهم المعرفي.
- ✓ معرفة أي سمة من سمات الشخصية السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- ✓ معرفة مستوى التفاوض غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- ✓ معرفة العلاقة بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي) وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- ✓ معرفة العلاقة بين الأسلوب المعرفي(الاندفاع/التروي) والتفاوض غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- ✓ معرفة العلاقة بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال)على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
- ✓ معرفة العلاقة بين الأسلوب المعرفي(الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاوض غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

✓ معرفة العلاقة بين سمات الشخصية والتفائل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

## 5. مفاهيم البحث:

من الضروري قبل أن نتطرق لبعض جوانب موضوع الدراسة أن نحدد المفاهيم التي نراها تخدم الموضوع بشكل مباشر، وتحديد المفاهيم من شأنه مساعدتنا على تحديد مسار الدراسة لأن وضوح المفهوم من وضوح الهدف، وسنعمد إلى ضبط بعض المفاهيم المحورية سعياً منا على تأطيرها بواسطة التعريف اللغوي والتعريف الاصطلاحي والخروج بتعريف إجرائي والمفاهيم التي نتعرض إليها هي: (الأساليب المعرفية، أسلوب الاندفاع في مقابل التروي وأسلوب الاستقلال والاعتماد على المجال الإدراكي، سمات الشخصية، التفائل غير الواقعي، حوادث المرور.

### 1.5.1. تعريف الأساليب المعرفية:

#### 1.5.1.1. تعريف الأساليب لغة:

وردت كلمة أسلوب في لسان العرب عند ابن منظور بأنه يقال للسطر من النخيل أسلوب ولأسلوب الطريق والوجهة والمذهب والأسلوب هو الطريق الممتد تأخذ فيه وجمعها أساليب. (ابن منظور، ب ت، 473).

#### 1.5.2. تعريف الأساليب اصطلاحاً:

يشير وتكن وموري وجودنف "witkin Moore et goodenough" إلى أن كلمة أسلوب تعني بعدا ذا طريقة مميزة تلازم سلوك الفرد في نطاق واسع من المواقف ولأن هذا الأسلوب يشمل كل الأنشطة الإدراكية فقد سمي بالأسلوب المعرفي. (witkin , et goodenough, 1977: p10).

### 3.1.5. تعريف المعرفية لغة:

إدراك الشيء على ما هو عليه. (المنجد الأبجدي، 1967: 976)

### 4.1.5. تعريف الأساليب المعرفية اصطلاحاً:

عرف "الفرماوي" الأساليب المعرفية بأنها «طرق أو سبل أو استراتيجيات الفرد المميزة في استقبال المعرفة والتعامل معها، ومن ثم الاستجابة على نحو ما، فهي أسلوب الفرد الذي يرتبط بتجهيزه وتناوله للمعلومات، كما أنها مصدر للفروق الفردية بين الأفراد ومتغير يمكن النظر من خلاله إلى جوانب متعددة للشخصية، سواء كانت معرفية، أو وجدانية، أو دافعية» (الفرماوي، 1994: 04).

### 5.1.5. تعريف الأسلوب المعرفي الاندفاع / التروي اصطلاحاً:

عرفه حمدي الفرماوي (1994) على أنه: أسلوب معرفي يعني طريقة الفرد المميزة في تناول المعلومات سواء في استقبالها أو الإدلاء بها، والتعامل المميز مع المواقف الإدراكية بصفة عامة ويتم قياسها على أساس بعدي زمن الكمون والدقة ( عدد الأخطاء ).

### 6.1.5. تعريف الأسلوب المعرفي الاندفاع / التروي إجرائياً:

هي مجموع الدرجات التي يتحصل عليها المفحوصون سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت على اختبار مضاهاة الأشكال المألوفة لحمدي الفرماوي والذي يتمثل في الزمن الذي يستغرقه المفحوص في فحص الأشكال التي يتضمنها الاختبار زمن الكمون وعدد الأخطاء التي يقع فيها أثناء فحصه للأشكال.

### 7.1.5. تعريف أسلوب الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي اصطلاحاً:

عرفه أنور محمد الشرقاوي بالأسلوب الذي يهتم بالطريقة التي يدرك بها الفرد الموقف أو الموضوع وما به من تفاصيل أي انه يتناول قدرة الفرد على إدراكه لجزء من المجال كشيء مستقل أو منفصل عن المجال المحيط ككل، فهو الأسلوب الذي يتناول قدرة الفرد على الإدراك التحليلي. (الشرقاوي، 1995:199).

### 8.1.5. تعريف أسلوب الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي إجرائياً:

هو مجموع الدرجات التي يحصل عليها المفحوصون على اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية.

### 2.5. تعريف سمات الشخصية:

### 1.2.5. تعريف السمات لغة: وهي العلامة (المنجد الأبجدي، 1967: 563).

وفي معجم المعاني الجامع هي:

سُمَّة: (اسم )

الجمع : سُمَّمٌ، وسِمَامٌ

السُمَّةُ : كلُّ شيءٍ كالودع يستخرج من البحر ويُنظَّمُ للزينة

السُمَّةُ : سُفْرَةٌ من الخوص، تبسط تحت النخلة إذا جُدَّتْ ليسقط ما تنثر من الرطب والتمر عليها.

السُمَّةُ : القِرابَةُ الخاصَّةُ

السُمَّةُ : جُمَارَةُ النخلةِ

سِمةٌ : (اسم)

سِمةٌ : مصدرٌ وَسَمَ

سِمة: (اسم )

الجمع: سمات

السِّمة: ما وُسِمَ به الحيوانُ من ضروب الصُّور

السِّمة: علامة، وتأشيرة

مصدر وسمَ

سِمة شخصية: خصلة أوسجية / ما يمكن أن يعتمد عليه في التفريق بين شخص معين وآخر صورة من صور الكَيِّ تُعرف بها إبل الرَّجُل، ما وُسِمَ به الحيوان من ضروب الصور هذا الفرس له سِمة على عُرتَه علامة تُوضع على تحفة فنية بمثابة توقيع وإمضاء، أو على سلعة تجارية إثباتاً لصحتها كُُلُّ سلعة لها سِمتها الخاصة بها.

#### 2.2.5. تعريف السمات اصطلاحاً:

عرفها "آدمز 1990, ADAMS "بأنها: نزوع داخلي ثابت نسبياً مع الوقت وخلال المواقف المختلفة. وفي تعريف آخر حسب "جيلفورد 1990, Guildford " هي «الطريقة الثابتة نسبياً للسلوك والتي يختلف بها الفرد عن غيره».

وعرفت "سهير كامل أحمد" السمة بأنها «ميل محدد واستعداد مسبق للإجابة، حيث أن كل صفة تميز الشخص من غيره من الناس تؤلف جانباً من شخصيته فذكائه ومواهبه الخاصة ومعتقداته من العناصر التي يتألف بعضها مع بعض لتكوين شخصية كذلك

مزاجه، ومدى نضجه الانفعالي وقدرته على احتمال الشدائد وأسلوب حياته «

(كامل، 2003: 345).

### 3.2.5. تعريف الشخصية لغة:

مشتق من كلمة (ش خ ص) والشخص كل جسم له ارتفاع وظهور والمراد به إثبات الذات وأستعير لها لفظ الشخص. (ابن منظور، د ت، 7 / 45).

### 4.2.5. تعريف الشخصية اصطلاحا:

إن موضوع الشخصية يعتبر من أهم المواضيع التي حظيت بالاهتمام الكبير من علماء النفس، حيث وضعوا لها عدة تعاريف منها:

تعريف "كاتل" (CATTELL): «الشخصية ما يمكننا التنبؤ بما سيفعله الشخص عندما يوضع في موقف معين».

وعرفها "ألبرت" (ALLPORT): «الشخصية هي التنظيم الدينامي، داخل الفرد لتلك الأجهزة النفسية والجسمية التي تحدد طابعه الخاص في توافقه لبيئته» (معوض، 1999: 390).

وتناولها «أيزنك» (H.EYSENCK) على أنها: «ذلك التنظيم الثابت والدائم إلى حد ما لطباع الفرد ومزاجه وعقله وبنية جسمه، والذي يحدد توافق الفرد تجاه بيئته» (صالح وآخرون، بدون سنة : 292).

### 5.2.5. تعريف سمات الشخصية إجرائيا:

هي مجموع الدرجات التي يتحصل عليها المفحوصون . سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت على قائمة العوامل الكبرى للشخصية لكوستا وماكري.

### 3.5 تعريف التفاؤل غير واقعي:

#### 1.3.5 تعريف التفاؤل لغة:

التفاؤل من "الفال" وهو قول أو فعل يستبشر به و " الفأل" أن يكون الرجل مريضاً فيسمع آخر يقول: يا سالما ويكون الطالب ضالاً فيسمع آخر يقول: يا واجد فيقول تفاعلت بكذا، ويتوجه له في ظنه كما سمع انه ييرا من مرضه أو يجد ضالته ويقال لا فال عليك: لا ضير عليك ويستعمل في الخير والشر والفال ضد الطيرة وتفاؤل ضد تشاؤم.

معنى تفاؤل في معجم المعاني الجامع:

#### 1. فَاؤُلُ : (اسم)

تفاؤلٌ : مصدر تَفَاعَلَ

#### 2. تَفَاؤُلٌ : (اسم)

مصدر تَفَاعَلَ / تَفَاعَلَ بـ / تَفَاعَلَ فِي / تَفَاعَلَ مِنْ اسْتِعْدَادِ نَفْسِي يَهَيِّئُ لِرُؤْيَا جَانِبِ الْخَيْرِ فِي الْأَشْيَاءِ وَالْإِطْمِنَانِ إِلَى الْحَيَاةِ التَّفَاؤُلِ يَسَاعِدُ عَلَى تَحْمُلِ مَصَاعِبِ الْحَيَاةِ .  
مصدر تَفَاعَلَ هُوَدَائِمُ التَّفَاؤُلِ : دَائِمُ الْإِنْشِرَاحِ، مَنْ يَرَى كُلَّ شَيْءٍ جَمِيلٍ عَكْسُ النَّشَاؤُمِ.

#### 3. تَفَاعَلٌ : (فعل)

تَفَاعَلَ / تَفَاعَلَ بـ / تَفَاعَلَ فِي / تَفَاعَلَ مِنْ يَتَفَاعَلُ، تَفَاؤُلًا، فَهُوَ مُتَفَاعِلٌ، وَالْمَفْعُولُ مُتَفَاعَلٌ بِهِ  
تَفَاعَلَ بِهِ : اِفْتَأَلَ

تَقَاعَلْ بِه خَيْرًا : تَيَمَّنْ بِه جَدِيرٌ أَنْ يَتَقَاعَلَ بِه  
تَقَاعَلْ بِرُؤْيَاةِ الْبَشِيرِ : رَأَى أَنَّهُ يَحْمِلُ لَهُ خَبْرًا سَارًا وَصَلَاحًا وَخَيْرًا  
تَقَاعَلُوا بِالْخَيْرِ تَجِدُوهُ : غَلَّبُوا الْخَيْرَ عَلَى الشَّرِّ.

### 2.3.5. تعريف التفاوض غير الواقعي اصطلاحاً:

عرف "تايلور وبراون" (TAYLOR & BROWN,1988) التفاوض غير الواقعي « بأنه شعور الفرد بقدرته على التفاوض إزاء الأحداث دون مبررات مقنعة أو وقائع أو مظاهر تؤدي إلى هذا الشعور، مما قد يتسبب أحياناً في حدوث نتائج غير متوقعة » (هريدي، 2002، :118). وعرفها كل من "هانز وسوير" (HINZE & SUIR,1997): « بأنها اتجاه تهيئي دائم لدى الفرد يتضمن توقعاته المحتملة للمستقبل على نحو يخالف نتائج الماضي ومعطيات الحاضر ».

### 3.3.5. تعريف التفاوض غير الواقعي إجرائياً:

هي مجموع الدرجات التي يتحصل عليها المفحوصون سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت على مقياس التفاوض غير الواقعي من إعداد الطالبة الباحثة.

### 4.5. تعريف حوادث المرور:

### 1.4.5. مفهوم الحادث لغة:

الحادث في اللغة العربية: نقيض القديم والحادث الأمر الواقع، مؤنثه حادثة، وجمعه حادثات وحوادث. (المعتمد في اللغة مادة حدث).

#### 2.4.5. مفهوم المرور لغة:

أما المرور في اللغة يعني المضي والعبور قال ابن منظور مر عليه، وبه مرا أي اجتاز ومر، يمر مرا ومرور ذهب واستمر، مرا يمر، مرا ومرور، ومعناه جاز وذهب، ومر ومر به وعليه ومعناه اجتازه ومرر ومعناه دحاه على وجه الأرض. (المنجد في اللغة والإعلام، 1960: 735).

#### 3.4.5. تعريف حوادث المرور اصطلاحاً:

عرف "فرج طه عبد القادر" 1986 «الحادثة تقع أو يتورط فيها الفرد دون معرفة مسبقة أو توقع مسبق ينتج عنها أضراراً تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات (بوظيفة وآخرون، 1991: 02).

#### 4.4.5. تعريف حوادث المرور إجرائياً:

ويقصد بها في دراستنا الحالية كل الإصابات المفضية إلى الموت جراء الحوادث المرورية والمرتكبة من طرف سائقي الشاحنات الحاملين لرخصة السياقة صنف ج - الوزن الثقيل -.

#### 6. الدراسات السابقة:

من مميزات العلم والمعرفة أنها تراكمية ومن هذا المنطلق فإن البحث العلمي يبدأ من حيث انتهى بحث آخر لذا ضرورة الإطلاع على الدراسات والأبحاث ذات الصلة حتى يتسنى للباحث عدم التكرار والاستفادة أكثر، ومن خلال الإطلاع على أدبيات الدراسة لم تتمكن الباحثة من الحصول على دراسات تناولت العلاقة بشكل مباشر مع متغيرات البحث وخاصة لدى عينة الدراسة الحالية، لذا يجب عرض بعض الدراسات ذات العلاقة وإعطاء ملخص عنها وعرض أهم نتائجها، وقد جاءت القراءة كمايلي:

## الدراسة الأولى:

أسم الباحث :عبد الله النافع،والسيف خالد

عنوان البحث: الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين

سنة البحث:1988

تساؤلات البحث: جاءت هذه الدراسة بالتساؤلات الآتية:

- ماهي الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين؟
- ماهي أنماط سلوك قيادة السيارات؟
- ماهي العلاقة بين سلوك قيادة السيارات والمتغيرات الاجتماعية التالية: السن، المستوى التعليمي،والخبرة؟

عينة البحث:طبقت الدراسة على 2018 شخص بالمملكة العربية السعودية.

المنهج المستخدم : أعتمد الباحثان في دراستهما على المنهج الوصفي.

الأدوات المستعملة:أعتمد الباحثان في دراستهما على المقاييس التالية استبيان سلوك قيادة السيارات، مقياس سمات الشخصية، اختبار المعلومات المرورية.

أهداف البحث: هدفت هذه الدراسة إلى:

- تحديد وتحليل الخصائص النفسية والاجتماعية لسلوك السائقين والتعرف على أنماط سلوك قيادة السيارات وإلى ربط هذه الخصائص بسلوك القيادة غير الأمن.

نتائج البحث:خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- وجود نمط عام لسلوك قائدي السيارات في المملكة يتسم بالميل إلى المخاطرة وعدم إتباع قواعد السلامة والأمان.
- هناك ارتباط قويا بين هذا النمط السلوكي وارتفاع معدلات حوادث المرور.

- معدل المخاطرة والتعرض للحوادث يرتفع بين الشباب من السائقين.

### الدراسة الثانية :

اسم الباحث :الشريبي زكرياء

عنوان الدراسة:فعالية الاعتماد والاستقلال عن المجال الإدراكي على أبعاد الشخصية لدى الجنسين.

سنة البحث:1992

أهداف الدراسة: هدفت هذه الدراسة إلى:

- كشف الفروق في أبعاد الشخصية: الانبساطية، العصابية، الذهانية، الكذب لدى عينة الدراسة.

عينة الدراسة:اعتمد الباحث على عينة قدرها 149 طالبا (ذكورا وإناثا) من طلاب التخصصات الأدبية بكلية التربية جامعة الملك سعود.

أدوات الدراسة: اختبار أيزنك للشخصية عربيه: أبوناية واختبار الأشكال المتضمنة.

نتائج الدراسة: أسفرت نتائج الدراسة عن وجود فروق بين المستقلين إدراكيا عن المجال والمعتمدين إدراكيا عن المجال في الانبساطية لصالح المعتمدين إدراكيا.

- وجود فروق بين المستقلين إدراكيا عن المجال في العصابية لصالح المعتمدين.
- بينما لا توجد فروق بين المجموعتين في الذهانية والكذب.
- كما وجدت فروق بين الجنسين في العصابية والكذب لصالح الذكور وفروق بين الجنسين في الذهانية لصالح الإناث.

- بينما لا يختلف الذكور عن الإناث في الانبساطية.

- كما أظهرت نتائج الدراسة انه ليس لتفاعل الجنسين وأسلوب الإدراك اثر على الانبساطية والذهانية والكذب.
- وهناك اثر لتفاعل الجنس وأسلوب الإدراك على العصائية. ( الشربيني، 1992: 271).

### الدراسة الثالثة:

اسم الباحث : الطهراوي ، جميل حسن

عنوان الدراسة: سمات الشخصية وعلاقتها ببعض الأساليب المعرفية لدى الطلاب المتفوقين والمتأخرين أكاديميا في الجامعة الإسلامية بغزة.

سنة البحث: 1997

أهداف الدراسة: هدفت الدراسة إلى تحديد سمات الشخصية للطلاب المتفوقين والمتأخرين أكاديميا والكشف عن الفروق بينهم، كما هدفت إلى تفحص العلاقة بين سماتهم الشخصية وأسلوبهم المعرفي(الاعتماد، الاستقلال عن المجال)لدى كل من الطلاب المتفوقين والمتأخرين أكاديميا.

عينة الدراسة: اشتملت عينة الدراسة على 195 طالبا.

أدوات الدراسة: استخدم الباحث اختبار أيزنك للشخصية، تعريب أبوناھية، واختبار الأشكال المتضمنة من إعداد وتكن witkin وزملائه، وأعدده للبيئة العربية الشرقاوي(1985) لقياس الاستقلال الإدراكي عن المجال.

نتائج الدراسة : أسفرت الدراسة عن النتائج التالية:

- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المتفوقين وقرنائهم المتأخرين في سمة الانبساط والانطواء.

- أما العصبية فقد كانت الفروق دالة إحصائياً لصالح المتأخرين.
- أما في بعد الكذب فقد كانت الفروق لصالح المتفوقين.
- بخصوص الأسلوب المعرفي (الاعتماد، الاستقلال عن المجال) كشفت نتائج الدراسة عن ارتباطاً دالاً بين سمات الشخصية وبين الأسلوب المعرفي (الاعتماد، الاستقلال عن المجال) لكلا الفئتين من الطلاب. (الدحوح، 2010: 83، 84).

#### الدراسة الرابعة :

اسم الباحث: بن زطة بلدية.

عنوان البحث: علاقة الأسلوب المعرفي (الاستقلال - اعتماد) على المجال الإدراكي بالانتباه لدى تلاميذ المرحلة الابتدائية السنة السادسة ابتدائي.

سنة البحث: 2006

نوع البحث: مذكرة ماجستير . غير منشورة .

تساؤلات البحث: هل توجد علاقة بين الأسلوب المعرفي (الاستقلال - اعتماد) على المجال الإدراكي بالانتباه لدى تلاميذ المرحلة الابتدائية السنة السادسة ابتدائي؟

عينة الدراسة : تمت الدراسة على عينة قدرها 139 تلميذا وتلميذة من السنة السادسة ابتدائي.

المنهج المستخدم: تم اعتماد المنهج الوصفي.

الأدوات المستخدمة: تم الاعتماد على أدوات البحث التالية:

. اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية لأنور محمد الشرقاوي.

. اختبار اضطراب الانتباه المصحوب بالنشاط الزائد لمحمد النوبي محمد علي.

**أهداف البحث:** هدفت الدراسة إلى:

. الكشف عن وجود أو عدم وجود علاقة بين الأسلوب المعرفي (الاستقلال - الاعتماد) على المجال الإدراكي بالانتباه لدى تلاميذ المرحلة الابتدائية السنة السادسة ابتدائي.

. الكشف عن وجود أو عدم وجود فروق بين التلاميذ المستقلين والتلاميذ المعتمدين مجاليا في عملية الانتباه.

. محاولة إبراز أهمية مراعاة خصائص التلاميذ بما فيها النمط المعرفي.

**نتائج البحث:** خلصت الدراسة إلى انه توجد علاقة بين الأسلوب المعرفي (الاستقلال - الاعتماد) على المجال الإدراكي بالانتباه لدى تلاميذ المرحلة الابتدائية السنة السادسة ابتدائي.

. هناك فروقا دالة إحصائيا بين التلاميذ المستقلين عن المجال والتلاميذ المعتمدين مجاليا في عملية الانتباه.

. هناك فروقا دالة إحصائيا بين الجنسين في إتباع الاستقلال عن المجال أو الاعتماد عليه

. هناك فروق دالة إحصائيا بين الجنسين في عملية الانتباه. ( بن زطة، 2006:123)

### الدراسة الخامسة:

**اسم الباحث:** منى بنت سعد بن صالح العمري.

**عنوان الدراسة:** الأسلوب المعرفي ( التروي، الاندفاع) وعلاقته بالمسؤولية الاجتماعية لدى عينة من طالبات كلية التربية للبنات لمحافظة جدة .

**سنة البحث:** 2007

**نوع البحث:** رسالة ماجستير . غير منشورة .

تساؤلات البحث: جاءت تساؤلات الدراسة كآآي:

ما العلاقة بين الأسلوب المعرفي (التروي، الاندفاع) في ضوء زمن الاستجابة وعدد الأخطاء والمسؤولية الاجتماعية لدى عينة من طالبات كلية التربية بتخصيصها العلمي والأدبي لمحافظة جدة ؟

ويتفرع عن هذا التساؤل الرئيسي تساؤلات فرعية:

- هل توجد فروق بين الطالبات المترويات والطالبات المندفعات من عينة الدراسة في المسؤولية الاجتماعية؟
- هل توجد فروق بين طالبات القسم العلمي وطالبات القسم الأدبي بكلية التربية بمحافظة جدة في كل من الأسلوب المعرفي ( التروي، الاندفاع ) والمسؤولية الاجتماعية؟
- هل توجد فروق في كل من الأسلوب المعرفي(التروي، الاندفاع) والمسؤولية الاجتماعية نتيجة لاختلاف العمر الزمني لطالبات كلية التربية للبنات بمحافظة جدة ؟
- هل توجد فروق في كل من الأسلوب المعرفي(التروي، الاندفاع) والمسؤولية الاجتماعية نتيجة لاختلاف الحالة الاجتماعية لطالبات كلية التربية للبنات بمحافظة جدة؟(العري،2007: 6 . 8)

عينة الدراسة : اعتمدت الباحثة على عينة عشوائية قوامها 400 من طالبات كلية التربية

المنهج المستخدم: اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي الارتباطي لتلاؤمه مع طبيعة الموضوع.

الأدوات المستخدمة: استخدمت الباحثة اختبار تراوح الأشكال المألوفة ت أم ( 20 ) لقياس بعدالتروي، الاندفاع ومقياس المسؤولية الاجتماعية.

**أهداف البحث:** هدفت الدراسة إلى:

. دراسة العلاقة بين الأسلوب المعرفي ( التروي، الاندفاع) في ضوء زمن الاستجابة وعدد الأخطاء والمسؤولية الاجتماعية لدى عينة من طالبات كلية التربية بتخصيصها العلمي والأدبي بمحافظة جدة.

. دراسة الفروق بين الطالبات المترويات والطالبات المندفعات من عينة الدراسة في المسؤولية الاجتماعية.

. دراسة الفروق بين طالبات القسم العلمي وطالبات القسم الأدبي في كل من الأسلوب المعرفي ( التروي ، الاندفاع ) والمسؤولية الاجتماعية.

**نتائج الدراسة:** أسفرت نتائج الدراسة أنه:

- لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي ( التروي، الاندفاع ) في ضوء زمن الاستجابة وعدد الأخطاء والمسؤولية الاجتماعية لدى عينة من طالبات كلية التربية للبنات بمحافظة جدة.
- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط درجات المسؤولية الاجتماعية لمجموعة المترويات ومتوسط المسؤولية الاجتماعية لمجموعة المندفعات.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين طالبات الأقسام العلمية وطالبات الأقسام الأدبية في الأسلوب المعرفي ( التروي، الاندفاع) من عينة الدراسة.
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين طالبات الأقسام العلمية وطالبات الأقسام الأدبية في المسؤولية الاجتماعية لدى عينة الدراسة.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات درجات الطالبات في الأسلوب المعرفي ( التروي، الاندفاع) نتيجة لاختلاف العمر الزمني.

- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسطات درجات الطالبات في المسؤولية الاجتماعية نتيجة لاختلاف العمر الزمني.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسطات درجات الطالبات في الأسلوب المعرفي (الاندفاع، التروي) نتيجة لاختلاف الحالة الاجتماعية لهن.
- لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسطات درجات الطالبات في المسؤولية الاجتماعية نتيجة لاختلاف الحالة الاجتماعية لهن. (العمرى، 2007: 101-118)

### الدراسة السادسة :

اسم الباحث : بن الشيخ عياش

عنوان الدراسة: المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين- دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة.

سنة البحث: 2007 / 2008

نوع الدراسة: رسالة ماجستير. غير منشورة .

تساؤلات الدراسة: جاءت هذه الدراسة بالتساؤلات الآتية:

- ما علاقة المسؤولية الاجتماعية بسلوك المخاطرة لدى السائقين ؟
- هل هناك فروق في سلوك المخاطرة بين السائقين والسائقات ؟
- هل توجد علاقة بين الخبرة في القيادة وسلوك المخاطرة لدى السائقين ؟
- ما علاقة السن بسلوك المخاطرة لدى السائقين ؟
- هل توجد علاقة بين حوادث المرور المرتكبة وسلوك المخاطرة لدى السائقين ؟

(بن الشيخ، 2008: 8-9)

عينة الدراسة: أجرت الدراسة على عينة قدرها 100 فرد اختيروا بطريقة عشوائية.

**المنهج المستخدم:** استخدم الباحث المنهج الوصفي الارتباطي.

**الأدوات المستخدمة:** صمم الباحث استمارة استبيان لقياس متغير سلوك المخاطرة واعتمد على مقياس المسؤولية الاجتماعية لهاريسون Harrison من تعريب صلاح الدين أبوناهاية.

**نتائج الدراسة :** جاءت نتائج الدراسة كما يلي :

- وجود علاقة ارتباطيه سالبة بين الإفراط في السرعة والمسؤولية الاجتماعية.
- توجد علاقة عكسية بين المسؤولية الاجتماعية وإهمال إشارات وقواعد المرور كما أظهرت نتائج الدراسة أن المسؤولية الاجتماعية ترتبط ارتباطا عكسيا بتشتت الانتباه والتركيز على السائقين أثناء القيادة.
- وانه هناك ارتباط عكسي بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة.
- كما أظهرت نتائج الدراسة على وجود فروق جوهرية دالة بين السائقين والسائقات فيما يخص سلوك المخاطرة لصالح السائقين - الذكور - .
- كما توجد علاقة ارتباطيه عكسية بين الخبرة في القيادة وسلوك المخاطرة.

(بن الشيخ، 2008: 91-100).

### الدراسة السابعة:

**اسم الباحث :** مراد سالي

**عنوان الدراسة:** حوادث المرور في الجزائر أسبابها وسبل الوقاية منها دراسة ميدانية بالطريق الوطني السريع رقم 1.

**سنة البحث:** 2008/2007

**نوع البحث:** رسالة ماجستير، نخصص علم الاجتماع الجنائي

**تساؤلات البحث:** جاءت تساؤلات البحث كالآتي:

- هل للراجلين دور في زيادة حوادث المرور؟
- هل ترجع حوادث المرور إلى عدم احترام قانون المرور؟
- هل ترجع حوادث المرور إلى نوعية التكوين بالنسبة إلى السائقين؟
- هل ترجع حوادث المرور إلى طبيعة المركبة؟
- هل للطريق دخل في زيادة حوادث المرور؟

**فرضيات البحث:** اقترح الباحث الفرضيات التالية:

- . للراجلين دور في زيادة حوادث المرور.
- . تعود حوادث المرور إلى عدم احترام قانون المرور من طرف السائقين .
- . تعود حوادث المرور إلى ضعف التكوين لدي السائقين.
- . تعود حوادث المرور إلى طبيعة المركبة.
- . للطريق دور في زيادة حوادث المرور . (سالي، 2007 : 04 - 07)

**عينة البحث:**

طبق الباحث دراسة على ( 400 مبحوث) على عينة من السائقين والراجلين الذين شاهدوا أوتعرضوا لحوادث مرورية والمقدر عددهم ب 400 مبحوث ( 200 راجل و 200 سائق ) .

**المنهج المستخدم:** استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي لملائمته مع موضوع الدراسة.

**الأدوات المستعملة:** استخدم الباحث الاستمارة بالمقابلة.

**أهداف البحث:** يتمحور الهدف الرئيسي لهذه الدراسة حول معرفة الأسباب الرئيسية الكامنة وراء وقوع حوادث المرور في الجزائر.

كما أن هناك أهداف أخرى تتمثل في التعرف على مدى تأثير العنصر البشري في وقوع حوادث المرور انطلاقاً من سمات السائق والراجل معا.

**نتائج الدراسة:** أفرزت الدراسة عدة نتائج منها :

. معظم المبحوثين الذين تعرضوا لحوادث مرورية سنهم يتراوح ما بين 20. 40 سنة بالنسبة لفئة الراجلين والسائقين معا.

. المستوى التعليمي لدى غالبية المبحوثين من فئة أفراد الراجلين ثانوي ولدى فئة السائقين جامعي.

. جل المبحوثين من فئة الراجلين يقطنون في المدينة ومن فئة السائقين يقطنون في الريف.

. معظم المبحوثين عزاب بالنسبة للراجلين والسائقين.

. غالبية السائقين لديهم اقدمية في السياقة من 5 الى 9 سنوات ومعظم سياراتهم ملكية خاصة.

. جل المبحوثين تعرضوا لحوادث مرورية والبقية الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية صرحوا أنهم شاهدوا حوادث وقعت أمام مرأى أعينهم. (سالي، 2007 : 146. 147)

#### الدراسة الثامنة

إسم الباحث: أمادو ميات Amadou Meite

**عنوان البحث: Approche chrono psychologique de la conduite automobile effet du moment de la journées sur les performances attentionnelles et de conduit simulée selon l'âge, le sexe, et la typologie des conducteurs.**

سنة البحث: 2009

**تساؤلات البحث:** ماهو تأثير مستوى الحذر والوقت اللازم لردة الفعل عند حوادث المرور لدى سائقي المركبات الخفيفة حسب متغير السن والجنس؟

**عينة البحث:** طبقت الدراسة على (84)سائق منهم (42) امرأة سائقة و(42) رجل سائق مقسمين إلى ثلاث مجموعات وفقا للسن:

. المجموعة الأولى للشباب من (20-29) سنة.

. المجموعة الثانية للراشدين الكبار من (30-59) سنة.

. المجموعة الثالثة من المسنين أكثر من (60)سنة مراعيًا الأوقات المفضلة لهم للنوم.

**المنهج المستخدم:** إعتد الباحث في دراسته على المنهج التجريبي.

**الأدوات المستعملة:** إعتد الباحث في دراسته على مقياس ستانفورد للنعاس ومقياس إيورث للنعاس.

**أهداف البحث:** هدفت هذه الدراسة إلى:

- تحديد الوقت الذي يتميز بالدقة والانتباه أثناء القيادة على عينة الدراسة الذين ليس لهم اضطرابات في النوم ولا يتناولون أدوية تساعد على النوم.

**نتائج البحث:** خلاصت الدراسة إلى النتائج التالية:

. توجد علاقة بين مستوى الحذر وردة الفعل لدى سائقين وهذا حسب متغير السن والجنس.

. كلما كبر السائق في السن كلما زادت درجة الحذر لديه . (Amadou , Meite,2009,p 03)

### الدراسة التاسعة:

اسم الباحث : ميرفت العزي سنان

سنة البحث: 2009

**عنوان الدراسة:** الأساليب المعرفية لدى الطلبة المتفوقين دراسيا وعلاقتها بسماتهم الشخصية.

**تساؤلات الدراسة:** جاءت هذه الدراسة بالتساؤلات التالية:

- ماهو الأسلوب المعرفي السائد لدى الطلبة المتفوقين دراسيا؟
- ماهي سمات الشخصية السائدة في ضوء نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لدى الطلبة المتفوقين دراسيا؟
- هل توجد علاقة بين الأسلوب المعرفي الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والتصلب في مقابل المرونة لدى الطلبة المتفوقين دراسيا؟
- هل توجد علاقة بين الأسلوب المعرفي وسمات الشخصية في ضوء نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لدى الطلبة المتفوقين دراسيا؟
- هل توجد فروق في العلاقة بين الأسلوب المعرفي وسمات الشخصية وفق المتغيرات التالية: النوع، المستوى التعليمي، التخصص الأكاديمي؟

**عينة الدراسة:** تم تطبيق العينة على 209 طالب وطالبة من المستوى الثاني والرابع

**المنهج المستخدم:** المنهج الوصفي الارتباطي والمقارن.

**الأدوات المستخدمة:** اعتمدت الباحثة على الأدوات التالية:

اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية للشرقاوي والشيخ.

مقياس التصلب -المرونة إعداد الباحثة.

قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية.

أهداف الدراسة : هدفت الدراسة إلى:

- معرفة الأسلوب المعرفي السائد لدى الطلبة المتفوقين دراسيا.
- التعرف على سمات الشخصية السائدة لدى الطلبة المتفوقين دراسيا.
- التعرف على العلاقة بين الأسلوب المعرفي الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والأسلوب المعرفي التصلب والمرونة.
- التعرف على العلاقة بين الأسلوب المعرفي وسمات الشخصية لدى الطلبة المتفوقين دراسيا.
- التعرف على الفروق في العلاقة بين الأسلوب المعرفي وسمات الشخصية وفقا للمتغيرات النوع، المستوى الدراسي، التخصص الأكاديمي.

**نتائج الدراسة:** أسفرت نتائج الدراسة أن الأسلوب المعرفي الاعتماد على المجال الإدراكي سائدا بين الطلبة المتفوقين دراسيا.

. الأسلوب المعرفي المرونة سائدا بين الطلبة المتفوقين دراسيا.

. الطلبة المستقلون إدراكيا من الطلبة المتفوقين دراسيا أكثر مرونة والطلبة المتصلبون أكثر اعتمادية .

. الذكور أكثر استقلالية في الإدراك من الإناث.

. طلبة التخصصات العلمية أكثر استقلالية في الإدراك من طلبة التخصصات الإنسانية.

. الانفتاح والضمير الحي والانبساطية والمقبولية والعصابية سمات سائدة بين الطلبة المتفوقين دراسيا.

. الطلبة المستقلون عن المجال الإدراكي من الطلبة المتفوقين دراسيا يتسمون بالانبساطية.

. الطلبة المرنون في أسلوبهم المعرفي من المتفوقين دراسيا يتسمون بالانفتاح والضمير الحي والانبساطية والمقبولية كما يتسمون بالاستقرار الانفعالي.

. عدم ظهور فروق ذات دلالة إحصائية في العلاقة بين الأسلوب المعرفي الاعتماد الاستقلال عن المجال وسمات الشخصية بين الطلبة التفوقين دراسيا وفقا لمتغيرات النوع والمستوى الدراسي والتخصص الأكاديمي. (السنان، 2009: 06)

### الدراسة العاشرة:

اسم الباحث: أسماء سلمان نصيف الدحوح.

عنوان الدراسة: الأساليب المعرفية وعلاقتها بالتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية سنة البحث: 2010.

تساؤلات الدراسة: جاءت هذه الدراسة بالتساؤلات التالية:

تساؤل رئيسي: هل توجد علاقة بين كل من الأساليب المعرفية الاستقلال الإدراكي والاندفاع والتروي والتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية؟

تساؤلات فرعية :

- ما مستوى الاستقلال الإدراكي لدى طلبة الجامعات؟
- ما مستوى التروي /الاندفاع لدى طلبة الجامعات؟
- ما مستوى التوتر النفسي لدى طلبة الجامعات؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأسلوب المعرفي الاستقلال الإدراكي تعزى لمتغير الجنس؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع تعزى لمتغير الجنس؟

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في درجة التوتر النفسي تعزى لمتغير الجنس؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأسلوب المعرفي الاستقلال الإدراكي تعزى لمتغير المستوى التعليمي؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع تعزى لمتغير المستوى التعليمي؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في درجة التوتر النفسي تعزى لمتغير المستوى التعليمي؟ (الدحوح، 2010: 7 – 8)

**عينة الدراسة:** أجريت الدراسة على عينة من 229 طالب وطالبة من كلية العلوم وقسم الإرشاد في الجامعة الإسلامية وجامعة الأقصى بغزة.

**المنهج المستخدم:** تم اعتماد المنهج الوصفي.

**الأدوات المستخدمة:** اعتمدت الباحثة في دراستها على المقاييس التالية: تزواج الأشكال المألوفة من إعداد حمدي الفرماوي لقياس الاندفاع والتروي المعرفي، ومقياس التوتر النفسي من إعداد مجدي عبد الكريم حبيب .

ومقياس الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية من إعداد وتكن وزملائه.

**أهداف الدراسة:** تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن العلاقة المحتملة بين أسلوب الاعتماد والاستقلال والاندفاع والتروي والتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية.

. التعرف على مستوى الاستقلال الإدراكي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية.

. التعرف على مستوى الاندفاع/التروي المعرفي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية.

. التعرف على درجة التوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية.

. التعرف على درجة متغير الجنس على الاعتماد والاستقلال والاندفاع/التروي المعرفي والتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية.

. التعرف على درجة متغير المستوى التعليمي على الاعتماد والاستقلال والاندفاع/التروي المعرفي والتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية.

**نتائج الدراسة:** وأهم ما خلصت إليه الدراسة هو:

. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة 0.05 بين كل من الأسلوبين المعرفيين الاستقلال والاعتماد والتروي/الاندفاع والتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية.

. مستوى الاستقلال الإدراكي لدى طلبة العينة مرتفعا.

. مستوى الاعتماد على المجال لدى الطلبة منخفض. ( الدوح، 2010: 130 – 159 ).

### الدراسة الحادية عشر:

**إسم الباحث:** زعابطة سيرين هاجر

**عنوان البحث:** علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين.

**سنة البحث:** 2011

**تساؤلات البحث:** جاءت الدراسة بتساؤل رئيسي وتساؤلات فرعية.

**التساؤل الرئيسي:** ألا يمكن أن تكون هناك علاقة دالة إحصائية بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي لدى السائقين؟

**عينة البحث:** اعتمدت الباحثة في عينتها على 133 سائق سيارة سياحية من حظيرة السيارات بمدينة سيدي بلعباس.

**المنهج المستخدم:** اعتمدت الباحثة في دراستها على المنهج الوصفي لملائمته مع طبيعة البحث.

**الأدوات المستعملة:** صممت الباحثة في دراستها مقياس التفاوض غير واقعي ومقياس السلوك الصحي.

**أهداف البحث:** هدفت هذه الدراسة إلى:

- الكشف على طبيعة العلاقة التي تربط التفاوض غير واقعي وسلوك السياقة الصحي حسب متغيرات السن والمستوى التعليمي وعدد مرات التعرض لحادث مرور ومدة السياقة الفعلية.

**نتائج البحث:** خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

. توجد علاقة سلبية دالة إحصائياً بين التفاوض غير واقعي وسلوك السياقة الصحي لدى السائقين.

. توجد علاقة سلبية دالة إحصائياً بين التفاوض غير واقعي وصيانة السيارة.

. توجد علاقة سلبية دالة إحصائياً بين التفاوض غير واقعي واحترام قانون المرور.

. توجد علاقة سلبية دالة إحصائياً بين التفاوض غير واقعي والخصائص النفسواجتماعية

والفيزيولوجية المحبذ توفرها لدى السائق .

توجد علاقة سلبية دالة إحصائياً بين التفاوض غير واقعي والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة.

. توجد فروق دالة إحصائياً بين السائقين في التفاوض غير واقعي تعزى إلى السن لصالح الفئة من 20 إلى 30 سنة والفئة الأكبر.

. لا توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في التفاؤل غير واقعي تعزى إلى المستوى التعليمي.

. لا توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في التفاؤل غير واقعي تعزى إلى عدد مرات التعرض لحادث مرور.

. لا توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في التفاؤل غير واقعي تعزى إلى السن.  
(زعابطة، 2011، 06).

### الدراسة الثانية عشر :

اسم الباحث : عبد العزيز بن عبد الله العوين

عنوان الدراسة: دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض

سنة البحث: 2011

نوع البحث: رسالة دكتوراه . غير منشورة .

تساؤلات البحث: جاءت تساؤلات الدراسة كالآتي:

• ماهو دور بعض العوامل الاجتماعية في زيادة الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟

عينة البحث: اعتمد الباحث على العينة القصدية في اختياره للمستشفيات التي طبقت عليها الدراسة.

المنهج المستخدم: استخدم الباحث منهج المسح الاجتماعي.

الأدوات المستخدمة: صمم الباحث استبانة مكونة من ثمانية محاور تشتمل على 35 عبارة تقيس فرضيات الدراسة.

أهداف البحث: هدفت هذه الدراسة إلى:

- الكشف عن دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- كما تهدف الدراسة إلى تحديد الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والتعليمية للسائقين المشتركين في الحوادث المرورية في منطقتي الرياض.
- تحديد سمات القيادة عند مرتكبي الحوادث المرورية في منطقة الرياض.

نتائج البحث: جاءت الدراسة بالنتائج الآتية:

- . أن هناك دورا للجنسية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- . أن هناك دورا لإدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- . كما أظهرت نتائج الدراسة أنه لا توجد دورا للعوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض. (العوين، 2011 : 02).

### الدراسة الثالثة عشر:

اسم الباحث : ياسين محجر

عنوان الدراسة: الاستهداف لحوادث المرور - دراسة ميدانية في بعض ولايات الجنوب الشرقي للجزائر.

سنة البحث: 2011

نوع البحث: رسالة دكتوراه . غير منشورة .

تساؤلات البحث: جاءت تساؤلات الدراسة كالآتي:

- ماهي مظاهر الاستهداف لحوادث المرور من وجهة نظر السائقين والأخصائيين الميدانيين؟

- ماهي أسباب التي تقف وراء الاستهداف لحوادث المرور من وجهة نظر السائقين والأخصائيين الميدانيين؟
- هل يمكن أن نتوقع بأن العامل الموضوعي يتكون من العوامل: الظروف الفيزيكية التقنية، السلوكيات اللاقائية، العوامل التنظيمية؟
- هل يمكن أن تعتبر العوامل النفسية والمعرفية والعوامل النفس حركية تشترك في عامل واحد وهو العامل الذاتي؟
- هل العوامل الموضوعية والذاتية تشترك في عامل واحد وهو الاستهداف؟

لنتدرج تحته التساؤلات الأخرى:

- هل هناك علاقة بين الاستهداف في صورته الجديدة والسن؟
- هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي؟
- هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب الحالة الاجتماعية؟
- هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحادثة؟
- هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب فصل الوقوع في الحادثة؟
- هل هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب صنف المركبة؟

عينة البحث: اعتمد الباحث على 165 فرد اختيروا بصفة عشوائية.

منهج البحث: اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي.

الأدوات المستخدمة: اعتمد الباحث في دراسته على الملاحظة، المقابلة، والاستبيان.

أهداف البحث: هدفت هذه الدراسة إلى:

- الكشف عن الأسباب التي تقف وراء الاستهداف لحوادث المرور.
- الوصول إلى تحقيق نموذج سيكوتقني يشخص المستهدفين من غيرهم للحوادث المرورية.

نتائج البحث: جاءت الدراسة بالنتائج الآتية:

. هناك أسباب للاستهداف لحوادث المرور تنطوي تحت المظاهر المذكورة سلفا مثل الحرارة، الثلوج، انفجار العجلات، الفرامل غير المشحمة، سياقة بالهاتف الخليوي، عدم استعمال حزام الأمن، التغييب، التمارض، ضعف الذاكرة، عدم وجود التأزر الحركي...

. الاستهداف لحوادث المرور يتكون من عاملين هما العامل الذاتي والعامل الموضوعي وكل واحد منهما يتألف من عوامل عدة: العامل الذاتي: ويضم عوامل معرفية، عوامل انفعالية عوامل نفس حركية.

العامل الموضوعي: ويضم عامل الظروف الفيزيائية، والتقنية عامل السلوكات اللاقائية والاجتماعية، عامل تنظيمي.

. هناك علاقة بين الاستهداف في صورته الجديدة والسن.

. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي.

. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب الحالة المدنية.

. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحادثة.

. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب فصل الوقوع في الحادثة.

. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب صنف المركبة. هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب نوع المؤسسة. (محرر: 2011، 383).

### الدراسة الرابعة عشر:

إسم الباحث: سعد الدين بوطبال.

عنوان البحث: دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب.

سنة البحث: 2012.

تساؤلات البحث: جاءت الدراسة بالتساؤلات التالية:

- هل توجد فروق دالة في التفاعل غير الواقعي بين السائقين الشباب مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم من السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية ؟
- هل توجد فروق دالة في التفاؤل غير الواقعي بين السائقين الشباب المتزوجين والسائقين العزاب؟

عينة البحث: شملت عينة الدراسة (240) فرد من زوار مؤسسات التأمين عن السيارات المنتشرة في إقليم ولاية البليدة الذين تتراوح سنهم ما بين (20.30) سنة.

المنهج المستخدم : أعتمد الباحث في دراسته على المنهج الوصفي التحليلي لملائمته مع طبيعة البحث.

الأدوات المستعملة: إعتد الباحث في دراسته على مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي كيفة بدر الأنصاري على البيئة الكويتية.

أهداف البحث: هدفت هذه الدراسة إلى إعطاء فكرة عن أسباب ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب.

. تبيان دور التفاؤل الغير واقعي في ارتكاب الحوادث المرورية.

. إبراز العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي ومتغير الحالة الاجتماعية لدى السائقين الشباب

**نتائج البحث:** خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

. أن مرتكبي الحوادث المرورية الشباب يملكون مستويات أعلى في التفاؤل غير الواقعي من

السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية.

. عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين الشباب المتزوجين والسائقين العزاب

فيما يخص التفاؤل غير الواقعي. (بوطبال، 2012 : 101).

### الدراسة الخامسة عشر:

إسم الباحث: سلمى صادق

**عنوان الدراسة:** التوافق الزوجي وعلاقته بأسلوب المعرفي وعوامل الشخصية.

سنة البحث: 2012

**تساؤلات الدراسة:**

- هل توجد علاقة بين التوافق الزوجي وأسلوب الاستقلال/الاعتماد على المجال الإدراكي لكلا الزوجين؟
- هل توجد علاقة بين التوافق الزوجي وعوامل الشخصية الكبرى لكلا الزوجين؟
- هل توجد فروق بين الأزواج والزوجات في التوافق الزوجي؟
- هل توجد فروق بين الأزواج والزوجات في العوامل الشخصية الخمسة الكبرى؟
- هل توجد فروق بين الأزواج والزوجات في أسلوب الاستقلال/الاعتماد على المجال الإدراكي؟ (صادق، 2012: 03 – 10).

عينة الدراسة: أجريت الدراسة على عينة من 120 زوج أي 60 زوج و60 زوجة.

المنهج المستخدم : تم اعتماد المنهج الوصفي المقارن.

الأدوات المستخدمة: اعتمدت الباحثة في دراستها على مقياس التوافق الزوجي واختبار الأشكال المتضمنة وقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى تبيان دور أسلوب الاستقلال/ الاعتماد على المجال الإدراكي والعوامل الخمسة الكبرى للشخصية في تحقيق التوافق الزوجي.

.الكشف عن العوامل الخمسة الكبرى المرتبطة بالتوافق الزوجي.

. التعرف على أسلوب الاستقلال/ الاعتماد على المجال الإدراكي المرتبط بالتوافق الزوجي.

. توضيح الفروق بين درجات الأزواج والزوجات فيما يخص التوافق الزوجي.

. التنبؤ بالعوامل المؤثرة في التوافق الزوجي لنجاح العلاقة الزوجية.

نتائج: خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

. عدم وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين التوافق الزوجي وأسلوب الاستقلال/ الاعتماد على المجال الإدراكي لكلا الزوجين.

. وجود علاقة سالبة ذات دلالة إحصائية بين التوافق الزوجي والعصابية.

. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين التوافق الزوجي والانبساط لكلا الزوجين.

. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين التوافق الزوجي والصفاء لكلا الزوجين.

. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين التوافق الزوجي وعامل الطيبة لكلا الزوجين .

. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين التوافق الزوجي وبقظة الضمير لكلا الزوجين. (صادق، 2012: 152 . 156).

### الدراسة السادسة عشر:

اسم الباحث : سعد الدين بوطبال.

عنوان الدراسة : سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين.

سنة الدراسة : جانفي 2014 .

تساؤلات الدراسة : اثر سمات الشخصية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى:

. إبراز أثر سمات الشخصية على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين.

. الوقوف على أهمية سمات الشخصية التي تساهم في تجسيد سلوكيات خطيرة في قيادة السيارات لدى السائقين.

. كما تهدف هذه الدراسة إلى تحديد ملمح السائق الذي يرتكب المخالفات المرورية بكثرة .

عينة الدراسة: طبقت الدراسة على (1632) سائق لديهم سنتين خبرة في القيادة (672)

سائق من الذين ارتكبوا حوادث مرورية (624) من الذين لم يرتكبوا و(336) الذين ارتكبوا حادث أو حادثتين.

أدوات الدراسة: اعتمد السائق في دراسته على قائمة العوامل الخمسة الكبرى من إعداد جولديبيح (1999)(تعريب محمد ابوهاشم ) .

## نتائج الدراسة :

خلصت نتائج الدراسة إلى أن: المقبولية تؤثر في ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين.

كما أن العصابية تؤثر على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين. (بوظبال، 2014 :144).

## الدراسة السابعة عشر:

إسم الباحث: هيام يونس احمد الأغا.

عنوان الدراسة: بعض الأساليب المعرفية ومفهوم الذات وعلاقتها بالمسؤولية الاجتماعية لدى طلبة الثانوية العامة في قطاع غزة.

سنة البحث: 2014

تساؤلات الدراسة: ما العلاقة بين كل من الأسلوب المعرفي المجازفة. الحذر وأسلوب الاندفاع التروي ومفهوم الذات وبين المسؤولية الاجتماعية لدى طلبة المرحلة الثانوية؟ (الأغا، 2014 :07)

عينة الدراسة: تكونت عينة الدراسة من 350 طالبا وطالبة من طلبة المرحلة الثانوية.

المنهج المستخدم: اتبعت الباحثة المنهج الوصفي.

الأدوات المستخدمة: استخدمت الباحثة المقاييس التالية:

. مقياس الأسلوب المعرفي المجازفة . الحذر.

. مقياس الأسلوب المعرفي الاندفاع . التروي.

. مقياس مفهوم الذات.

. مقياس المسؤولية الاجتماعية .

أهداف الدراسة:هدفت الدراسة إلى:

. التعرف على مستوى كل من المسؤولية الاجتماعية وأسلوب المجازفة ، الحذر والاندفاع، التروي ومفهوم الذات لدى طلبة المرحلة الثانوية.

. التعرف إلي العلاقة بين أسلوب المجازفة، الحذروالاندفاع، التروي ومفهوم الذات والمسؤولية الاجتماعية لدى طلبة المرحلة الثانوية.

نتائج الدراسة:بينت نتائج الدراسة الى أن افراد العينة لديهم مستوى جيد يميل إلى الحذر، وأن أفراد العينة لديهم مستوى جيد يميل إلي التروي.(الأغا، 2014: 153 --- 174 ).

### الدراسة الثامنة عشر:

اسم الباحث : الصالح أبركان توفيق برغوتي

عنوان الدراسة: التنبؤ بادراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية.

سنة البحث:2015

تساؤلات الدراسة:

- هل توجد علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة؟
- هل توجد علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وخرق قواعد المرور؟
- هل توجد علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وإدراك الخطورة؟
- هل يوجد تأثير التفاؤلية غير الواقعية والمتغيرات الديمغرافية على إدراك سلوك السياقة الخطير لدى الشباب؟

**عينة الدراسة:** أجريت الدراسة على عينة من السائقين الشباب بمدينة أريس وتم اختيارهم بطريقة عشوائية وبالبالغ عددهم (59) سائقين.

**المنهج المستخدم :** تم اعتماد المنهج المسحي.

**الأدوات المستخدمة :** اعتمد الباحث في دراسته على مقياس التفاؤلية غير الواقعية ليدر الأنصاري ومقياس سلوك السياقة الخطير لـ Paul Ulleberg.

**أهداف الدراسة:** تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن طبيعة العلاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطير.

. التنبؤ بالسلوك الخطير من خلال السياقة التفاؤلية غير الواقعية في ضوء بعض المتغيرات الجنس السن المستوى التعليمي والخبرة في السياقة.

**نتائج الدراسة :** خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

. هناك علاقة ارتباطيه موجبة بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة.

. هناك علاقة ارتباطيه موجبة بين التفاؤلية غير الواقعية والسرعة في القيادة.

. عدم وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وإدراك الخطورة.

. وجود تأثير لكل من التفاؤلية غير الواقعية وعمر السائق على بعد السرعة في القيادة والثقة

الذاتية المفرطة. (أبركان والبرغوتي، 2015: 173-180). وهناك دراسات أخرى تناولت متغيرات

الدراسة، كدراسة محمد احمد النابلسي (2002) إذ هدفت إلى تشخيص العوامل النفسية

المؤدية إلى تنامي أخطار وحوادث الطرق، وقد صنفت درجات التفاؤل غير الواقعي بالنسبة

لحوادث المرور إلى 03 درجات وهي:

. أجهل أثر السرعة ودورها في الحوادث المرورية.

. السرعة نادرا ما تكون سببا في الحوادث المرورية.

. لا اعتقد إنني عرضة للحوادث المرورية.

وخلصت الدراسة بعدة نتائج أهمها أن التفاؤل غير الواقعي يؤدي إلى الحوادث المرورية بينما دراسة لروتر وكوين والبري (Rutter, Quine, and Albery,1998) هدفت إلى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى قائدي الدرجات الهوائية، وذلك على عينة بلغت (723) قائدا واعتمدوا في ذلك على استبيان حول مدى تعرضهم للإصابة ببعض الحوادث السلبية نتيجة قيادة الدرجة الهوائية على مدار (12) شهر الماضي، وقد أظهرت نتائج الدراسة أن السائقين ميالون إلى الاعتقاد بان الحوادث السلبية الناتجة عن قيادة الدرجة الهوائية يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بغيرهم من قائدي الدرجات الهوائية.

في حين جاءت دراسة هورنز (Hoorens,1995) في الكشف عن طبيعة العلاقة التي تربط التفاؤل غير الواقعي ببعض متغيرات الشخصية، وقد تم تطبيقها على عينة (90) طالب وطالبة من مدارس ألمانية واعتمد الباحث على مقياس التفاؤل غيرالواقعي، الذي تم تطويره من مقياس واينشتاين ومجموعة اختبارات الشخصية، وقد كشفت النتائج عن وجود ارتباطات جوهرية موجبة بين التفاؤل غير الواقعي، وكل متغيرات الشخصية. وهذا ما يوضح أن التفاؤل غير الواقعي عامل يجعل الأفراد يشعرون بالراحة النفسية الناجمة عن استبعاد الشعور بالخطر.

وفي دراسة أخرى لـ اولا سيفنسون (Ola Svenson, 1980) التي تهدف إلى معرفة فيما إذا كان السائقون يعتبرون سياقتهم اقل خطرا أم أكثر مهارة من بقية السائقين، وقد طبق

الدراسة على عينتين بلغتا(161) سائقا منهم (81) سائق أمريكي بمتوسط عمر قدره (22) سنة،حيث وصف (41) منهم سياقتهم بالخطرة، في حين حكم(40) الباقون على

سياقتهم بالماهرة، أما العينة الثانية فكانت من السويد وبلغت (80) سائقاً بمتوسط قدره (33) سنة، حيث وصف (45) منهم سياقتهم بالمخاطرة و(35) وصفوا سياقتهم بالأمنة،

إذ تم سؤال أفراد العينة على قدراتهم في السياقة مقارنة بغيرهم من السائقين، وقد خلصت نتائج الدراسة إلى أن معظم الأفراد اعتبروا أنفسهم أكثر مهارة في السياقة، حيث اعتقد (88) من السائقين الأمريكيين و(77) من السائقين السويديين أنهم يتميزون بسياقة أمنة أكثر من متوسط السائقين وأنهم أقل تعرضاً للخطر من البقية. (زعابطة، 2011: 14)

وقام ماكينا (Mckenna,1993) بدراسة تجريبية على مجموعة من السائقين شملت (99) فرداً من مدرسين وطلاب وموظفين بجامعة انجليزية بلغ عدد الذكور (58) والإناث (41) تراوحت أعمارهم بين (18-68)، وكانت أداة البحث عبارة عن استبانة مكونة من سؤالين هما:

. ماهو توقعك في اعتقادك بأنك سوف تتعرض لحادثة مرورية أثناء قيادتك لسيارتك؟

. ماهو توقعك في اعتقادك بأنك سوف تتعرض لحادثة مرورية عندما تكون مرافقاً وليس سائقاً للسيارة ؟

وأظهرت نتائج الدراسة عن عدم توقع السائقين لوقوع حوادث مرورية عندما يقومون بقيادة السيارة بأنفسهم، في حين كانت توقعاتهم أكثر بالإصابة بحادثة مرورية عندما يكونون مرافقين وليسوا سائقين وقد أرجع الباحث ذلك إلى خداع الضبط. (الأنصاري، 2001).

وفي دراسة لـوو وزملاؤه (1978) والتي كانت تبحث في نمط الإدراك الخاص بالاعتماد والاستقلال على المجال وقدرة السائق على إدراك إشارات المرور اللفظية والرمزية، وعلاقة ذلك ببعدي الانبساط والعصابية، على عينة تجريبية وأخرى ضابطة وخلصت الدراسة إلى أن الانبساطيين إحتاجوا إلي زمن أطول للتعرف على الإشارات المرورية المخفية، كما كفت تقاريرهم الذاتية أنهم أكثر وقوعاً في المخالفات وارتكاب الحوادث

مقارنة مع أقرانهم الانطوائيين، وتبين كذلك أن الأشخاص المعتمدين على المجال الإدراكي يحتاجون لزمان رجع أطول للتعرف على الإشارات المرورية المخفية مقارنة بأقرانهم غير المعتمدين. (عبد الخالق، 1983: 15).

### تعقيب على الدراسات السابقة:

من خلال استعراض الدراسات السابقة وفحص موقع هذه الدراسة الحالية من حيث العلاقة، لوحظ بأن الدراسة الحالية لم تسبقها أي دراسة أخرى تناولت متغيراتها بشكل كامل في حدود علم الباحثة، وهذا ما جعل الدراسة الحالية تختلف عن الدراسات السابقة من حيث نوعية المتغيرات وطبيعة العينة المدروسة، ويتضح لنا من خلال عرض هذه الدراسات بأنها تناولت مواضيع مهمة في التراث السيكولوجي وهي: الأساليب المعرفية، سمات الشخصية والتفاوت غير الواقعي، وحوادث المرور.

فمن بين الدراسات التي تناولت متغير الأساليب المعرفية نجد دراسة دراسة الشربيني (1992)، دراسة الطهراوي (1997)، لتليها دراسة بلدية بن زطة (2006)، ومنى بنت سعد (2007)، دراسة ميرفت سنان (2009) وفي (2010) دراسة أسماء سلمان الدحوح، (2012) دراسة سلمى صادق، ودراسة هيام يونس الأغا هي الأخرى تناولت متغير الأساليب المعرفية ومفهوم الذات وعلاقتها بالمسؤولية الاجتماعية لدى طلبة الثانوية العامة في قطاع غزة (2014)، وتتوعدت دراسة الباحثين بين الأسلوب المعرفي الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والأسلوب المعرفي الاندفاع والتروي المعرفي، وهناك دراسات أخرى تناولت متغير سمات الشخصية كدراسة الشربيني التي حاولت الربط بين المتغيرين الأسلوب المعرفي وسمات الشخصية. وكذا دراسة الطهراوي التي بحثت في العلاقة بين المتغيرين السابقين.

أيضا ميرفت العزي حاولت الربط بين الأساليب المعرفية وسمات الشخصية، وجاءت دراسة سعد الدين بوطبال حول معرفة اثر سمات الشخصية في ارتكاب الحوادث المرورية (2014) إذ ساعدتنا في دراسة ومعرفة ملمح السائق الذي يرتكب المخالفات المرورية وإبراز أهم سمات الشخصية التي تساهم في سلوك السائق الخطير .

أما عن متغير التفاؤلية غير الواقعية فقد تناوله كلا من الباحثين زعابطة سيرين هاجر وسعد الدين بوطبال، أفادتنا هذه الدراسات في معرفة علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي وكذا دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية وأثرت الجانب النظري وكذا التطبيقي في بناء مقياس التفاؤل غير الواقعي .

ودراسة ماكينا (1993) التي بحثت في معرفة مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين.

وجاءت دراسة هورنز (1995) بالبحث عن علاقة التفاؤل غير الواقعي ببعض متغيرات الشخصية، ودراسة احمد النابلسي (2002) هي الأخرى أكدت لنا عن علاقة التفاؤل غير الواقعي بالحوادث المرورية، في حين دراسة محجر ياسين التي تناولت أسباب الاستهداف للحوادث المرورية فقد أفادتنا في معرفة الأسباب التي تقف وراء الاستهداف لحوادث المرور والوصول إلى تحقيق نموذج سيكوتقني لتشخيص المستهدفين من غيرهم للحوادث المرورية.

أما من ناحية اختيار العينة فقد تباينت من حيث الحجم والعمر وكذا جنس العينة ففي دراسة زكرياء الشربيني تنوعت بين الطلبة الذكور والإناث مثلها مثل دراسة بن الشيخ عياش (2008)، بينما دراسة منى بنت سعد (2007)، هي الدراسة الوحيدة التي ركزت على جنس الإناث عكس الدراسات الأخرى التي تناولت عينة الذكور.

من حيث العينة الفئة الأكثر دراسة من طرف الباحثين، هم فئة الطلبة خاصة في متغير الأساليب المعرفية وسمات الشخصية، باستثناء دراسة بن زطة التي كانت عينة

دراستها تلاميذ المرحلة الابتدائية فئة الأطفال، أما بخصوص متغير التفاؤل غير الواقعي فأغلبية الدراسات كانت على عينة سائقين السيارات الوزن الخفيف ماعدا دراسة لروتر وكوين والبري (Rutter Quine and Albery 1998) التي كانت عينة دراستهما حول قائدي الدرجات الهوائية، وبخصوص حجم العينة فقد تباينت من دراسة إلى أخرى وجاءت دراسة عبد الله النافع والسيف خالد بأكبر حجم عينة (2018) شخص، لتليها دراسة سعد الدين بوطبال، إذ بلغت (1632) سائق، وأصغر حجم للعينة كانت في دراسة توفيق البرغوتي والصالح أبركان ب (59) سائق.

أما من ناحية المنهج المستخدم ففي كل دراسة ألزمت صاحبها منهج مناسب يتماشى مع طبيعة الموضوع المدروس، ففي دراسة كل من عبد الله النافع وخالد السيف، ومنى بنت سعد وسيرين زعابطة، فقد اعتمدوا على المنهج الوصفي، بينما كل من الشربيني والطهراوي تناولوا في دراستهما على المنهج الوصفي المقارن، في حين تناول بن الشيخ عياش في دراسته على المنهج الارتباطي، أما سعد الدين بوطبال ومراد سالي، تناولوا موضوعهما باعتمادهما على المنهج الوصفي التحليلي. وما يلاحظ أن كل هذه الدراسات تناولت منهج واحد وهو المنهج الوصفي بأنواعه التحليلي، الارتباطي والمقارن.

فيما يخص نتائج الدراسة فقد بينت دراسة الطهراوي انه يوجد ارتباط دال بين سمات الشخصية والأسلوب المعرفي الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي.

بينما دراسة منى بنت سعد أثبتت العكس، إذ بينت أنه لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي التروي في مقابل الاندفاع في ضوء زمن الاستجابة وعدد الأخطاء والمسؤولية الاجتماعية.

أما عن دراسة بن الشيخ عياش فقد أثبتت أن هناك علاقة ارتباطيه سالبة بين الإفراط في السرعة والمسؤولية الاجتماعية، وهذا ما يساعدنا في دراستنا إذ تعتبر سمة يقظة الضمير

من خصائص المسؤولية الاجتماعية وبالتالي كلما زاد إحساس الفرد بالمسؤولية زادت يقظة ضميره، بينما دراسة امادوميات فقد أظهرت وجود علاقة بين مستوى الحذر وردة الفعل لدى السائقين، وهذا حسب متغير الجنس والسن وأثبتت أيضا انه كلما كبر السائق في السن كلما زادت درجة الحذر لديه.

في حين دراسة يسين محجر أظهرت هناك أسباب للاستهداف للحوادث المرور تنطوي تحت المظاهر المذكورة سلفا مثل الحرارة، الثلوج انفجار العجلات، الفرامل غير المشحمة، سيطرة بالهاتف الخليوي، عدم استعمال حزام الأمن التغييب، التمارض، ضعف الذاكرة، عدم وجود التآزر الحركي وأن الاستهداف لحوادث المرور يتكون من عاملين هما:

العامل الذاتي والعامل الموضوعي وكل واحد منهما يتألف من عوامل عدة فالعامل الذاتي يضم عوامل معرفية، عوامل انفعالية، عوامل نفس حركية.

**أوجه استفادة الدراسة الحالية من قراءة الدراسات السابقة:**

من خلال إطلاع الباحثة على بعض الدراسات ذات العلاقة أفادتنا في النقاط التالية:

- ✓ تحديد مشكلة الدراسة تحديدا واضحا ودقيقا.
- ✓ ضبط مفاهيم الدراسة جيدا.
- ✓ بناء تصور لأهمية الدراسة من الناحية النظرية والتطبيقية الميدانية.
- ✓ مساعدة الدراسات السابقة في صياغة الفرضيات، وإطلاع الطالبة على بعض المقاييس مما ساعدها في بناء مقياس التفاضل غير الواقعي لدى عينة الدراسة.
- ✓ كما تساعد في تفسير النتائج على ضوء الدراسات السابقة.

## موقع الدراسة الحالية من الدراسات السابقة:

من خلال قراءة وعرض الدراسات السابقة، تبين أن أغلبها اهتمت بدراسة متغيرات معرفية الأساليب المعرفية، بالإضافة إلى دراسات أخرى اهتمت بمتغيرات الشخصية وسماتها، ودراسات مستقلة تناولت موضوع التفاؤل غير الواقعي، باعتباره تشوه معرفي بينما دراستنا الحالية جاءت بالربط بين هذه المتغيرات والتي حسب علم الباحثة لم تجد دراسة تناولت المتغيرات معا.

عينة الدراسة الحالية تختلف عن عينات الدراسات السابقة من حيث السن، الخبرة وحتى المهنة إذ أن كل الدراسات ركزت على عينة الطلبة وحتى الدراسات التي تناولت السائقتين انحصرت لدى السائقين ذوالوزن الخفيف وهذا سر تميز دراستنا الحالية وفي نفس الوقت صعوبة البحث.

## 7. فرضيات البحث:

إن أي بحث تدور في فلكه مشكلة تحتاج إلى حل والفرضيات هي حلول مؤقتة تحدد للباحث مساره وتعيّنه على إيجاد إجابات لتساؤلاته ولموضوع الأساليب المعرفية وعلاقتها بسمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت تحاول الإجابة عن التساؤلات المطروحة في الإشكالية وفي بحثنا هذا فرضية رئيسية وأخرى فرعية:

## الفرضية الرئيسية:

توجد علاقة بين أسلوب المعرفة (الاندفاع /التروي) و(الاعتماد والاستقلال)على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

### الفرضيات الفرعية:

1. وجود ميل عام للأسلوب المعرفي الاعتماد على المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
2. وجود ميل عام للأسلوب المعرفي الاندفاع لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
3. سمة العصائية هي السمة السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
4. مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت مرتفعا.
5. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي ) وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
6. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي(الاندفاع /التروي) والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
7. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
8. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي(الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.
9. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين سمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

إن الإجابة عن هذه الفرضيات واختبارها يمكن أن يسهم في تحديد الملمح  
السيكولوجي لسواق الموت، من خلال تحديد سماتهم الشخصية، وكذا درجة التفاعل غير  
الواقعي لديهم ، ومعرفة أسلوبهم المعرفي من حيث اندفاعهم او ترويبهم، و كذا استقلالهم  
أو إعتمادهم على المجال الإدراكي.

وهذا ما سنطرحه في الفصل الموالي بدءا من نشأة ومفهوم الأساليب المعرفية ووصولاً  
إلى علاقة الأساليب المعرفية ببعض المتغيرات.

# الفصل الأول: الأساليب المعرفية

تمهيد

1. نشأة الأساليب المعرفية

2. تعريف الأساليب المعرفية.

3. خصائص الأساليب المعرفية.

4. تصنيف الأساليب المعرفية.

1.4. أسلوب الاعتماد والاستقلال عن المجال الإدراكي

2.4. أسلوب الاندفاع التروي المعرفي

3.4. أسلوب تحمل / عدم تحمل الغموض

4.4. البأورة في مقابل الفحص

5.4. التبسيط المعرفي / التعقيد المعرفي

6.4. المخاطرة في مقابل الحذر أو الحرص

7.4. الضبط المرن في مقابل الضبط المقيد

5. أهمية دراسة الأساليب المعرفية.

6. أسلوب الاندفاع / التروي المعرفي.

1.6. نشأة أسلوب الاندفاع/ التروي

2.6. مفهوم أسلوب الاندفاع /التروي المعرفي

3.6. خصائص الأفراد ذوي أسلوب الاندفاع / التروي

4.6. قياس أسلوب الاندفاع / التروي

5.6. العوامل المؤثرة في أسلوب التروي / الاندفاع المعرفي

6.6. محددات بعد التروي / الاندفاع المعرفي

7.6. علاقة الأسلوب المعرفي ببعض المتغيرات

7. تعديل أسلوب التروي / الاندفاع المعرفي

8. الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي

1.8. نشأة الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي

2.8. مفهوم الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال

الإدراكي

3.8. خصائص الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على

المجال الإدراكي

4.8. قياس الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال

الإدراكي

خلاصة



## تمهيد:

تعد الأساليب المعرفية من الموضوعات الهامة التي تحظى باهتمام المختصين في مجال علم النفس المعرفي هذا الأخير الذي يهتم بالدرجة الأولى بدراسة العلاقة بين الأداء العقلي بجوانبه المختلفة والبناء المعرفي للإنسان، والتي من خلالها يتم الكشف عن الفروق الفردية بين الأفراد.

وتتباين وتتعدد ادوار الأساليب المعرفية في الشخصية الإنسانية، وهذا ما سنتناوله في هذا الفصل من خلال التطرق إلى نشأة الأساليب المعرفية ومفهومها، خصائص الأساليب المعرفية وأهمية دراستها وكذا تصنيفها، كما نتناول في هذا الفصل علاقة الأساليب المعرفية ببعض المتغيرات وفي الجزء الثاني من هذا الفصل نستعرض نوعيين من الأساليب المعرفية وهما:

أسلوب الاندفاع مقابل التروي المعرفي وأسلوب الاعتماد مقابل الاستقلال عن المجال الإدراكي وذلك من خلال التعرض إلى نشأة الأسلوبين ومفهومهما وكذا خصائص الأفراد المميزين بهاذين الأسلوبين وفي الأخير نتطرق إلى طرق قياس هذين الأسلوبين وأخيرا خلاصة للفصل.

## 1. نشأة الأساليب المعرفية:

كان لدراسات وأبحاث " بنجهاوس" Ebbinghaus و" وبستر " Webster و" جالتون" Galton في قياس السمات الحسية والإدراكية للأفراد دورا في ظهور ونشأة الأساليب المعرفية إضافة إلى جهود الحكومة الفرنسية بإلزامية الحضور الإجباري للتعليم وطلبها من " ألفريد بينيه" A. Binet من تقسيم الأطفال وعزل المتأخرين دراسيا وعقليا عن المدارس

الفرنسية وذلك من خلال تطبيق اختبار الذكاء الذي طوره مع صديقه "سيمون" Simon " ومنذ ذلك الحين تطور القياس العقلي تطورا كبيرا.

وفي بدايات عام 1900 تم إدخال طرق وبيانات عن الاختبارات العقلية، وبذلك دعمت وعززت هذه الاختبارات، وأصبحت أساليب التحليل العاملي وأسلوب تحليل الانحدار طرقا أساسية لتقييم ثبات وصدق الاختبارات، وتحديد القدرات العقلية، فقد قرر " سبيرمان " Spearman أن للقدرات الإنسانية مكونان اثنان هما القدرة العامة، والقدرات الخاصة، ويرى "سبيرمان " أيضا أن جميع أساليب الأداء العقلي تشترك في وظيفة أساسية واحدة هي العامل العام، بالإضافة إلى أن كل أسلوب من هذه الأساليب له عامله الخاص، وكان من أهم نتائجه أن الأسلوب العقلي وحده لا تنجز.

وقد طبق " ثرستون " (thurston 1938) أسلوب التحليل العاملي على درجات اختبارات القدرات العقلية، وحدد القدرات الأولية للاستدلال العام، والاستدلال الاستقرائي والاستدلال الاستنباطي، والقدرة اللفظية، والقدرة العددية، والقدرة المكانية، والقدرة البصرية والذاكرة، والطلاقة اللفظية، والسرعة الإدراكية (الخولي، 2002: 24، 25).

وقد أدى التقدم في علم النفس المعرفي (نظرية تكوين وتناول المعلومات- الذكاء الصناعي) إلى تكوين نماذج أصبحت هي الموضوع الأساسي في البحوث الحالية، وهي نماذج معالجة المعلومات، حيث توحى هذه النماذج بأن المعلومات تتعامل مع العمليات العقلية، وهي التي توجهها العمليات التنفيذية والتي تسمى بالاستراتيجيات، وترى نظرية معالجة المعلومات أن الفروق الفردية في الاستعدادات المعرفية تأتي من خلال مصادر رئيسية هي:

1. تقوم الفروق الفردية على الفروق في المعلومات التي توجد لدى الفرد، فكلما كانت المعلومات التي يعرفها الفرد عن المشكلة المطلوب حلها، كثيرة كان أكثر قدرة على حلها.

2. تتمثل الفروق الفردية في آليات أو ميكانيزمات معالجة المعلومات، وهي الإدراك وذاكرة الفحص، والتذكر أو الاسترجاع وتكوين المعلومات.

3. تتمثل الفروق الفردية في العام مقابل الخاص أو الأولي، أي أن هذا المصدر يمثل العمليات التي تستخدم كخطوات لحل المشكلات الكبرى. (الخولي، 2002: 27).

وقد بدأ علماء النفس في استرجاع العمليات العقلية التي أثارها كل من "سييرمان وثيرستون" وغيرهما، حيث كان للكشف عن ماهية العمليات العقلية أثر بالغ في التعرف على كيفية تناول الفرد للمعلومات أو المدخلات الحسية، ومن ثم طريقة إصدار الفرد الاستجابة على النحو الملائم، وتلك القضايا التي تدور حولها اهتمامات الباحثين في مجال علم النفس المعرفي، ويسعون عن طريق تناولهم لها تقديم الأسس العلمية السليمة التي تتضمن الاستخدام الأمثل من جانب الفرد لما لديه من إمكانيات عقلية معرفية.

## 2. تعريف الأساليب المعرفية:

بالرغم من حداثة استخدام مصطلح الأسلوب المعرفي في علم النفس إلا أن هذا لم يمنع من تعدد تعريفاته فقد عرفه "كوجان kogan": بأنها الطرق المتميزة في الإدراك والفهم والتصنيف والتحويل واستقبال ومعالجة وتجهيز المعلومات. (الزيات، 2001: 120)

بينما يرى "جيفورد (Guildford, 1997)" إلى الأساليب المعرفية على أنها وظائف موجهة للسلوك الإنساني تتمثل بعدد من القدرات المعرفية أو الضوابط المعرفية بالإضافة إلى اعتبارها سمات تعبر عن بعض مكونات الشخصية الانفعالية والاجتماعية والعقلية. (العنوم، 2004: 286).

وهناك تعريف أخر جاء به محمد الشرقاوي في الأساليب المعرفية يبين فيه " تلك الأساليب التي يمكن بواسطتها كشف الفروق بين الأفراد ليس فقط في المجال المعرفي

كالإدراك والانتباه والتذكر والتفكير وحل المشكلة وتكوين المفاهيم، وإنما أيضا في المجال الانفعالي، والاجتماعي، وسمات الشخصية. (الشرقاوي، 1996 : 182).

ويصف أبو الحطب الأساليب المعرفية بالإستراتيجيات المعرفية ويرى أنها تدل على مركبات من الاستعدادات المعرفية والوجدانية والتي تدل على الطرق المميزة للأفراد في حلهم للمشكلات. (أبو الحطب، 1983 : 436).

ومن خلال عرضنا لمجموعة من تعاريف للأساليب المعرفية نستخلص أن: الأساليب المعرفية هي طرق واستراتيجيات المميزة لكل فرد في استقبال المعرفة، كما تسهم بقدر كبير في الكشف عن الفروق الفردية بين الأفراد.

### 3. خصائص الأساليب المعرفية:

تتميز الأساليب المعرفية بمجموعة من الخصائص أهمها:

- تعكس دراسة الأساليب المعرفية فروقا بين الأفراد وليس فروقا بين الثقافات مما يجعل عملية قياسها ممكنة وسهلة، وتشير قوانين النمو أن الأساليب المعرفية قابلة للتوزيع بشكل طبيعي أو اعتدالي بين أفراد المجتمع الواحد، ويفسر هذا التوزيع الاعتدالي من خلال تباين العوامل المؤثرة فيها كعوامل التعلم والقدرات العامة والخاصة (البيئة والوراثة). (العتوم، 2004 : 294 ) .
- الأساليب المعرفية تتعلق بشكل النشاط المعرفي للإنسان وليس محتواه، أي يستطيع الأسلوب المعرفي أن يجيب عن الكيفية التي يفكر بها الإنسان وليس عما يفكر فيه. أي تهتم بدراسة الفروق الفردية التي تتبلور من خلال ممارسة الفرد لنشاطه المعرفي من تفكير وتخيل وإدراك وحل مشكلات واتخاذ قرارات، وهذه الفروق ليست فروقا في الكم بين الأفراد وإنما فروقا في أسلوب وطريقة التفكير والإدراك عند

التعامل مع موقف معين، مما يعطي الفرد نمطا مميزا في التفكير والإدراك).  
(الزغلول، 2003 : 105).

• تعتبر الأساليب المعرفية أبعادا ثنائية القطب ويصنف الأفراد وفق ذلك على متصل يبدأ  
يبعد (كبعد الاندفاع مثلا) وينتهي ببعد آخر (كبعد التروي)، وهذا يعني أن التصنيف  
يأخذ شكل المنحنى الاعتدالي بالنسبة للأسلوب الواحد، وأن لكل قطب قيمته وأهميته في  
ظل شروط معينة ترتبط بالموقف. (الفرماوي، 1985: 09)

• تتميز الأساليب المعرفية من الأبعاد المستعرضة والشاملة للشخصية، مما يساعد  
على اعتبارها في ذاتها محددات الشخصية، وعلى ذلك فإنها تمكننا من النظر إلى  
الشخصية نظرة كلية، أي أنها من الأبعاد التي لها صفة العمومية، والتي لا تنظر  
للشخصية من جانب واحد فقط، وإنما ينظر إليها من جميع الجوانب. (الغولي، 2002 : 44)

• ترتبط الأساليب المعرفية بعلاقات سلبية أو إيجابية مع متغيرات عديدة كالدفاعية  
والذكاء والنجاح الأكاديمي اعتمادا على طبيعة المهمة التي يقوم بها الفرد، فطبيعة  
الأسلوب المعرفي يقترن بمستويات عالية أو منخفضة من الدافعية أو الذكاء أو النجاح  
الأكاديمي أو التكيف مع ظروف الحياة. (العتوم، 2004 : 296)

• الأساليب المعرفية أبعاد مكتسبة من خلال تفاعلات الفرد مع البيئة الخارجية أكثر  
منها صفات أو خصائص موروثية، ويتضح ذلك من خلال ما افترضه (كيلي 1961)،  
في إطار نظريته عن البناء الشخصي، بأن كل فرد ينشئ أو يطور إطار من البنية  
الشخصية ليفسر أولينشأ بالأحداث المحيطة به في عالمه الاجتماعي.

• الأساليب المعرفية تمر بمراحل نمائية مماثلة لمراحل النمو المعرفي، ويؤكد ذلك ما  
ذكره (كاجان وآخرون) بأن الأساليب المعرفية التصورية تكون أكثر عمومية في  
بداية مراحل النمو، والمفاهيم أو المدركات التي يكونها الطفل تكون عامة، ومع تقدم  
العمر تصبح نوعية و متميزة، فطفل الرابعة ينظر إلى المثير ككل بينما طفل التاسعة  
ينظر إلى المثير من ناحية محتواه الكلي أو الجزئي.

- تداخل الأساليب المعرفية وتتفاعل مع بعضها في تأثيرها على السلوك حتى أنه يمكن الاستدلال على أساليب الفرد المعرفية من خلال معرفة موقعه النسبي على امتداد أسلوب ما ويتضمن هذا الإشارة إلى أن لدى الفرد أكثر من أسلوب معرفي. (الزيات، 2001: 123).

#### 4. تصنيف الأساليب المعرفية:

تباينت وتعددت التصنيفات والتصورات النظرية التي تناولت الأساليب المعرفية وبلغ عددها ما يقارب عشرين أسلوبا معرفيا وسوف نتطرق لأبرز الأساليب المعرفية التي كانت ومازالت محور اهتمام الباحثين والمختصين ومن هذه الأساليب نجد:

#### 1.4 أسلوب الاعتماد والاستقلال عن المجال الإدراكي:

##### feiled dépendance –Indépendance

يتناول هذا الأسلوب الطريقة التي يدرك بها الفرد الموقف أوالموضوع ومابه من تفاصيل أي انه يتناول قدرة الفرد على إدراكه لجزء من المجال كشيء مستقل أومنفصل عن المجال المحيط ككل، أي يتناول قدرة الفرد على الإدراك التحليلي فالفرد الذي يتميز باعتماده على المجال في الإدراك يخضع إدراكه للتنظيم الشامل للمجال إما أجزاء المجال فان إدراكه لها يكون مبهما. بينما الفرد الذي يتميز بالاستقلال عن المجال الإدراكي فانه يدرك أجزاء المجال في صورة منفصلة أومستقلة عن الأرضية المنظمة له، كما ظهرت الفروق بين المستقلين والمعتمدين على اختبار الأشكال المتضمنة. الصورة الجمعية. من إعداد وتكن وآخرون وأعدده للعربية أنور الشرقاوي وسليمان الشيخ.

ويوصف الأفراد المستقلون عن المجال الإدراكي، بأنهم يبحثون دائما عن المعلومات المتميزة ذات الأجزاء المتداخلة، أما الأفراد المعتمدون على المجال الإدراكي فلا تكون لديهم

القدرة على عزل فقرات المعلومات عن سياقها، وقد وجد أيضا أن الفروق في هذا الأسلوب لدى الأفراد كانت ثابتة نسبيا. (الخولي، 2002: 61).

#### 2.4 أسلوب الاندفاع/ التروي المعرفي: *réflective versus Impulsion*

وهو يعني طريقة الفرد المميزة في تناول المعلومات سواء في استقبالها أو الإلقاء بها كما، يتعلق هذا الأسلوب بسرعة الاستجابة نحو المواقف المختلفة، فيميل أصحاب الأسلوب المتسرع إلى الاندفاع والاستجابة المتسرفة للمثيرات مما يجعلهم عرضة لارتكاب الأخطاء بينما يميل أصحاب الأسلوب المتأمل إلى التروي والتفكير بشكل عميق مما يقلل من احتمالية القيام باستجابات خاطئة، ويتميز أصحاب البعد المتأمل في هذا الأسلوب المعرفي بمهارات عالية في مجال التفكير الناقد والتأملي وهم غالبا ما ينتمون إلى النمط (ب) في السلوك والشخصية. (العنوم، 2004 : 298).

#### 3.4 أسلوب تحمل/عدم تحمل الغموض:

##### *tolerance for smlivguous or unrealistic experience*

يعرف عدم تحمل الغموض بأنه الميل نحو إدراك المواقف الغامضة على أنها مصدر للتهديد، إما تحمل الغموض فانه الميل لإدراك المواقف الغامضة على أنها أشياء مرغوبة ويوضح "بودنر" Budner على أنه يمكن تحديد تحمل الغموض بأنه قدرة الشخص على التصرف بصورة عقلانية وهادئة في موقف تكون فيه معاني المثيرات غير واضحة، كما إن الأشخاص الذين ليس لديهم القدرة على تحمل الغموض يدركون المواقف الغامضة كمصدر للقلق النفسي أو التهديد. (عبده، 1989: 13)

ويعد اختبار "بودنر" Budner من أشهر الاختبارات التي أعدت لقياس تحمل وعدم تحمل الغموض ويتكون هذا الاختبار من ست عشرة فقرة منها ثمان فقرات موجبة وثمان فقرات سالبة في اتجاه تحمل الغموض وأمام هذه الفقرات مقياس متدرج من ست نقاط وعلى

المفحوص أن يختار ما يراه مناسب من هذه النقاط التي تمتد من الموافقة التامة بالمعارضة التامة وتشير الدرجة الأعلى إلي الميل لعدم تحمل الغموض وهذا وقد قام عبد العال عجوة 1989 بإعداد هذا الاختبار في الصورة العربية.

#### 4.4 البأورة في مقابل الفحص: focusing vs scanning

وقد نشأ هذا الأسلوب من خلال أعمال "سكلسينجر" Schlesinger " عام (1954) كما اصطلح على تسميته التركز، وعرفه أنور الشراوي (1989) بأنه الفروق بين الأفراد في سعة وتركيز الانتباه حيث يتميز بعض الأفراد بالتركيز على عدد من عناصر المجال في حين يتميز البعض الآخر من الأفراد بالفحص الواسع لعدد كبير من عناصر المجال ويرتبط هذا الأسلوب بالفروق الفردية بين الأفراد في درجة الانتباه وشدته، فيتميز الأفراد أصحاب نمط البأورة بوضوح الأهداف، ودرجات عالية من تركيز الانتباه، وعدم التعجل في الحل أو المعالجة المعرفية أو الاستجابة أو اتخاذ القرارات، أما أصحاب النمط السطحي أو الفحص، فيتميزون بالسرعة، والنظرة السطحية للأمور، وضيق الانتباه من حيث مدته وعدد المثيرات التي يتم متابعتها مما يجعل ردود فعلهم وقراراتهم متسعة وخاطئة. (العتوم، 2004: 299).

#### 5.4 التبسيط المعرفي/التعقيد المعرفي: cognitive simplicity vs cognitive complexity

ظهر هذا الأسلوب في الخمسينيات من القرن العشرين وذلك من خلال دراسات "بيري" في مجال الإدراك الاجتماعي وفهم الآخرين والتقمص العاطفي والحساسية الاجتماعية، ويرتبط هذا الأسلوب بالفروق بين الأفراد في ميلهم لتفسير ما يحيط بهم من مدركات، وخاصة المدركات ذات الخواص الاجتماعية، فالفرد الذي يتميز بالتبسيط المعرفي أقل قدرة على إدراك ما حوله من مدركات بصورة تحليلية، في حين يتميز الفرد الذي يميل إلى التعقيد المعرفي بأنه يكون أكثر قدرة على التعامل مع الأبعاد المتعددة للمواقف بصورة تحليلية، كما يستطيع بشكل أفضل أن يتعامل مع ما يدركه في كل تكامل. (بلاخ: 2005: 34).

#### 6.4 المخاطرة في مقابل الحذر أو الحرص: Risk taking versus cautiousness

يتضمن هذا الأسلوب مدى مخاطرة الفرد أو حرصه عند اتخاذ القرارات وتقبل المواقف غير التقليدية وغير المألوفة فالفرد الذي يمتاز بأسلوب المخاطرة يميل إلى المغامرة ويقبل المواقف الجديدة ذات النتائج غير المتوقعة، أما الفرد الذي يمتاز بأسلوب الحرص فإنه لا يقبل بسهولة التعرض لمواقف فيها مخاطرة حتى لو كانت نتائجها مؤكدة، ويرتبط هذا الأسلوب إلى درجة كبيرة بعامل الثقة بالنفس. (العتوم، 2004: 297)

#### 7.4 الضبط المرن في مقابل الضبط المقيد: Lexible control vs constricted control

يرجع هذا البعد أساساً إلى عمل " كلين " عام 1954 في محاولته تصنيف البشر على متصل يعبر عن مدى حساسيتهم أو ردود أفعالهم اتجاه مسببات التشتت الذهني، واستخدام مهام تحتوي على مشتتات للتركيز أو الانتباه، فإذا كان المفحوص من النوع الذي لا يعطي لهذه التلميحات انتباهاً يخل من الاتزان في الأداء ويسير في نسق أدائي مقبول فإن ذلك المفحوص يوصف بأنه ذو ضبط مرن وعلى العكس من ذلك يكون الشخص ذو الضبط المقيد.

#### 5. أهمية دراسة الأساليب المعرفية:

للأساليب المعرفية أهميتها في حياة الأفراد إذ تصف وتميز الطريقة التي تتم بها العمليات العقلية فأسلوب الفحص والتدقيق يبسر على الفرد فحص المعلومات وتحديد العلاقات بينها، وأسلوب التروي في مقابل الاندفاع يعبر عن مدى تأمل الفرد وفحصه للمعلومات ومن ثم اتخاذ القرارات، وتقوم الأساليب المعرفية بدور المنظم لبيئة الإنسان بما فيها من مثيرات ومدركات إذ أنها ترتبط بتناول المعلومات وتجهيزها فأسلوب التركيب التكاملي يحدد الطريقة المميزة للإنسان في التمايز والتكامل بين أبعاد المعلومات والعلاقات المتضمنة في الموقف أو المجال الإدراكي.

- ❖ أن الأساليب المعرفية في علم النفس تساهم بقدر كبير في الكشف عن الفروق الفردية في جميع جوانب الشخصية، كما أنها تهتم بالطريقة التي بها يتناول الفرد المشكلات التي يتعرض لها في مواقف حياته المختلفة.
- ❖ أن الأساليب المعرفية تعبر عن الطرق والاستراتيجيات المميزة لدى الفرد في استقباله للمعلومات، والتعامل معها من خلال العمليات المعرفية وإصدارها ومن ثم نوع الاستجابة التي ينتجها الفرد. (الخولي، 2002 : 38) .
- ❖ أن الأساليب المعرفية التي يتخذها الفرد يستخدمها في مواقف اتخاذ القرار، تعكس الكيفية التي يقوم بها هذا الفرد في عمليات تجهيز أو تكوين المعلومات المرتبطة بالمشكلة التي تواجهه.
- ❖ وجود فروق في العمليات المعرفية بين الأفراد في تجهيز المعلومات التي يتم استقبالها وبالتالي تحديد شكل الاستجابة حيث أن الفرد يختار المعلومات التي تحقق هدفه.

## 6. أسلوب الاندفاع/التروي المعرفي:

### 1.6 نشأة أسلوب الاندفاع/التروي:

نشأ هذا الأسلوب من خلال دراسات "كاجان وزملائه" **"kagan , et al 1963"** على ما أسموه بأسلوب تكوين المدركات الذي يتكون من ثلاثة أبعاد هي: العلاقي، التحليلي والاستدلالي وتوصل كاجان وزملائه إلى أن ذوي الاتجاه التحليلي يميلون إلى التروي في الاستجابة مما يتسبب في زيادة كمون الاستجابة في مقابل سرعة الاستجابة للأفراد الآخرين وهكذا بدا في الظهور أسلوب جديد هو الاندفاع مقابل التروي ويرجع هذا الأسلوب تحديداً من ملاحظات على الأطفال الذين كان يتعامل معهم كل من "كاجان، موس، وسيجل **"kagan moss , siguel 1963"** في دراسة كانت تهدف إلى الكشف عن الأسس المرجعية لتصنيف هؤلاء الأطفال للمدركات في إطار دراسته تفضيل الصور الذهنية وكان من أهم هذه الملاحظات، هي ميل بعض الأطفال أثناء الأداء على الاختبارات الإدراكية إلى تأجيل

استجاباتهم أو تأخيرها، تلك التي تعبر عن أفكارهم بخصوص هذه المثيرات الإدراكية إضافة إلى أن هذا النوع ينتمون إلى النوع الإدراكي التحليلي، وكانت الأداة الرئيسية المستخدمة في هذه الدراسة هي اختبار أفضل الصور الذهنية (CST). (الفرماوي، 1975 : 81).

ويرتبط الأسلوب التحليلي بالأسلوب الذي يتسم بالتروي، في حين يرتبط الأسلوب غير التحليلي أو الشمولي بالأسلوب الذي يتسم بالاندفاع، ومن ثم توصل "كاجان وزملائه" إلى أن الأفراد ذوي الاتجاه التحليلي يميلون باستمرار إلى تأمل البدائل المتاحة للحل، كما أنهم يرتكبون أقل عدد من الأخطاء في أية مواقف إدراكية يواجهونها، بينما يميل الأفراد ذوي الاتجاه الشمولي إلى أن يعطوا استجابات سريعة مع ارتكاب أكبر عدد من الأخطاء في المواقف الإدراكية التي يواجهونها. (الخولي، 2002 : 38).

وقد أشار "كاجان" إلى أن الطريقة التي اتبعها لقياس إنتاج المفاهيم التحليلية كانت عبارة عن مجموعة من البطاقات، وتعمل كل بطاقة ثلاثة أشكال لبعض الأشياء المألوفة لدى الأطفال وكان يطلب من كل طفل أن يتعرف على شكلين متشابهين، وهذه الطريقة كانت تثير لدى الأطفال فكرة التحليل أكثر من الوظيفة، حيث يشير التحليل إلى استخلاص صفة موضوعية مشتركة بين عدة أشياء في حين تشير الوظيفة إلى العلاقة الوظيفية بين شيئين أحدهما يعتمد على الآخر.

وعلى ضوء ذلك فإن "كاجان وكوجان" (Kagan and cogan) يحددان مصطلح التروي/الاندفاع وظيفيا في مواقف بها استجابات ذات درجة عالية من الشك وعدم اليقين حيث يتعين على الفرد أن يقرر ويحدد بين البدائل المتاحة أمامه، كما يرتبط هذا الأسلوب نظريا بحل المشكلة التي تصادفه.

وبناء على ذلك بدأت دراسة "كاجان" وزملائه على أسلوب جديد هو التروي/الاندفاع وأطلقوا على المجموعة الأولى من المفحوصين "بالمترولين" *reflectives*، والمجموعة الثانية

"المندفعين" **impulsive**، وهذا اعتماداً على الطريقة الإجرائية لتحديد هذا الأسلوب من خلال حساب زمن اتخاذ القرارات وعدد الأخطاء (الخولي، 2002: 110: 111).

## 2.6 مفهوم أسلوب الاندفاع/التروي المعرفي:

ويعني طريقة الفرد المميزة في تناول المعلومات سواء في استقبالها أو الإدلاء بها والتعامل المميز مع المواقف الإدراكية بصفة عامة، كما عرفه فؤاد أبو حطب 1986 على أنه: "متغيراً يكمن عن طريقة التمييز بين أولئك الذين يتأملون مدى المعقولية في الحلول العديدة في سبيل حل فعلي وأولئك الذين يستجيبون لأول حل يطرأ على الذهن". (الفرماوي، 1975: 78).

وعرفه حمدي الفرماوي (1994) على أنه أسلوب معرفي يعني طريقة الفرد المميزة في تناول المعلومات سواء في استقبالها أو الإدلاء بها، والتعامل المميز مع المواقف الإدراكية بصفة عامة ويتم قياسها على أساس بعدي زمن الكمون والدقة (عدد الأخطاء) اللذين على أساسهما يمكن تقسيم الأفراد تبعاً لهذا الأسلوب إلى أربعة أنماط وهي:

### ➤ أفراد مندفعون: Impulsives

وهم الذين يقضون زمن كمون أعلى من متوسط زمن الكمون لدى أفراد العينة، ويرتكبون عدداً من الأخطاء أعلى من متوسط عدد الأخطاء لدى أفراد العينة.

### ➤ الأفراد المتروون: Réflectives

وهم الذين يقضون زمن كمون أعلى من متوسط زمن الكمون لدى أفراد العينة، ويرتكبون عدداً من الأخطاء أعلى من متوسط عدد الأخطاء لدى أفراد العينة.

## ➤ أفراد متسرعون مع الدقة: fast – Accurate

وهي مجموعة تتصف بزمن كمون أقل من متوسط الكمون لدى أفراد العينة وذات عدد أخطاء يقل عن متوسط أفراد العينة.

## ➤ أفراد يتصفون ببطء مع عدم الدقة: slow – Inaccurate

وهي مجموعة تتصف بزمن كمون أعلى من متوسط الكمون لدى أفراد العينة، ويعدد من الأخطاء أكثر من متوسط أفراد العينة، أما عبد المنعم شحاتة محمود، والهام عبد الرحمن خليل (2000) فيعرفان الاندفاع/التروي بأنه يشكل أسلوباً للشخصية ويعبر عن انخراط الفرد في سلوك مضاد للمجتمع، وهو عكس التحكم في الذات الذي يعتمد في الأداء الوظيفي السوي للفصين الجبهيين، والاندفاع نوعان:

- (أ) **معرفي:** ويتمثل في الاستجابة بسرعة بدون ترو، أيضاً دون جمع معلومات كافية، مما يجعله يتسم من عدم الاتساق، ويبرز هذا النوع الفروق الفردية في إدراك الوقت وفهمه.
- (ب) **سلوكي:** ويتمثل في نقص قدرة الفرد على التحكم في سلوكه والذي قد يتضح في عدم التحكم في الوقت المتاح لأداء مهمة ما أو تنظيمه. (خلفي، 2006: 32).

بينما يرى العتوم أن أسلوب الاندفاع/التروي المعرفي يتعلق بسرعة الاستجابة نحو المواقف المختلفة، حيث يميل أصحاب الأسلوب المتسرع إلى الاندفاع والاستجابة المتسرفة للمثيرات مما يجعلهم عرضة لارتكاب الأخطاء بينما يميل أصحاب الأسلوب المتأمل إلى التروي والتفكير بشكل عميق مما يقلل من احتمالية القيام بالاستجابات الخاطئة.

(العتوم : 2004،.298)

من خلال التعاريف السابقة لأسلوب الاندفاع/التروي المعرفي يظهر الاهتمام البالغ بهذا الأسلوب من طرف الباحثين من حيث تمييزه بين الأفراد المتروين والمتأملين في البدائل

المتاحة لهم في المواقف المختلفة وذلك من أجل الوصول إلى الحلول الصحيحة وهذا باستغراق زمن كمون مطول وعدد أخطاء أقل، وبين الأفراد المندفعين المتسرعين في الاستجابة أثناء تعرضهم لمواقف معينة وهذا باستغراق زمن كمون قصير وعدد أخطاء أكثر مما يجعل هذا الأسلوب يرتبط بطريقة مباشرة مع أسلوب وطريقة الأفراد في اتخاذ القرارات وحل المشكلات من جهة، وبالسمات والخصائص الانفعالية والوجدانية للشخصية من جهة أخرى.

وعليه نستطيع التمييز بين الأفراد المندفعين والمتروين باستخدام اختبار تزوج الأشكال المألوفة "Matching familiar figures test" بالاعتماد على زمن الكمون المستغرق في الاستجابة الأولى للمفحوص على هذا الاختبار وعدد الأخطاء المرتكبة لكل مفردة من مفردات هذا الاختبار.

### 3.6 خصائص الأفراد ذوي أسلوب الاندفاع/التروي:

أظهرت دراسة " كاجان وزملائه" (1966) أن الأفراد المندفعين " ليس لهم أي مميزات أكاديمية، حيث اتضح أن الأفراد المندفعين يستجيبون بسرعة، ويرتكبون عددا من الأخطاء أكبر من الأفراد المتروين في مهام الاستدلال الاستقرائي كما اتضح أيضا أن المتروين الذين تم تهديدهم بالفشل، أظهروا زيادة كبيرة في الأخطاء، وكان عددها أكبر من الأخطاء التي ارتكبتها المندفعون". (الخولي، 2002: 210).

كما اتضح من خلال دراسة " مان Mann" (1973) لمعرفة ما إذا كان الميل في مهام حل المشكلات يظهر أيضا كنزعة للحذر في اتخاذ القرار وقد توصل إلى أن الأفراد الذين تم تصنيفهم إلى متروين اخذوا وقتا أطول في اتخاذ القرار في العديد من مشكلات اتخاذ القرار وذلك عن الأفراد الذين تم تصنيفهم إلى مندفعين، كما أشار إلى أن أسلوب الاندفاع والتروي المعرفي يظهر في علاقة منتظمة مع المخاطرة في مقابل الحذر في اتخاذ

القرارات لدى الأفراد، الحساسية الشديدة اتجاه بعض المهام التي تؤدي إلى أن يكون الفرد مندفعاً أو متروياً كالانطوائية والانبساطية والكتب، حيث نجد المتروين يحققون مستويات مرتفعة بالنسبة لضغوط الحياة، وذلك على عكس المندفعين.

أن المندفعين يميلون إلى أن يسمحوا لأنفسهم باستخدام الحد الأدنى من الزمن في التفكير ولأنهم أكثر تعرضاً لعدم استخدام قدراتهم كاملة أكثر من ذوي الطبيعة المتروية هذا ما يؤدي إلى ارتكاب أخطاء كبيرة في المهام التي تتطلب تعليماتها السرعة والدقة في الأداء. وأكثر من ذلك فقد اتضح أن المندفعين يجمعون عن الاستجابة بدقة في أداء مهام الدقة، ولا يستخدمون قدراتهم بطريقة أفضل في أداء المهام التي تتطلب السرعة.

وأسفرت نتائج بلوك وزملائه "bloch and al (1974)" أن الأفراد المتروين يميلون إلى أن يكونوا أكثر ذكاء وكفاءة، وهم أفراد لديهم الكثير من العطاء، بينما يتسم الأفراد المندفعون بضعف الثقة بالنفس، وهم أكثر صلابة وأقل سعادة. (الخولي 2002 : 130).

كما يتميز الطفل المندفع بعدم القدرة على ضبط ذاته مما يؤدي إلى العجز المعرفي في المواقف التي تتطلب حل المشكلات ويتميز أيضاً بالتصرف قبل التفكير وينتقل بسرعة من نشاط إلى آخر دون أن يكمل النشاط الأول ويجد صعوبة في تنظيم عمله، وكثيراً ما تكون لديه عدم القدرة على الانتظار في المواقف الاجتماعية. (خلفي، 2006 : 48)

#### 4.6 قياس أسلوب الاندفاع/التروي:

أظهرت الدراسات الحديثة في هذا النوع من الأسلوب المعرفي، أن الأداة الشائعة الاستخدام في تقييم هي اختبار مضاهاة أوتزواج الأشكال المألوفة "Machingfamiliair figures test" ويرمز لهذا الاختبار بالرمز (M.E.F.T)، والتي ابتكرها في الأصل "كاجان" (kagan 1966) وهذه الأداة أصبحت الدليل الأساسي في قياس هذا الأسلوب المعرفي ويتضمن محتوى اختبار (M.E.F.T) عدة أشكال وتسمى هذه الأشكال بالبدائل "alternatves" وشكل واحد ويسمى النموذج "standard" في آن واحد، ومقارنة هذه البدائل

بالنموذج، على أن تكون هذه البدائل مختلفة اختلافا بسيطا عن النموذج، وتتراوح البدائل في هذا الاختبار من ثلاثة إلى ستة أو ثمانية بدائل، وذلك طبقا للمرحلة العمرية التي يطبق فيها الاختبار وتتطلب إجراءات هذا الاختبار أن يطابق المفحوص النموذج مع البدائل حتى يحصل على واحد من هذه البدائل، وهو الذي يتطابق مع النموذج، حيث تبقى البدائل الأخرى متشابهة مع النموذج، ولكنها غير متطابقة، وعلى ذلك فإنه يحدث استجابات مشكوك فيها، ويقوم الفاحص بحساب زمن كمون الاستجابة الأولى وعدد الأخطاء حيث يشتمل هذا الاختبار على مقياسين هما:

❖ **المقياس الأول:** وهو يقيس السرعة وفيه يؤخذ متوسط الزمن الذي يأخذه المفحوص بين تقديم المشكلة (الصورة)، والاستجابة الأولى سواء كانت هذه الاستجابة صحيحة أو خاطئة، ويمثل هذا المقياس كمون الاستجابة.

❖ **المقياس الثاني:** وهو يعبر عن الدقة، حيث تقدر سلبيا بواسطة العدد الكلي للبدائل غير الصحيحة التي يختارها المفحوص، ويمثل هذا المقياس عدد الأخطاء.  
(الخولي، 2002 : 132).

## 5.6 العوامل المؤثرة في أسلوب التروي/الاندفاع المعرفي:

بالرغم من اتفاق كل الدراسات التي اعتمدت بهذا النوع من الأسلوب المعرفي على ثباته لدى الفرد إلا أن هناك بعض العوامل التي يمكن أن تؤثر عليها منها:

### ▪ العوامل الاجتماعية والاقتصادية:

بينت نتائج دراسات الباحثين في هذا المجال أن المستوى الاجتماعي والاقتصادي من العوامل المؤثرة في أسلوب الاندفاع والتروي إذ أظهرت أن الأطفال منخفضي المستوى الاجتماعي -الاقتصادي يميلون أكثر نحو الاندفاع في حين أن الأطفال مرتفعي المستوى

الاجتماعي والاقتصادي يميلون أكثر نحو لتروى وهذا ما أكدته دراسة "هيدر" Heider (1971) ودراسة "میلر" Miller

■ العوامل الوراثية:

أثبتت دراسة "میس وزملائه" Massen et al إلى أنه هناك بعض الأطفال يولدون ولديهم الاستعداد الوراثي الذي يجعلهم يميلون أكثر نحو التريث والاندفاع.

■ العوامل الوجدانية:

بين "كوجان" Kogan (1970) "أن الطفل الذي يشك في قدرته ويرغب في إنكار هذا الشك سيسلك بان دفاعية وأن الطفل الذي لديه خوف كبير من الفشل وليس لديه ميل كبير لإخفاء هذا الخوف من المحتمل أن يصبح متروياً. (صعدي، 2000: 29).

## 6.6 محددات بعد التروي/الاندفاع المعرفي:

بين كاجان وكوجان (Kagan & Kogan, 1980) أن الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع يتحدد بعدة محددات، هذه المحددات هي التي تدفع الفرد إلى أن يسلك سلوكاً مندفعاً أو سلوكاً متروياً و من هذه المحددات: (الجوهري، 2011: 91)

1. الخوف من ارتكاب الأخطاء: يرى كاجان وكوجان أن خوف الفرد من أن يخطئ

يجعله يبدو أكثر تروياً في حين أن الطفل الأقل خوفاً من ارتكاب الخطأ يميل لإصدار الاستجابة بسرعة أكبر ويكون بذلك مندفعاً.

2. الشك في القدرة: يميل المندفعون إلى إصدار استجاباتهم بصورة فورية، وذلك

لإحساسهم ببعض الشك في قدرتهم، فيحاولون إنكار هذا الشك عن طريق

استجاباتهم بسرعة واندفاع، في حين أن هناك آخرين يستجيبون بتروي وذلك بوجود بعض الخوف من الفشل لديهم، فلا يستطيعون إخفاء هذا الخوف فيستجيبون بتروي وتمهل.

**3. القلق:** هو أحد أهم محددات التروي/الاندفاع ويختلف مصدره لدى كل من المتروين والمندفعين، فالمتروي يتمهل قبل إصدار استجابته لأنه يتوقع أن البيئة الاجتماعية ستعتبره غير كفاء إذا أخطأ بينما يكون مصدر القلق لدى المندفع من توقعه أن البيئة الاجتماعية ستعتبره غير كفاء إذا استجاب ببطء فيصدر استجاباته بصورة فورية. (الشحات، 1996: 22).

**4. طبيعة المهمة:** تشكل طبيعة المهمة احد محددات أسلوب التروي/الاندفاع فالفرد المتروي يكثر عادة النظر إلى المثيرات المعروضة عليه ولا يصل إلى القرار إلا إذا كان واثقا من أن حكمه صواب بعكس الفرد المندفع الذي يريد التخلص من الموقف الذي وضع فيه وذلك بالإسراع في اتخاذ القرار، حتى ولو كان القرار خاطئا. (الصراف، 1986: 155).

## 7.6 علاقة الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع ببعض المتغيرات:

ارتبط الأسلوب المعرفي التروي في مقابل الاندفاع بعدة متغيرات منها متغيرات معرفية كالذكاء والقدرات العقلية.

### أ . علاقة الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع بالذكاء:

أثبتت بعض الدراسات أن الذكاء يرتبط على نحو موجب ببعد التروي أي كلما ارتفعت درجة الذكاء كلما كان الفرد مترويا، ومن هذه الدراسات نجد دراسة كاجان 1966 وبتطبيقه لاختبار وكسلر للذكاء واختبار تزواج الأشكال المألوفة لقياس الأسلوب المعرفي

التروي/الاندفاع على أطفال الصف الثالث الابتدائي وقد أفرزت نتائج الدراسة عن وجود علاقة ارتباطيه عكسية دالة بين عدد الأخطاء وبين القدرة اللفظية.

ب . علاقة الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع بحل المشكلات:

تناول كاجان في دراسته علاقة الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع بحل المشكلات وبين أن الفرد يمر بخمس مراحل في حل المشكلة.

المرحلة الأولى:وتتمثل في استيعاب حدود المشكلة.

المرحلة الثانية:وتتمثل في تصور الفروض التي يراها الفرد طريقا لحل المشكلة.

المرحلة الثالثة:تتمثل في التحقق من صحة الفروض.

المرحلة الرابعة:تتمثل بتقييم الموقف بعد التحقق من صحة الفروض.

المرحلة الخامسة: تتعلق بإصدار القرار.(بن لمبارك، 2014: 175)

ج . علاقة الأسلوب المعرفي التروي/الاندفاع باتخاذ القرار:

يتطلب اتخاذ القرار أو صنعه في الموقف سواء كان بسيطا ام مركبا استدعاء الفرد لخبرات سابقة وذلك من خلال تصنيفها أو تلخيصها أو استنباط العلاقات فيما بينها هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن أسلوب اتخاذ القرار يرتبط بما يسمى التحفظ أوالتطرف وكلاهما يرتبط ببعد أوإبعاد الأساليب المعرفية،فعندما يكون الموقف معقدا فقد يميل الفرد وفق أسلوبه المعرفي إلى مواجهة هذا الموقف بالتحفظ وما يطلق عليه كمون القرار وقد يجازف بقرار اندفاعي لا يتلاءم مع المشكلة أو الموقف المطروح كما صنف ويذر

(wither, 1975)خمس أساليب لاتخاذ القرار وهم كالتالي:

المتردد: الفرد المتردد في اتخاذ القرار.

**المندفع:** الفرد الذي يتخذ القرار في لحظة دون تمهيد مسبق.

**المغامر:** الفرد الذي يتخذ القرار معللاً ذلك بقوى خارجية عن إرادته.

**العقلاني:** الفرد الذي يدرس البدائل المتاحة في الموقف لاختيار القرار

المناسب. (الفرماوي، 1994: 121 . 122).

## 7. تعديل أسلوب التروي/الاندفاع المعرفي:

من خصائص الأساليب المعرفية الثبات النسبي، إلا أنه يمكن تعديل السلوك الناشئ عن تلك الأساليب فمعظم الدراسات التي تناولت تعديل هذا النوع من الأسلوب كان اهتمامها بفئة الأطفال خاصة فئة رياض الأطفال والصفوف الدراسية الأولى، وقد كشفت نتائج دراسة عكاشة 1997 حول مدى فاعلية برنامج تعديل السلوك المعرفي في خفض الاندفاعية لدى الأطفال، إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات الدرجات البعدية بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في بعدي الزمن وعدد الأخطاء لصالح المجموعة التجريبية. (الشرقاوي، 2006: 68).

عمل الباحثون والعلماء على تعديل هذا الأسلوب المعرفي مركزين على عدة طرق من أقدمها العلاج بالعقاقير الطبية، إلا أن هينت (Hunt) أشار إلى أن 25% من الأطفال المندفعين المترددين على العيادات النفسية لا يستجيبون جيداً للعلاج بالعقاقير الطبية، فضلاً عن أثارها الجانبية السيئة على التعليم والسلوك، ونتيجة لذلك إهتم أغلب المعالجين بأساليب العلاج السلوكي المعرفي باستخدام عدة طرق منها:

✓ تدريب المندفع لكي يؤجل أو يكف استجابته الأولى.

✓ تدريب المندفع على إستراتيجية فحص أو تدقيق أكثر فاعلية.

✓ استخدام طرق النمذجة في اكتساب الأسلوب المرغوب.

وقد قامت ديني باستخدام نموذج يقوم بالأداء على أساس أسلوب تفضيل الصور الذهنية وأسلوب الاندفاع التروي المعرفي وكان النموذج يقوم بحل مفردات اختبار تزواج الأشكال المألوفة مستخدماً لإستراتيجية أكثر تروياً وقد أشارت نتائج الدراسة إلى:

- إطالة فترات الكمون لدى الأطفال المندفعين ذوي الاتجاه الكلي.
- اختزال فترات الكمون لدى الأطفال المتروين ذوي الاتجاه التحليلي.
- بقاء عدد الأخطاء ثابتاً لدى كل نمط. (خفي، 2006: 54).

## 8. الأسلوب المعرفي الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي:

### 1.8.1 نشأة الأسلوب المعرفي الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي:

تذكر العديد من المراجع أن الاهتمام بهذا الأسلوب ظهر لأول مرة في الولايات المتحدة الأمريكية على يد "Witkin" حين حاول الإجابة على بعض الأسئلة التي تساءل فيها عن من يتحكم في إدراكنا؟ هل تحكنا فيما ندرك يأتينا من داخلنا أو من خارجنا؟ هذه التساؤلات قادته إلى البحث عن الفروق الفردية في الإدراك عن طريق نظرية التمايز النفسي التي كانت سائدة في ذلك الوقت ونتيجة للتجارب العديدة التي قام بها برز الأسلوب المعرفي الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي، إذ قام وتكن وزملائه بتصميم عدد من المواقف الإختبارية والتجريبية لمعرفة ميل الفرد لاستخدام المجال البصري أو الجسم نفسه لإدراك الوضع العمودي وعلى ضوء نتائج الاختبارات، تم التوصل إلى أن هناك أفراد يعتمدون على المعلومات الصادرة من إحساساتهم الداخلية أطلق عليهم اسم المستقلين عن المجال الإدراكي تميزا لهم عن الأفراد الذين يعتمدون على المصادر الخارجية في عملية الإدراك وأطلق عليهم اسم المعتمدين على المجال الإدراكي. (Witkin 1981,44).

## 2.8 مفهوم الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي:

يرى " جيلفورد" 1980 أن الأسلوب المعرفي الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي يعبر عن استعداد الفرد لعمل أي تعديل أو تغيير في المعلومات التي توجد في المجال الإدراكي لكل فرد.

بينما عرفه " حمدي الفرماوي" هو مدى قدرة الفرد على التعامل مع الموضوعات كعناصر إدراكية في المجال في اعتماده على المجال وفي استقلاله عنه، وصنف الفرد الي صنفين:

✓ **الفرد المعتمد على المجال:** وهو الفرد الذي لا يستطيع إدراك الموضوع إلا في تنظيم شامل كلي للمجال بحيث تظل أجزاء الأرضية بالنسبة له غير واضحة.

✓ **الفرد المستقل عن المجال:** وهو الفرد الذي يستطيع إدراك الموضوع منفصلا عما يحيط من عناصر أخرى وهنا يستطيع أن يحلل المجال المركب. (الفرماوي، 1994: 26).

بينما " الشرقاوي " 1995 جاء بالتعريف الآتي: هو الذي يهتم بالطريقة التي يدرك بها الفرد الموقف أو الموضوع وما به من تفاصيل، أي أنه يتناول قدرة الفرد على إدراكه الجزء من المجال كشيء مستقل أو منفصل عن المجال المحيط ككل، أي يتناول قدرة الفرد على الإدراك التحليلي.

## 3.8 خصائص الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي:

توصل وتكن وزملائه من خلال دراسته إلى أن الأفراد المعتمدين على المجال يعتمد إدراكهم على تنظيم المجال بما فيه من عناصر أو مكونات تؤدي دور المراجع الخارجية بينما الأفراد المستقلين عن المجال يستفيدون من معلومات الصادرة عن الإحساسات الداخلية التي تكون بمثابة مراجع أساسية في إدراكهم، والجدول التالي يوضح أهم الفروق بين الأفراد المعتمدين والمستقلين على المجال الإدراكي.

الجدول رقم (01): يوضح خصائص الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي

الأفراد المعتمدون	الأفراد المستقلون
جيد في حل المشكلات التي تحدث بين الأشخاص ويحتاج إلى معلومات وتفصيلات كثيرة وصريحة لكي يحل المشكلة	جيد في حل المشكلات من دون أن تتوافر لديه معلومات كافية أو تعليمات حول ذلك
يتأثر جدا بالنقد	لا يهتم بالنقد
قبول التنظيم المعطى له للموقف مع انه غير قادر على التعرف عليه	يحل الموقف ويتعرف عليه
الطموح عادي ومعتدل	الطموح العالي
ذو إدراك شامل	ذو إدراك وتحليلي
يتعلم المواد الاجتماعية بايطار اجتماعي أفضل	يتعلم المواد الاجتماعية فقط كمهمة مطلوبة
يبحث عن من يمنحه المعززات ومن يصوغ له أهدافا	يصوغ لنفسه أهدافا ومعززات
التأثر الواضح بالتغيرات الانفعالية	وضوح الحاجات والمشاعر
الاكتراث للعلاقات الإنسانية والحاجة إلي تأييد الآخرين	عدم الاكتراث بالعلاقات الإنسانية
يشير إلى الآخرين أكثر مما يشير إلى نفسه أثناء الحديث	يستخدم ضمير أنا أكثر
يكيف سرعة كلامه تبعاً لمن يتكلم معه	لا يعطي أهمية لسرعة من يتكلم معه
يجد صعوبة في تحليل المفاهيم والمثيرات إلي مكوناتها بسهولة	قادر على تحليل المثيرات إلي مكوناتها بسهولة
تفضيل المهن التي تتطلب العمل الجماعي	تفضيل الأعمال التقنية ذات الأداء الفردي
لا يستمتع بالعمل والتعامل مع النظريات والأفكار المجردة كثيراً	يستمتع بالعمل والتعامل مع النظريات والأفكار المجردة
يتأثر بدرجة عالية بالرفاق والشخصيات ذوي السلطة	لا يتأثر بالرفاق أو الأشخاص ذوي السلطة
الميل إلى إقامة العلاقات الودية مع الآخرين وقل تمركزاً حول الذات	الميل إلى العزلة عن الآخرين والتمركز حول الذات

بينما أشار هشام الخولي في مرجعه الأساليب وضوابطها في علم النفس إلي وجود جملة من الخصائص والمميزات لأصحاب كل قطب من أقطاب كل أسلوب نلخصها في الجدول التالي:

الجدول رقم (02): يوضح خصائص الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي حسب وجهة نظر الخولي

المستقلون عن المجال	المعتمدون على المجال الإدراكي	
يدرك المجال في صورة منفصلة لديهم القدرة على عزل الموضوع عما يحيط به في المجال	يخضع إدراكه للتنظيم الشامل للمجال إدراكه للأجزاء يكون مهما لا يستطيع إدراك والتعامل مع الموضوعات بصورة منعزلة عن المجال	من حيث إدراك المجال
يميل الرجال أكثر للاستقلال يميلون لاختيار المجال البصري الأيسر في إدراكهم للوجوه ويستخدمون اليمنى في أدائهم بصرهم قوي يفضلون استخدام الأذن عن البصر	زيادة الاعتماد هو أكثر عند البنات يستخدمون اليد اليسرى يفضلون البصر عن الأذن	الخصائص الفيزيولوجية
يفضلون الأنشطة الفردية مساعدون في علاقاتهم الإنسانية يهتمون بالمشكلات الفلسفية درجاتهم مدققة في اختبار الذكاء لا يهتمون بالعلاقات الإنسانية	توجيه إجماعي . انبساطي يهتم بالصدقة دائرته المعرفية بالناس متسعة ذاكرة قوية لوجود الأفراد يظهرن مشاعرهم أكثر استعداد للنقد الخارجي	سمات الشخصية

(الخولي، 2002: 80-88)

## 4.8 قياس الأسلوب المعرفي الاعتماد /الاستقلال على المجال الإدراكي:

قام وتكن وزملائه بتصميم وسائل إدراكية غير لفظية تجنباً للمشكلات التي تنشأ جراء الفروقات الثقافية والعمرية بين الأفراد والتي قد تتأثر بها إجراءات القياس وهي:

1. اختبار تعديل وضع الجسم: يعتمد هذا الاختبار بجلوس الفرد على كرسي في حجرة صغيرة صندوقية الشكل، ومائلة ويطلب منه تعديل وضع جسمه في اتجاه راسي ويمكن للفاحص أن يحرك الكرسي الذي يجلس عليه المفحوص يمينا أويسارا بنفسه من خلال يد مخصصة لذلك حتى يصل إلى الوضع الذي يظن أنه قائم وعمودي ويتكون هذا الاختبار من جزئين:

الجزء الأول: ويسمى بتعديل وضع الغرفة ويقوم المفحوص فيه بإجراء محاولات الأولى تكون فيها الغرفة والكرسي مائلين في نفس الاتجاه بزاوية 41 والثانية تميل الغرفة بزاوية 56 والكرسي 22 ويقوم الفاحص بتحريك الغرفة حتى يصدر المفحوص حكمه بأن الغرفة قد أصبحت عمودية بينما يظل وضع الفرد مائلا كما هو .

الجزء الثاني: ويسمى بتعديل وضع الجسم وفي هذا الاختبار يقوم المفحوص بتحريك الكرسي بنفسه حتى يصل إلى ما يتصوره الوضع القائم الحقيقي وأظهر هذا الاختبار أن المستقلين مجاليا يستطيعون تعديل وضع الجسم في اتجاه ميل الحجرة بالاعتماد على المجال المرئي المحيط كمرجع أساسي. (الشرقاوي، 1995: 11)

2. اختبار الغرفة الدوارة: يتكون هذا الاختبار من غرفة يتوسطها عمود مركب عليه ذراع معدنية ويوجد في آخر الغرفة كرسي يجلس عليه المفحوص، ويتحكم الفاحص في الذراع بحيث يجعلها تدور في حركة دائرية حول المحور ويتحكم في جعل الغرفة تدور حول المفحوص مع تشتتته وفي أثناء دوران المفحوص تكون الغرفة مائلة ونلاحظ أما أن يميل

المفحوص في اتجاه عمودي بالنسبة للغرفة المائلة وإما أن يعمل على جعل جسمه مستقيماً بشكل حقيقي مع استبعاد الأثر القوي على الجسم من الدوران. (الخولي، 2002: 90).

**3. اختبار المؤشر والإطار:** وهو عبارة عن مؤشر مضيء يتحرك داخل إطار مربعاً مضيئاً أيضاً والمؤشر قابل للحركة مع عقارب الساعة أو عكسها وإمكانية التحكم في جعل الإطار مائلاً أو معتدلاً ويتطلب من المفحوص إذا كان قادراً على جعل المؤشر في وضع راسي في الحال الذي يكون فيه الإطار مائلاً، وتتم هذه التجربة في حجرة مظلمة لا يرى فيها المفحوص عناصر هذا المجال، فالمعتمدون يميلون إلى ضبط المؤشر في اتجاه ميل الإطار المضيء، أما المستقلون فيميلون إلى ضبط المؤشر أو تحريكه في اتجاه راسي دون اعتبار لاتجاه ميل الإطار المضيء. (الفرماوي، 1994: 71-70).

كما أنه توجد أنواع أخرى من الاختبارات التي تقيس هذا النوع من الأسلوب المعرفي كاختبار الأشكال المتداخلة، اختبار الإشكال المتخفية واختبار الإشكال المتضمنة الذي هو موضوع اختبار الدراسة الحالية وستعرض إليه بشيء من التفصيل في الجانب الميداني.

### خلاصة جزئية:

من خلال تناول متغير الأساليب المعرفية تبين أنها من الطرائق والإستراتيجيات المميزة لكل فرد وتسهم في الكشف عن الفروقات الفردية بين الأشخاص إذ تتميز بأنها ثنائية القطب ولكل قطب قيمته وأهميته إذ لا تثبت أفضلية أحد القطبين على الآخر، وتفتقر بمستويات عالية أو منخفضة من الدفاعية والذكاء وهي تتعلق بكل الأنشطة المعرفية التي يقوم بها الإنسان، كما تتميز بالثبات النسبي، والعمومية، ويمكن قياسها، وتتخذ الأساليب المعرفية عدة أنواع منها: الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي، والذي يقصد به قدرة الفرد على إدراكه لجزء من المجال كشيء مستقل أو منفصل عن المجال المحيط ككل،

وهويرتبط من الناحية السيكولوجية بتكوين الفرد، كما أنه مهم في فهم النواحي النفسية والإدراكية.

بينما الاندفاع والتروي المعرفي هو الأسلوب الذي يميز بين المتأملون الذين يرون معقولة الحلول المقترحة، في الوصول إلى حل فعلي. أوالذين يستجيبون لأول حل يطرأ على الذهن وهم المندفعون.

وتعتبر الأساليب المعرفية سمات تعبر عن بعض مكونات الشخصية وتلعب دورا هاما في تفسير الكثير من جوانب الشخصية وهوما سننترق إليه في الفصل التالي بمحاولة البحث في علاقة الأساليب المعرفية بسمات الشخصية.

# الفصل الثاني: الشخصية وسماتها

## تمهيد

1. لمحة تاريخية عن الشخصية

2. بعض تعاريف الشخصية.

3. العوامل المؤثرة في تكوين ونمو الشخصية.

1.3. العوامل البيولوجية

2.3. الوراثة

3.3. البيئة

4.3. النضج

5.3. التعلم

6.3. الأسرة

7.3. المدرسة

8.3. جماعة الرفاق

9.3. وسائل الإعلام

4. علاقة الشخصية ببعض المفاهيم

5. نظريات الشخصية

1.5. نظرية الأنماط

7. آثار حوادث المرور

7.1. الآثار الاجتماعية

7.2. الآثار الاقتصادية

7.3. الآثار النفسية

8. إحصائيات حوادث المرور

9. تطبيق العقوبات الشرعية على جرائم ومخالفات حوادث المرور

10. التكيف القانوني لحوادث المرور - قراءة في قانون المرور

الجزائري

11. دور المدرسة في التوعية المرورية

12. دور مدارس تعليم السياقة في التقليل من حوادث المرور

13. دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية والوقاية من حوادث

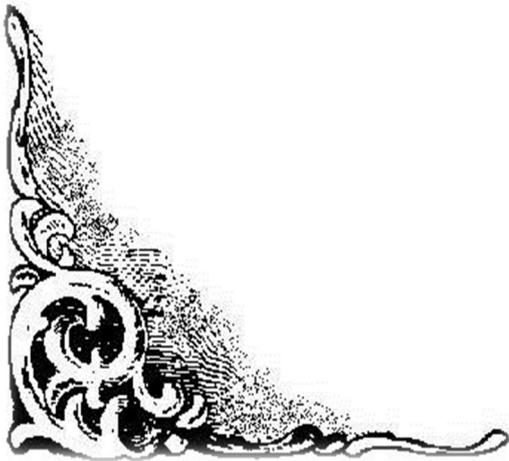
المرور

14. دور الإعلام الأمني في الوقاية من حوادث المرور

15. علاقة الأساليب المعرفية بحوادث المرور

16. علاقة سمات الشخصية بحوادث المرور

خلاصة



## تمهيد:

يعتبر موضوع الشخصية من الموضوعات التي احتلت مكانة هامة في علم النفس الحديث باعتبارها المصدر الرئيسي لجميع مظاهر السلوك الإنساني، وهو أيضا مجموعة معقدة من الخصائص والمميزات التي تميز الشخص عن الآخر، وتحدد أسلوبه وتعامله وتفاعله مع الآخرين ومع البيئة الاجتماعية والمادية المحيطة به، ولدراسة الشخصية لابد من التطرق إلى دراسة السمة باعتبارها الوحدة المناسبة لوصفها والقوة الدافعة الرئيسية للسلوك الإنساني، لذا سوف نتناول في هذا الفصل مفهوم الشخصية، العوامل المؤثرة في تكوينها، محدداتها، كما نتطرق في هذا الفصل إلى ذكر علاقة الشخصية ببعض المفاهيم لنخرج بعد ذلك لأهم النظريات المفسرة للشخصية، وبشيء من التفصيل والتحليل نركز على نظرية السمات وأخيرا وسائل قياس الشخصية وخلاصة الفصل.

### 1. لمحة تاريخية عن الشخصية:

كلمة شخصية كلمة لم ترد إلا في العصر الحديث وقد جاءت مترجمة عن اللغة الفرنسية في الأصل التي استخدمت فيها كلمة شخص *personne* في القرن الثاني عشر ميلادي (روز نفال ويودين، 1980: 26.17)، وهي مشتقة من الأصل اللاتيني *Persona* وهذا الأصل يدل في البداية على القناع الذي يضعه الممثل على وجهه أثناء الدور المسند إليه ثم صار بعد ذلك يدل على الدور نفسه. *Personnalité* وتعني الخصائص الجسمية والوجدانية والعقلية والنفسية التي تعين الفرد وتميزه عن غيره فلكل شخص شخصية تخصه دون سواه.

يشير "سيسرون" أنه حسب "ألپورت" (1937) يمكن تمييز معان لمصطلح *Personna* بأنها: - نظرة الآخرين لنا.

- الدور الذي يؤديه شخص معين في الحياة.

- الجمع بين خصائص الشخصية التي تجعل الفرد قادرا على تأدية عمله. (وينفرد هوبر، 1995، 14 . 12).

ومن وجهة نظر قانونية فعن مصطلح Persona يعني ذلك الشخص الذي يتمتع بحقوق وواجبات في المجتمع.

كما أن ظهور أول تعريف لـ Persona هو تعريف "بويس" (vers.500) : " الشخصية هي المصدر العقلانية الطبيعية في الفرد". ( معتر سيد، ع الله، دون سنة : 5 - 7).

وهنا يظهر أن مفهوم Persona لا يعني إطلاقا المظهر وإنما يعني جوهر الفرد في حد ذاته.

## 2. بعض تعاريف الشخصية:

جاء مفهوم الشخصية في سياقات مختلفة تبعا للحقول المعرفية النابعة منها فمن الناحية الاجتماعية اهتمت بالشخصية بوصفها أحد أسس النظام الاجتماعي إذ أن المجتمع يقوم على علاقات متبادلة يكون الفرد فيها عنصرا فعالا يؤثر ويتأثر مع البيئة المحيطة به .

وفي مفهوم اجتماعي آخر للشخصية: هي التكامل النفسي الاجتماعي للسلوك عند الكائن الإنساني الذي تعبر عنه العادات والاتجاهات والآراء. ( D Schultz ,1994 : 39).

وأن دراسة الشخص تكون ضمن إطار المجموعة التي ترتبط بسمات مشتركة ويعوامل تتحكم في نشاطها (Piere, Zima,1978 : p26). وقد إهتم علم الاجتماع بهذه الجوانب من الشخصية التي لا تظهر إلا مع الجماعة.

أما مفهوم الشخصية في التراث السيكولوجي فإنه متعدد تبعاً للمحددات التي يضعها المحللون لدراساتها ومن بين هذه التعاريف نجد: تعريف "ألبرت" (1937) إذ يرى أن الشخصية هي ذلك " التنظيم الديناميكي للأنساق النفسجسمية في الفرد التي تحدد تكيفاته الخاصة مع محيطه".

بينما عرفها "ايزنك" (1947): بأنها ذلك التنظيم الثابت والدائم إلى حد ما لطباع الفرد ومزاجه وعقله وبنية جسمه والذي يحدد توافق الفرد اتجاه بيئته. (صالح، دون سنة: 292)

في حين يرى "كاتل" (1950): أن الشخصية هي: "التبؤ بسلوك شخص ما في موقف معين، وهي تهتم بكل السلوكيات الظاهرية والباطنية للفرد".

بينما يرى "برنس" (Prince) أن الشخصية هي المجموع الكلي لما لدى الفرد من استعدادات بيولوجية موروثية ودفعات ونزعات وغرائز وشهوات بالإضافة إلى النزعات والاستعدادات المكتسبة. (خوري، 1996: 17، 18).

أما "بودن" (Boden) فأعطى تعريفاً للشخصية: بأنها تلك الميول الثابتة عند الفرد التي تنظم عملية التكيف بينه وبين بيئته. (عبد الخالق، 1983: 16، 12).

وفي تعريف "فرويد" (Freud): هي تكامل الهو و الأنا العليا وأن دراسة عن الشخصية هي تحليلية وعليه أن تفتيش عن الليبدو وعن الأسباب التي تدفع الإنسان التصرف عن هذا النحو أو ذلك.

بينما يرى "ادلر" (Adler): هي ما يتميز به الإنسان من وسائل لحل المشاكل التي تعترضه أو التوصل للأهداف التي خطها بنفسه.

تعريف "يونغ" (Young): الشخصية هي تكامل بين الأنا واللاوعي الجماعي والشخصي. (روز، ماري شاهين، 1995: 37).

من خلال مجموعة التعاريف السالفة الذكر نستنتج انه تعددت وتنوعت تعاريف الشخصية تبعاً لاتجاهات واضعها فمنهم من ربطها بالصحة النفسية للفرد من خلال توافقه بين ذاته وغيره ومنهم من ركز على الجانب السلوكي في تعريفه، في حين ركز علماء التحليل النفسي على الجانب اللاشعوري ورغم تعدد التعريفات إلا أن المتفق عليه هو أن الشخصية هي مجموعة النزعات السلوكية والانفعالية للفرد المتميزة بالثبات النسبي والتي تميز الفرد عن الآخرين وهذا سر وجود مبدأ الفرقات الفردية.

### 3. العوامل المؤثرة في تكوين ونمو الشخصية:

يرى العيسوي أن سمات شخصية الفرد وتكوينه ونموه وسلوكه واتجاهاته، وميوله وأفكاره هي وليدة التفاعل بين البيئة والوراثة، فضلاً عن السمات البيولوجية التي يورثها الفرد عن طريق الجينات، هناك بعض سمات الشخصية التي تتكون لديه من جراء المؤثرات البيئية، وعن طريق ما يتلقاه من تربية، وتعامل وتنشئة اجتماعية وسياسية وأخلاقية ودينية وفكرية (العيسوي، 1997: 17)، ومن أهم هذه العوامل:

#### 1.3 العوامل البيولوجية:

والتي نقصد بها الغدد والإفرازات التي تساهم في توازن الفرد وتجعله نشطاً ويؤثر تأثيراً حسناً على سلوكه بصفة عامة. فإن أي اضطراب في إفرازات الغدد يؤدي إلى اضطراب نفسي وسلوك مرضي، فمثلاً نقص إفراز الغدة الدرقية يسبب القزامة المصحوبة بالضعف العقلي، أيضاً الجهاز العصبي والذي بدوره يشرف على جميع الوظائف العضوية ويؤلف بينها ويحقق وحدة الفرد وتكامله، ويصدر عنه الوظائف العقلية العليا، أي أنه كلما كان الجهاز العصبي سليماً كان نمو الفرد سليماً، أما إذا أصيب بتلف مثلاً فإن ذلك يؤدي إلى اضطرابات ملحوظة في الشخصية، منها الأمراض العصبية والأمراض العقلية والعضوية، كذلك التكوين الجسمي السليم للفرد يؤثر على شخصيته وبالتالي على سلوكه وتوافقه، والعجز الجسمي

أو العاهة تؤثر على شخصية الفرد اجتماعيا ونفسيا فقد يؤدي ذلك إلى الشعور بالنقص والانطواء. (زهران، 1997 : 75).

إضافة إلى ماتم ذكره فان حسب غنيم كان يعتقد في السابق أن المريض النفسي والمريض العقلي والشخص ذوالسلوك الإجرامي هم في الحقيقة ضحايا إفرازات الغدد وكان يفسر الذكاء نتيجة لزيادة إفراز الغدة النخامية ونسبوا وجود المرأة المسترجلة في حركاتها أوميولها إلى زيادة إفراز غدة الأدرينالين، وسرعة الغضب لدى بعض الأشخاص الى زيادة في الغدة الأدرينالية وأوعزوا التهيج والانفعال إلى زيادة إفراز الغدة الدرقية. (غنيم، 1983: 24، 26) .

### 2.3 الوراثة:

تمثل الوراثة كل العوامل الداخلية التي كانت موجودة عند الإخصاب وتنتقل الوراثة من الآباء والأجداد إلى الأبناء عن طريق المورثات (الجينات) التي تحملها الصبغيات أو الكروموزومات التي تحتويها البويضة الأنثوية المخصبة، وتعتبر الوراثة عاملا هاما يؤثر في النموم حيث صفاته، مظاهره، نوعه، ومداه، زيادته أو نقصانه... الخ. أي أنها تقوم بتحديد الخصائص الجسمية للفرد وفي تكوين الجهاز العصبي الذي يلعب بدوره دورا هاما في تحديد السلوك، ويرى ويلسون (Wilson, 2000) أن معالم الشخصية تتحدد بحوالي 50 من العوامل الوراثية (الجينات) وحوالي 50 من العوامل البيئية المختلفة (ويلسون، 2000: 311).

### 3.3 البيئة:

تمثل البيئة كل العوامل المادية والاجتماعية والثقافية والحضارية التي تسهم في تشكيل شخصية الفرد وفي تعيين أنماط سلوكه وأساليبه في مواجهة مواقف الحياة، أي أن البيئة التي يعيش فيها الفرد تحوله إلى شخصية اجتماعية متميزة، وتختلف شخصية الفرد في تكوينه واتجاهاته حسب نمط الثقافة التي يتميز بها المجتمع الذي ينتمي اليه وتختلف

المجتمعات كذلك حسب مستويات الحياة التي تتسم فيها العلاقات الاجتماعية والتنشئة الاجتماعية للأفراد وتنعكس بدورها على تكوين شخصية الفرد (Mann,1982: 02)

### 4.3 النضج:

عرف أبوجادو النضج بأنه: "عادة تفتح القابليات والقدرات والخصائص الفطرية الموجودة عند الفرد، والتي هي نتاج المعطيات الوراثية لذلك الفرد، ومن هنا فإن النضج ينصب على النواحي البيولوجية من التطور الإنساني". (أبوجادو 2005، 288)

والنضج يعني عملية النمو الطبيعي التي يشترك فيها الأفراد جميعا والتي تتجم عن تغيرات في سلوك الفرد بصرف النظر عن أي تدريب أو خبرة سابقة، فمثلا الفرد لا يمكن أن يكتب ما لم تنضج عضلاته وقدراته اللازمة في الكتابة، أي أن كل سلوك يظل في انتظار بلوغ البناء الجسمي درجة من النضج كفاية للقيام بهذا السلوك.

### 5.3 التعلم:

عرفه وجية على أنه: "عملية تنتج من نشاط الفرد وتهدف لهدف معين له أهمية عند ذلك الفرد وينتج عنه تغيرات سلوكية". (وجية، 2006، 14).

وفي تعريف آخر هو "تغير ظاهر في السلوك نتيجة الممارسات وهو ثابت نسبيا". (جابر، 2003: 64).

وتتضمن عملية التعلم النشاط العقلي الذي يمارس فيه الفرد نوعا من الخبرة الجديدة وما يتمخض عن هذا من نتائج سواء كانت في شكل معارف أو مهارات أو عادات، وتلعب التربية دورا هاما في هذا الصدد، ولهذا تفاعل كل من عملية النضج والتعلم يؤثران معا في عملية النمو، حيث نلاحظ أن معظم أنماط السلوك تنمو وتتطور بفعل النضج والتعلم معا.

### 6.3 الأسرة:

تعد الأسرة المؤسسة الأولى من مؤسسات التنشئة الاجتماعية التي توكل إليها بالدرجة الأولى مهمة النمو النفسي للناشئة إذ تؤثر في تكوين شخصيته وفي صقل سلوكه، باعتماد على وسائل التواصل الاجتماعي بين الأولياء والأطفال التي هي الأخرى لها الدور المهم في بناء شخصية الطفل وطبيعة هذا التواصل تحدد نمط سلوكه. إذا كان الطفل في أسرة منسجمة ومتماسكة نما بشكل عادي متزن، وترتيبيه في الأسرة له تأثير واضح في أسلوب التنشئة الاجتماعية وبالتالي على شخصيته.

### 7.3 المدرسة:

تعتبر المدرسة المؤسسة الرسمية التي تقوم بوظيفة التربية وتوفير الظروف المناسبة للنمو النفسي للتلاميذ، وتتأثر شخصية التلميذ بالمنهاج الدراسي حيث يزداد علما وثقافة وينمو جسديا وانفعاليا، كذلك تتأثر شخصية التلميذ بشخصية معلميه تقليدا والعلاقات الاجتماعية في المدرسة بين المدرس والتلاميذ وبين التلاميذ بعضهم وبين المدرسة والأسرة. (زهان: 1997، 76-78).

### 8.3 جماعة الرفاق:

هي كذلك تقوم بدورها في تكوين شخصية الفرد حيث تساعد الجماعة في النمو الجسمي عن طريق إتاحة فرصة النشاط الرياضي، والنمو العقلي عن طريق ممارسة الهوايات، والنمو الاجتماعي عن طريق النشاط الاجتماعي وتكوين الصداقات والنمو الانفعالي في مواقف أخرى، فإذا كانت جماعة الرفاق رشيدة كان تأثيرها حسنا، وإن كانت منحرفة كان تأثيرها سيئا.

### 9.3 وسائل الإعلام:

تؤثر وسائل الإعلام المختلفة من إذاعة وتلفزيون وسينما... الخ في الشخصية بما تنشره وتقدمه من معلومات وحقائق وأخبار وغيرها، إذ نجد أن من أساليب وسائل الإعلام عرض النماذج الشخصية والأدوار الاجتماعية التي يتأثر بها الأفراد ويقلدونها أويتوحدون معها (زهران: مرجع سبق ذكره، ص 78). إضافة إلى عوامل أخرى كدور العبادة والأدوار الاجتماعية وغيرها كلها عوامل تشترط وتتفاعل وتتكامل من أجل تكوين شخصية سوية للفرد.

#### 4. علاقة الشخصية ببعض المفاهيم:

##### 1.4 علاقة الشخصية بالذكاء:

إذا كان تقييمنا للشخصية تقييماً عقلياً فإننا حكمنا عليها من جانب واحد مهملين الجوانب الأخرى، باعتبار أن الشخصية تتحكم فيها عوامل أخرى إضافة إلى الذكاء وبالتالي فالذكاء جزء من الشخصية وليس هو الشخصية بعينها.

##### 2.4 علاقة الشخصية بالخلق:

إذا حكمنا على الشخصية على أساس الأخلاق فإن ذلك يعتبر تقييماً خلقياً للشخصية فالأخلاق جزء من الشخصية باعتبارها لا تتجزأ وإنما هي كل متفاعل.

##### 3.4 علاقة الشخصية بالمزاج:

عندما نقول "فلان حاد الطبع وآخر غير ثابت انفعالياً" فغن هذا يعد جزءاً من الشخصية حيث يختلف الناس في تقييم سلوك الشخص الواحد حيث كل شخص يقيمه من زاوية أو من وجهة نظر معينة، لكن بما أن الشخصية كل متفاعل فإنه قد يوجد شخص يجمع بين تلك السمات السابقة فنقول هو شخص ذكي ومتخلق ويتميز بعلاقات اجتماعية واسعة أو العكس.

( صفيان، 2004 : 26).

## 5. نظريات الشخصية:

تعددت وتباينت الاتجاهات الفكرية والمدارس في تفسير موضوع الشخصية كل حسب وجهة نظر المدرسة التي ينتمي إليها ومن بين أهم النظريات المفسرة للشخصية نجد:

### 1.5 نظرية الأنماط:

تعتبر من أقدم نظريات الشخصية، حيث حاولت تصنيف شخصيات الناس إلى أنماط تجمع بين الأشخاص الذين يندرجون تحت نمط واحد، والنمط عندهم هو نموذج لسمات وخصائص تتجمع ويمكن تمييزها عن نماذج أخرى، إذ يعتبر نمط الشخصية يدل على جوهر الشخص وهونواة يصعب تغييرها.

إذ نجد أن " أبوقراط" ( HIPPOCRATES ) في القرن الخامس ق.م قسم أنماط الشخصية بناء على سيادة احد أخلاط أربع هي:

- النمط الدموي "دموي المزاج" (SANGUINIC): إذ يوصف بأنه متفائل، نشط، سهل استثارة، حاد الطبع، متحمس، واثق، سريع الاستجابة.
  - النمط البلغمي "بلغمي المزاج" (PHLEGMATIC): ويوصف بأنه خامل، بليد، منزوي، متلبذ الانفعال، بارد.
  - النمط الصفراوي "صفراوي المزاج" (CHOLERIC): فهو سريع الانفعال، غضوب، عنيد، طموح .
  - النمط السوداوي "سوداوي المزاج" (MELANCHOLIC): فيوصف بأنه متشائم منطوي، مكتئب، هابط النشاط، بطيء التفكير، متأمل.
- فمن تقسيم أبوقراط نجد أن "أرنست كريتشمر" (KRETSCHMER): قام بتقسيم آخر للشخصية كمايلي:

• النمط البدني: أنه ممتلئ الجسم، قصير الساقين عريض الوجه، مرح، منبسط، اجتماعي صريح.

• النمط النحيل: يوصف بأنه نحيل الجسم، طويل الأطراف، مكتئب، منطوي.

• النمط الرياضي: يوصف بأنه رياضي، قوي العضلات، ممتلئ الجسم، نشط، عدواني.

• النمط الغير منتظم: وهوما ليس كذلك. (زهران، 1997: 53-54)

أما "شيلدون" (SHELDON): فقد قسمك أنماط الشخصية إلى ثلاث هي:

• النمط الداخلي (ENDOMOPHIC): أو الحشوي، السمين فهو يميل إلى الراحة الجسمية والاسترخاء والنوم الهادئ، بطيء الاستجابة، مرح، يحب الأكل، يحب الحفلات الاجتماعية منبسط، متسامح، هادئ انفعاليا...

• النمط متوسط التركيب (MESOMORPHIC): يميل هذا النمط إلى إثبات الذات وتأكيداتها يحب العمل والنشاط والحيوية والحركة، يحب السيطرة والعدوان، قاس، لا يبالي بمشاعر الآخرين...

• النمط خارجي التركيب (ECTOMORPHIC): وهذا النمط يميل إلى التوتر والتيقظ والحساسية، متأمل، يكبت انفعالاته، يحب العزلة والخصوصية، قلق، خجول... نجد أن هذا التقسيم يشترك مع التقسيم السابق في عدة نقاط والاختلاف كان في التسمية (تسمية النمط).

أما "كارل يونغ" (YOUNG): فهو بدوره قسم أنماط الشخصية إلى قسمين هما:

• النمط الانبساطي (EXTRAVERT): ويمتاز هذا النمط بالصفات التالية: نشط، اجتماعي، يهتم بالناس، له صدقات كثيرة، مقبل على الدنيا بحيوية وصراحة. وينتفع هذا النمط الرئيسي إلى أربع أنماط فرعية هي:

- الانبساطي التفكيرى: فهو مفكر، عملي، يهتم بالحقائق الموضوعية كالعالم الخارجى الواقعى التجريبي.

- الانبساطى الوجدانى: فهو اجتماعى، مندفع، انفعالى، حسن التوافق الاجتماعى.

- الانبساطى الحسى: يحتاج إلى إثارة خارجية مستمرة، يحب التجديد والتنوع، سريع الملل.

- الانبساطى الإلهامى: فهو يعتمد على الحدس، جريء، مخاطر، مغامر، مندفع...

• النمط الانطوائى (INTROVERT): عادة ما يكون هذا النمط انسحابى، غير اجتماعى يتحاشى الاحتكاك بالناس، متمركز حول ذاته، شكاك.

كذلك يتفرع هذا النمط إلى أربعة أنماط فرعية هي:

- الانطوائى التفكيرى: فهو فيلسوف أو باحث نظري، يهتم بالأفكار والعالم الداخلى، خجول صامت.

- الانطوائى الوجدانى: ينطوي على حالات وجدانية عميقة، يحب بقوة ويكره بعنف ويحزن بشدة، تحكمه العوامل الذاتية.

- الانطوائى الحسى: يتميز بأنه ذاتى فى إدراكه، يجب تأمل المحسوسات والطبيعة.

- الانطوائى الإلهامى: يهتم بالجانب السلبي والأسود من الخبرات وبكل ما هو ذاتى وغريباً.

(زهران، مرجع سبق ذكره: 55).

## 2.5 نظرية التحليل النفسى:

لصاحبها "سيجموند فرويد" (S. Freud) الذى أولى اهتمامه بدراسة العمليات الشعورية واللاشعورية وتأثيرهما على الشخصية والسلوك الإنسانى، ويرى أن الشخصية تتكون من ثلاث نظم أساسية وهي الهو، الأنا، الأنا الأعلى، وبالرغم من أن لكل هذه الأجهزة والنظم

وظائف وخصائص، إلا أنها جميعا تتفاعل معا ويصعب فصل تأثير كل منها فالسلوك غالبا ما يكون محصلة لتفاعل هذه النظم الثلاثة إذ نادرا ما يعمل أحد هذه المكونات بمفرده وبشيء من التفصيل نذكر مكونات الجهاز النفسي حسب فرويد:

**الهو:** وهو النظام الأصلي للشخصية فهو يتكون من كل ما هو موروث وموجود سيكولوجيا منذ الولادة بما في ذلك الغرائز فهو مخزن الطاقة النفسية، كما وأنه أيضا يزود العمليات التي يقوم بها النظامان الآخران بطاقتها، ويطلق "فرويد" على الهو اسم (الواقع النفسي الحقيقي) لأنه يمثل الخبرة الذاتية للعالم الداخلي ولا تتوفر له أية معرفة بالواقع الموضوعي، ومن وظائفه تخليص الكائن الحي من التوتر الذي قد يتعرض له سواء كان داخلي المنشأ أم خارجيا.

ولكي يحقق الهو هدفه في تجنب الألم وتحقيق اللذة فإن هناك عمليتين تعملان تحت سيطرة وهما: أول عملية هي الفعل المنعكس وهو بمثابة عملية استرجاع آلية، فمثلا: الغمز بالعين وظيفته تؤدي عادة إلى خفض التوتر مباشرة، فالإنسان يولد مزودا بعدد من هذه الأفعال المنعكسة لمواجهة الأشكال البسيطة من الاستثارة البسيطة.

وثاني عملية: هي العمليات الأولية فهي تحاول تفريغ التوتر بتكوين صورة لموضوع من شأنه أن يزيل التوتر، ومن أمثلة العمليات الأولية لدى الأشخاص الأسوياء ما يطلق عليه " أحلام الليل" التي تعبر عن بعض الرغبات الواقعية في حياة الأشخاص، وتعد الصورة الذهنية التي تهدف إلى تحقيق الرغبة بمثابة الواقع الوحيد الذي يعرفه الهو.

• **الأنا:** إن الأنا يتبع مبدأ الواقع ويعمل وفق العمليات الثانوية وغاية هذا المبدأ هو حيلولة دون تفريغ التوتر حتى يتم اكتشاف الموضوع المناسب لإشباع الحاجة فالأنا يكون بواسطة العمليات الثانوية خطة لإشباع الحاجة، إذ يعتبر هو الجهاز الإداري للشخصية لأنه يسيطر على جميع الوظائف المعرفية التي تمكنه من القيام بدوره بكفاءة.

إن الأنا في قيامه بهذه الوظائف يعمل على تكامل مطالب كثيرا ما تتسارع فيما بينها وهي مطالب الهو الغريزية والعالم الخارجي والأنا الأعلى. (السيد وآخرون، 1990: 502، 504).

• الأنا الأعلى: وهو النظام الثالث الذي ينموي الشخصية، إنه الممثل الداخلي للقيم التقليدية للمجتمع ومثله، إذ يعبر عن ما هو مثالي وليس ما هو واقعي، وهو يهدف إلى الكمال بدلا من اللذة، كما انه يعتبر الحكم الخلقى الموصل للسلوك، ومن الوظائف الأساسية للأنا الأعلى نذكر:

\* كف دفاعات الهو و بخاصة الدفاعات ذات الطابع الجنسي أو العدواني.

\* إقناع الأنا بإحلال الأهداف الأخلاقية محل الأهداف الواقعية.

\* العمل على بلوغ الكمال.

ويبقى أن نوضح أن هذه النظم الثلاث تعمل كفريق متأزر تحت قيادة إدارية للأنا، كما وتبقى هذه النظرية من النظريات التي ساهمت بشكل كبير في تحليل الشخصية تمهيدا ودعمها للنظريات التي تلت . (السيد وآخرون، 504، 1990-505).

بينما يتصور ادلر (Adler) أن الشخصية تتأثر بأهداف المستقبل ويؤكد على أهمية العوامل الاجتماعية في تحديد السلوك وليس القوى البيولوجية أو الغرائز.

كما يعتقد كارل يونغ (Carl Young) أن الإنسان تحركه أهدافه المستقبلية وطموحاته وأماله. (مطوع، 1981: 124)، في حين تفترض كارن هورني (Karen Horny) بوجود الذات الحقيقية والذات المثالية، فالذات الحقيقية هي الفرد بحد ذاته فيما يتعلق بالشخصية والقيم

والأخلاق، لكن الذات المثالية تؤسس للفرد التطابق مع الأهداف والمعايير الشخصية

والاجتماعية. (Coon 1983, p439)

### 3.5. النظرية المعرفية:

من أبرز علماء هذه النظرية "جورج كيلي" إذ تقوم على أهمية العمليات المعرفية إذ ينظر "كيلي" إلى الطبيعة الإنسانية على أساس أن لكل فرد عالم يضع نظرية خاصة به تتمثل في التكوين الشخصي من أجل التنبؤ والتحكم في الأحداث التي تحيط به. وعناصر بناء هذه النظرية تتحدد على النحو الآتي:

- التكوين: وهوطريقة لفهم وتفسير العالم المحيط بنا، أي الشخص يختبر الأحداث ويفسرها ويضع بناء لها ويضفي عليها معنى، وتوجد أحداث تشترك في بعض الخصائص التي تميزها عن بعض الأحداث الأخرى، فالأشخاص يميزون بين أشكال التشابه وأشكال التعارض أوالتضاد وأن بعض الأشياء سهلة والأخرى صعبة، وهذه العملية التي يتم بمقتضاها الوقوف إلى أشكال التشابه والتضاد تؤدي إلى نشأة التكوين، وبدون التكوينات تصبح الحياة مشوشة وغير منظمة.

- قطبا التشابه والتضاد: ويرى "كيلي" إلى كل التكوينات على أنها تتكون من أزواج متضادة فعلى الأقل هناك ثلاثة عناصر ضرورية لعمل التكوين، اثنان من هذه العناصر يجب فهمها على أنهما يشبهان بعضهما البعض والعنصر الثالث يجب إدراكه على أنه يختلف عن العنصرين الأوليين، فقد أكد: "كيلي" على أهمية إدراك أن التكوين يقوم على أساس المقارنة بين التشابه والتضاد في مختلف الأحداث التي نتعرض لها، ويعني ذلك أنه لا يمكن فهم طبيعة التكوين حينما نستخدم قطب التشابه بمفرده أوقطب التضاد بمفرده.

- التكوينات المحورية والتكوينات الهامشية: إن التكوين أشبه بالنظرية تتسم بمدى من الملائمة وبؤرة للملائمة ويتضمن مدى ملائمة التكوين كل الأحداث التي يرى الشخص أن تطبيق التكوين عليها مفيد، أما بؤرة ملائمة التكوين فتتضمن أحداثا معينة يحقق تطبيق التكوين عليها أقصى فائدة متاحة، يمكن تصنيف التكوينات نفسها بأكثر من طريقة فعلى

سبيل المثال: هناك تكوينات محورية تعد أساسية بالنسبة لأداء الشخص لوظائفه وهناك تكوينات هامشية يمكن أن تتغير دون حدوث تعديل جوهري في التكوين المحوري. وبالمفاهيم السابقة نجد أن الأشخاص يختلفون في مضمون تكويناتهم الشخصية وفي تنظيم أنساق هذه التكوينات، ولهذا فإن هذه النظرية تركز على أن الشخص يجب أن يستخدم التكوينات الشخصية لتفسير العالم المحيط به. (السيد وآخرون: 1990، 525، 524).

#### 4.5. نظرية السمات:

يعتقد أنصار نظرية السمات بأن الشخصية تتألف من مجموعة كبيرة من السمات والصفات ويؤكدون على أن السمة هي الوحدة الرئيسية للشخصية والسمة عندهم هي صفة ثابتة نسبياً تظهر في صورة مختلفة من السلوك تبعاً لاختلاف وجهة نظر الشخص إلى المواقف الخارجية. (الوافي، 2006: 191) وكان لإسهامات كل من جوردن ألبرت (G.ALLPORT) وريموند كاتل (R.CATTELL) في ميدان الشخصية وسماتها أثر كبير في حث الباحثين في علم النفس بالقيام بدراسات في الشخصية باستخدام السمة كمفهوم لوصف الشخصية ومن خلال دراستهما توصلا إلى أن: السمة هي الوحدة المناسبة لوصف ودراسة الشخصية إذ أنها تمثل القوة الدافعة الرئيسية للسلوك الإنساني ومن أهم الفروض التي تقوم على أساسها هذه النظرية ما يلي:

\* يتسم السلوك الإنساني بالتفرد والتعقيد.

\* التأكيد على أن المحددات الشعورية تمثل أهمية بالغة بالنسبة للفرد السوي على الأقل.

\* إن الفرد نتاج للحاضر أكثر منه نتاج للماضي.

\* إن هناك انفصالا بين السوي والشاذ وبين الطفل والراشد وبين الإنسان والحيوان.

فمن خلال الفروض السابقة يميز "البورت" بين الفرد بسماته الفريدة والسمات المشتركة بين الأفراد، وعن السمات الفريدة يؤكد أنه لا يوجد أبداً في الواقع شخصان لهما نفس السمة بالضبط.

• نظرية "ريموند كاتل" (R.CATTELL)

يتفق "كاتل" و"البورت" في افتراض سمات مشتركة يتسم بها الأفراد جميعاً، وأعلى الأقل جميع الأفراد الذين يشتركون في خبرات اجتماعية معينة، بالإضافة إلى أن هناك سمات فريدة لا تتوافر إلا لدى فرد معين.

وأهم النقاط الأساسية في نظرية "كاتل" أنه يميز بين نوعين من السمات هما: سمات السطح وسمات المصدر، فالأولى تمثل تجمعات المتغيرات الواضحة أو الظاهرة والتي تبدو متلازمة، أما الثانية (سمات المصدر) فهي التي تمثل المتغيرات الكامنة خلف السلوك، والتي تتدخل في تحديد مظاهر وأشكال سمات السطح المتعددة. (السيد وآخرون، 1990: 514-516).

ويشير أيضاً إلى أن سمات المصدر لا يمكن إرجاعها إلى الوراثة والبيئة معاً بل أنها تنشأ من تأثير واحد منها أو من أخرى، وتسمى سمات التي تنشأ نتيجة للعوامل الوراثية الداخلية بسمات المصدر التكوينية، بينما تسمى السمات التي تنتج عن فعل الظروف البيئية بسمات المصدر البيئية.

وقد تقسم هذه السمات وفق للتصور التي تعبر عن نفسها من خلالها فإذا كانت متعلقة بتهيئة الفرد للسعي نحو بعض الأهداف فإنها تعد سمات دينامية، وإذا كانت تتعلق بالفاعلية التي يصل بها الفرد إلى هدفه فإنها تعد سمات قدرة، وإذا كانت تتعلق عموماً بجوانب تكوينية للاستجابة كالسرعة أو الطاقة أو الاستجابة الانفعالية فإنها تعد سمات مزاجية. (السيد وآخرون، مرجع سبق ذكره،: 517).

وفي تقسيم آخر لسمات الشخصية حسب نظر "هانز أيزنك" (EYSENCK) نجد أربعة سمات كالتالي:

\* الانبساط (EXTRAVERSION): يرتبط هذا المفهوم بـ "كارل يونغ" ويعني به نمط معين يتصف بدرجة مرتفعة من الاجتماعية والنفور من التفكير بالذات واستبطانها، والعواطف غير المستقرة والاستعداد دائما للاستجابة لمنبهات البيئة، وإذا استخدمنا مصطلحات التحليل النفسي نجد أن هذا المفهوم يشير إلى اتجاه الليبيدو (الطاقة الوجدانية) نحو الخارج.

فالشخص الانبساطي هو شخص اجتماعي يحتاج إلى الناس ليتبادل معهم الحديث ولا يحب القراءة والدراسة بنفسه وهوتواق للإثارة يغتم الفرص ويميل إلى التصدي للأمر بنفسه ويتصرف طبقا لوعي اللحظة الراهنة وهويشكل عام إنسان مندفع مولع بالدعابات العملية ولديه إجابات حاضرة على الدوام ويحب التغيير دوما.

\* الانطواء (INTROVERSION): مصطلح الانطواء ظهر عند "يونغ" (1910) في مقاله " صراعات الروح الطفلية " وتعود مصادفته في العديد من النصوص، خصوصا في " تحولات ورموز الليبيدو عام (1913) ولقد لاقى هذا المصطلح شهرة ذائعة منذ ذلك الحين في تصنيفات الأنماط التي تلت "يونغ". وإذا كان " فرويد " قد قبل مصطلح الانطواء، إلا أنه أبدى تحفظات حول المدى الذي يجب إعطاؤه لهذا المفهوم.

يشير الانطواء تبعا "لفرويد" إلى سحب الليبيدو إلى موضوعات خيالية أي إلى الهوامات ويشكل الانطواء بهذا المعنى أحد خطوات تكوين الأعراض العصائية، وهي خطوة تلي الإحباط عادة ويمكنها إن تؤدي إلى النكوص، يتحول الليبيدو عن الواقع الذي فقد قيمته بالنسبة للشخص بفعل الإحباط المستمر الذي يصدر عن هذا الواقع ويتوجه نحو الحياة الهوامية، حيث يخلق تكوينات جديدة للفرصة ويوقظ آثار تكوينات الرغبة السابقة والمنسية.

والمنطوي هوشخص مكتتب، غير مستقر، بليد، سهل الاستثارة، متقلب المزاج، يستغرق في أحلام اليقظة، يبتعد عن الأضواء والمناسبات الاجتماعية، ذكي، ذو طموح مرتفع...

\*العصابية (NEUROTICISM): أو ما يسميه بالاستعداد للمرض العصابي، فالعصابي يشكو قصورا في العقل والجسم، ذكاؤه متوسط، قابل للإيحاء، غير مثابر، بطيء التفكير، غير إجماعي، يميل إلى الكبت.

\*الذهانية (PSYCHOTICISM): وما يسميه بالاستعداد للمرض الذهاني، الذهاني تركيزه قليل، ذاكرته ضعيفة، كثير الحركة، مبالغ، بطيء القراءة، مستوى طموحه منخفض.

(زهان، 1997: 56-57.)

## 6. السمة:

### 1.6 تعريف السمة:

السمة هي الصفة أو الاستعداد العام أو النزعة العامة التي تطبع سلوك الفرد وهي ثابتة نسبيا على النقيض من الحالة أو المزاج التي تتميز بأنها وقتية عابرة. (الشاذلي، 2001: 282).

عرفها "ايزنك" بأنها تجمع ملحوظ من النزعات الفردية للفعل وهي انساق ملحوظ في عادات الفرد وأفكاره المتكررة. (فرج، 1984: 497)

وفي تعريف آخر "لأحمد عبد الخالق": «السمة هي خصلة أوخاصية أوصفة ذات دوام نسبي يمكن أن يختلف فيها الأفراد فتميز بعضهم عن بعض، أي أن هناك فروقا فردية فيها، وقد تكون السمة وراثية أو مكتسبة، ويمكن أن تكون كذلك جسمية أو معرفية أو انفعالية أو متعلقة بمواقف اجتماعية. (معوض: 2001، 398)

كما عرفها "ج Guilford": «السمة أي جانب نستطيع أن نميزه وذودوام نسبي وعلى أساسه يختلف الفرد عن غيره». (صالح وآخرون: 2001، 301).

ومن خلال طرحنا للتعريفات السابقة نجد أنها اتفقت على أن السمة عبارة عن ردود أفعال تميز كل فرد عن الآخر وكذا اتسامها بالنسبية والفروق بين المتعلمين حقيقة قائمة كما أكدته الكثير من الدراسات في مجال التربية وعلم النفس.

### 2.6. خصائص السمات:

لخص عبد الرحمان العيسوي في كتابه مجموعة من خصائص السمات وهي كالتالي:

- ✓ السمة افتراض عقلي وليست شيء نستدل عليه مباشرة.
- ✓ السمة تقاوم التغيير ولا تتأثر نسبيا بالبيئة.
- ✓ أغلبية السمات قابلة للتحديد الكمي.
- ✓ مفهوم السمة نوظبيعة مجردة، فهي لا تلاحظ بصورة مباشرة وإنما يستدل عليها عن طريق الأفعال المحددة التي يمارسها الشخص وتثبت عليه كالمرونة، التسلطية.
- ✓ تعتبر السمة إطارا مرجعيا وهي مبدأ لترشيد بعض جوانب السلوك وإمكانية التنبؤ به.
- ✓ السمة متغير وصفي تحاول وصف الشيء دون تفسيره.

### 3.6. تصنيف السمات:

إن سمات الشخصية العديدة لا يمكن حصرها، لذا نجد أن هناك الكثير من السمات متداخلة تؤثر كل مجموعة من السمات في المجموعة الأخرى وتتأثر بها، ولهذا السبب نجد أن سمات الشخصية للفرد صنفت إلى:

#### 1.3.6. سمات عقلية ومعرفية:

وهي التي تتعلق بالقدرات العقلية مثل الذكاء العام والقدرات العقلية الأخرى الطائفية مثل: القدرة اللغوية والقدرة الميكانيكية... وكذلك العمليات الأخرى كالإدراك والانتباه، إضافة إلى الثقافة العامة والمعارف المهنية.

### 2.3.6. سمات وجدانية وانفعالية:

وتكمن هذه السمات في النشاط الانفعالي والاستجابة للمثيرات المختلفة ودرجة الثبات الانفعالي، حيث أن السمات الوجدانية تلعب دورا في تحديد ميول الانطوائية والانبساطية أو الميل للسيطرة أوالميل الاجتماعي وغيرها. وترتبط السمات الانفعالية ارتباطا قويا بالجهازين العصبي والغدي للفرد.

### 3.3.6. سمات دافعية:

وتشمل الميول والرغبات والقيم، وقد تكون السمات الدافعية شعورية أو لاشعورية وتكسب هذه السمات من البيئة الاجتماعية للفرد كالبيئة والأسرة والمجتمع.

### 4.3.6. سمات اجتماعية:

وتشتمل على جانبيين سمات اجتماعية وأخرى خلقية، فالسمات الاجتماعية كقدرة الفرد على تكوين علاقات مع الآخرين والاعتماد على النفس، أما السمات الخلقية فتشمل الأمانة والصدق. (معوض: 2001: 398- 399)

**4.6. أنواع السمات:** صنف "ألپورت" (Allport) نوعين من السمات حسب عموميتها وخصوصيتها إلى:

### 1.4.6. السمات العامة أوالمشتركة:

وهي التي تتضمن الاستعدادات والسمات العامة التي يشترك أويتقاسم فيها الكثير من الناس بدرجات متفاوتة، والتي على أساسها يمكن المقارنة بين معظم الأفراد، فمثلا:سمة السيطرة عامة يمكن أن نقارن على أساسها الأفراد، ونحدد لكل منهم درجة معينة في مقياس السيطرة.والسمة العامة عادة ما تكون سمة متصلة، وتتوزع بين الناس توزيعا إعتداليا.

#### 2.4.6. السمات الفردية:

وهي الاستعدادات والسمات الشخصية أو الخصائص السلوكية التي لا توجد لدى جميع الأفراد فهي فردية أي تعبر عن نواحي فريدة خصوصية في شخصية فرد معين.

وأن كل سمة للفرد تعد سمة فريدة في قوتها واتجاهها ومجالها عن السمات الأخرى المتشابهة الموجودة لدى الأفراد الآخرين. (عطية، 1989: 214)

بينما يميز "كاتل" (R. CATTELL): نوعين من السمات وهي:

✓ السمات المصدرية : مصدرها الصفات الوراثية

✓ السمات السطحية: وهي أقرب إلى السمات المكتسبة.

بينما جاء حامد عبد السلام زهران 1980 بالتصنيف التالي:

✓ سمات مشتركة: يتسم بها جميع الأشخاص.

✓ سمات فريدة: توجد لدى بعض الأفراد

✓ سمات سطحية: وهي السمات الظاهرة.

✓ سمات مكتسبة: ناتجة عن العوامل البيئية.

✓ سمات وراثية: ناتجة عن عوامل وراثية.

✓ سمات دينامية: تهيب الفرد وتدفعه نحو الأهداف.

✓ سمات القدرة: تتعلق بمدى قدرة الفرد على تحقيق أهدافه. (زهران، 1980: 107).

إضافة إلى هذه السمات يضيف "العيسوي":

\* سمات جسمية: كالطول ولون البشرة وسلامة الحواس.

\* سمات ذاتية: كالسيطرة والخضوع والانبساط والانطواء...

\* سمات اجتماعية: كالقدرة على إقامة العلاقات الاجتماعية والمساهمة في الأنشطة الاجتماعية. (جبل، 2000: 302-303)

## 7. وسائل قياس الشخصية:

تعد الاختبارات والمقاييس من بين أهم الوسائل التي يعتمد عليها الأخصائي النفسي في عملية التشخيص والفحص والتنبؤ لذا يتطلب منه مهارة وخبرة وفهما بتكوين الشخصية، وهذه الاختبارات متنوعة فمنها اختبارات إسقاطية، وأخرى موضوعية، وبشيء من التفصيل نتطرق إلى أهم أدوات ووسائل قياس الشخصية.

### 1.7. الاختبارات الموضوعية للشخصية:

لهذه الاختبارات عدة امتيازات نذكر منها:

- ✓ اقتصارها للجهد والزمان والتكلفة في حالة تطبيقها على الجماعة.
- ✓ اختبارات محايدة إذ تجرد الأخصائي من ذاتيته.
- ✓ الكشف السريع عن نواحي متعددة في الشخصية مما يسهل عملية التشخيص وإمكانية التنبؤ بطرائق العلاج.
- ✓ سهولة التطبيق والتصحيح.
- ✓ وسيلة لتوثيق العلاقة بين الفاحص والمفحوص. ومن بين أهم الاختبارات الموضوعية للشخصية نجد:

❖ اختبار مينيسوتا المتعدد الأوجه: هو من أكثر اختبارات الشخصية شيوعاً في المجال الإكلينيكي صممه الطبيب النفسي ماكنلي والعالم ستارك هاتاوي عام (1940) بالولايات المتحدة الأمريكية، إذ يهدف إلى معالجة المرضى بتحليل سماتهم وتشخيص مرضهم وهذا الاختبار له صورتان أحدهما فردية وتتكون من (55) عبارة والأخرى جماعية وتشتمل على (566) عبارة وهي عبارات في صورة فردية بالإضافة إلى (16) عبارة مكررة أو عبارة

مطبوعة في كتيب وتسجل استجابات المفحوصين في كل عبارة وفي كل ورقة الإجابة طبقاً لاختبارات ثلاثة إما نعم أولاً وألأدري و ثم تصنيف الاختبار لتعطى درجات على أربعة عشر مقياس منها (10) مقياس تعرف بالمقاييس الإكلينيكية و (04) مقياس يطلق عليها مقياس الصدق، والمقاييس الإكلينيكية العشرة تقيس الاضطرابات التالية:

- توهم المرض: Hypochondriasis
- الانقباض: Dépression
- الهستيريا: Hysteria
- الانحراف السيکوباتي: Psychopathic Déviation
- الذكورة . الأنوثة: MasculinityFeminty
- الفصام: Schizophrenia
- الهوس الخفيف: Hypoynamia
- الانطواء الاجتماعي: Introversio-Social: (أبوخطب، الصفدي 2001،: 197-201)
- 

❖ اختبار جيلفورد للشخصية: قام كل من جوى.ب. جيلفورد (Joy .P . Guilford and Howard .G . Martin)، وهوارد مارتن بوضع بعض الاستبيانات التي تقيس متغيرات متعددة في الشخصية، وقد اختيرت هذه المتغيرات بناء على دراسة عاملية، والقائمة الأولى تقيس العوامل التالية:

1. الانطواء الاجتماعي. 2. الانطواء في التفكير .

3. الاكتئاب. 4. التقلبات الوجدانية.

أما القائمة الثانية فتحتوى على خمسة من السمات هي :

1. النشاط المفرط. 2. حب السيطرة.

3. الذكورة في الميول. 4. غياب الشعور في النقص.

5. غياب العصبية والتوتر.

أما القائمة الثالثة فتحتوى على ثلاثة سمات تسمى (المجموعة البارانونية) وهي:

1. الموضوعية-الذاتية. 2. التعاطف-التمرد.

3. التعاون-التنافر.

وقد أشترك جيلفورد مع زمرمان (Guildford-Zimmerman) في أعداد القائمة الرابعة وهي:

1. سمة النشاط العام.

2. سمة القمع.

3. سمة السيطرة.

4. الروح الاجتماعية وعدم الانطواء.

5. الاتزان الانفعالي.

6. الموضوعية.

7. الصداقة والتعاطف.

8. التأمل.

9. التعاون والعلاقات.

10. الذكورة.

وقد استخدمت القائمة الرابعة كمقاييس في عدد من الأبحاث والدراسات النفسية وتستخدم

حاليا بشكل فردي في المجال الإكلينيكي. وقد قام الدكتور مصطفى سويف بنقل هذه المقاييس إلى اللغة العربية وعمل معايير لها.

❖ اختبار كاتل للشخصية: صمم هذا الاختبار العالم ريموند كاتل عام (1950) وقيس هذا الاختبار ستة عشر (16) بعدا للشخصية وهو صالح للفرد فوق 17 سنة ترجمه للعربية كل من محمد حسن علاوي (1997)، وعطية محمود وآخرون. (عطية وآخرون، 1960: 22).

ويتكون من (187) عبارة وتتمثل إبعاده في:

1. الانطوائية، مقابل الانبساطية الاجتماعية.

2. القدرات العقلية.

3. الاتزان الانفعالي وعدم الاتزان الانفعالي.

4. السيادة أو السيطرة والخضوع.

5. عدم المبالاة والجدية.

6. الإتكالية، والإرادة.

7. الإقدام والانسحاب.

8. الحساسية والانفعالية والصلابة.

9. الميل إلى الارتياب والتقبل.

10. الواقعية والتخيل.

11. الدهاء والسذاجة.

12. الحذر مقابل الثقة في النفس.

13. المحافظة والتحرر.

14. الاكتفاء الذاتي في مقابل الافتقار إلى التصرف الذاتي.

15. قوة اعتبار الذات مقابل ضعف اعتبار الذات.

16. ضعف التوتر العصبي مقابل التوتر العصبي. (علاوي، 1998: 304-305)

❖ **اختبار كاليفورنيا:** صمم هذا الاختبار هاريسون وآخرون عام 1952 وهو من أشهر قوائم الاستقصاء استخداما في قياس الشخصية ويتكون من العديد من البنود التي تمثل مفاهيم وأراء عن الشخصية ومن خلال الإجابة عن بنود الاختبار وتحليل الإجابات تستطيع التعرف على السمات الأساسية في الشخصية ويحتوى هذا الاختبار على ثمانية عشر من السمات هي كالاتي: السيطرة . المكانة . تقبل الذات . الحضور الاجتماعي . التطبع الاجتماعي . ضبط النفس . التحمل . الاستقلال . المرونة . الأنوثة . (ماهر، 2003: 199).

❖ **اختبار أيزنك Eysenck لسمات الشخصية:** استخدم عالم النفس البريطاني أيزنك منهج التحليل العاملي لدراسة الشخصيات السوية والمضطربة إذ حدد عوامل اعتبرها وحدات أساسية مصدرية ومستقلة للشخصية وهي:

**الانبساطية:** يميل الشخص الانبساطي إلى النزعة الاجتماعية والانفتاح وصحبة الآخرين ويميل إلى المخاطرة وحب الإثارة والتغير .

**العصابية:** يميل الشخص العصابي إلى القلق وسهولة الاستثارة ويتحمل أن يشكومن الصداع والأرق وفقدان الشهية.

**الذهانية:** يوصف الشخص الذهاني، بالبرودة والعدوانية والقسوة، كل هذه العوامل تؤدي به الى انتهاجه الي السلوك ضد الاجتماعي، ويتميز الذهاني بالضعف في الطلاقة اللغوية وبطئ في الأعمال العقلية.

❖ **قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية:** أعدها جولديرج وهي من أهم واحداث القوائم

التي فسرت سمات الشخصية وهي نموذج هرمي يتكون من خمسة عوامل رئيسية وهي:

**المقبولية Agreeableness A:** أي أن الأفراد يواظبون على السلوكات المقبولة اجتماعيا ويحافظون على المعايير الاجتماعية والمبادئ الأخلاقية المرغوبة، زيادة على تمسكهم بالنظم والقوانين المسيرة للحياة الاجتماعية بصفة عامة.

**الضمير الحي Conscientiousness:** وتتمثل في يقظة الضمير.

**الانبساطية Extraversion E:** وتعني الحركية والنشاط والبحث عن الإثارة واستقلال سلوكياته التفاعلية في الحياة الاجتماعية.

**العصابية Neuroticism N:** يتميز الأفراد ذوي المستويات العالية في العصابية بقلق أثناء تفاعلاتهم واستقرار أدنى في الانفعالات وزيادة على مشاعر سلبية أخرى كالغضب والعدائية والاندفاع وعدم القدرة على تحمل الضغوط .

**الانفتاح على الخبرة Openness to Experience: O:** وتعني أن الأفراد الحيويين يحبون الحياة ويقبلون عليها، حيث يولون اهتماما كبيرا لكل شيء يمكن أن يضيفي جمالا على الحياة فهم يطمحون إلى تحقيق أقصى ما يمكن تحقيقه. (بوطبال، 2014: 144).

**نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية:** يعد نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية من أهم النماذج وأحدثها التي فسرت سمات الشخصية، حيث يعد نموذجا شاملا يهتم بوصف وتصنيف العديد من المصطلحات أو المفردات، التي تصف سمات الشخصية التي

يتباين فيها الأفراد (Saucier, 2000, 02) ومن أشهر النماذج التي تناولت عوامل الشخصية الخمسة نموذج ديجمان (Goldberg, 1981) جولديبرج (Digman, 1990)، وكوستا وماكري (Costa Macrae, 1999) ويتضمن هذا التنظيم الهرمي لسمات خمسة أبعاد أو عوامل أساسية هي الانبساطية، المقبولية، العصابية، يقظة الضمير، الانفتاح على الخبرة. (Linden, et al 2010, 315).

**تاريخ العوامل الخمسة الكبرى:** مرت نظرية العوامل الخمسة بتاريخ طويل من الجهود في سبيل الوصول إلى العوامل الأساسية في الشخصية، وبدأت بطريقة تحليل السمات عن طريق المعاجم اللغوية على يد البورت واودبرت في الثلاثينات من القرن الماضي، حيث قاما بجمع قائمتهم الأولية بما يقارن 18.000 مصطلح معجمي من قاموس وبستر الدولي غير المختصر الطبعة 2، ثم قاموا بتقسيم هذه الصفات إلى أربع قوائم حيث اشتملت القائمة الأولى على 4504 سمات الشخصية الأساسية، والقائمة الثانية اشتملت 4541 مصطلح يختص بالحالات والأمزجة المؤقتة وتشمل القائمة الثالثة على 5226 مصطلح تختص بالتقسيمات الاجتماعية، بينما تكون القسم الرابع من 3682 مصطلح من الأوصاف التي يصعب فرزها ضمن الأقسام الثلاثة الأولى، ويعتقد البورت واودبرت أن القائمة الأولى هي فقط التي تمثل السمات الشخصية الحقيقية. (Simms, 2007, 66)

ثم قام كاتل 1943 باستخدام قائمة البورت واودبرت كنقطة بداية لنموذجه المتعدد الأبعاد للشخصية، ورأى كاتل أن حجم القائمة كان كبيراً جداً لا يصلح لأغراض البحث. وبدأ بتركيبه من 4500 مصطلح واستخدام كل من الإجراءات التجريبية والدلالية، إضافة إلى استعراضاته الخاصة لأدب الشخصية اختصر كاتل 4500 مصطلح إلى 35 متغير والغي 99 بالمائة من المصطلحات واستخدام التحليل العاملي تمكن كاتل من تشخيص 12 عاملاً في الشخصية التي أصبحت جزءاً من 16 عاملاً التي خلص إليها، إلا أن البدايات الأولى لظهور العوامل الخمسة الكبرى للشخصية كانت على يد فيسك 1949 حيث قام باستخراج خمسة عوامل من 22 سمة للشخصية والتي ضمنها قائمة كاتل وهذه العوامل التي استخدمها

فيسك تشبه إلى حد كبير ما سوف يعرف فيما بعد بالعوامل الخمسة الكبرى للشخصية.

(Goldberg ,1993,27).

إلا أن العوامل الخمسة لم تلق اهتماما كبيرا حتى عقد الثمانينات إلا بعد استخدامها على يد عدد من الباحثين من أهمهم جولدنبيرج وكوستا وماكري وتوصل جولدنبيرج إلى أن العوامل الخمسة الكبرى للشخصية بقيت ثابتة، عمليا بعد تدويرها أكثر من خمس مرات وأكد أن كل عامل منها عبارة عن عامل مستقل تماما بحيث يلخص هذا العامل مجموعة من

كبيرة من سمات الشخصية المميزة، فيندرج تحت العاملين الأول والثاني السمات ذات الطابع التفاعلي، في حين يصف العامل الثالث المطالب والسلوكية والتحكم في الدوافع. في حين العامل الرابع يتكون من سمات الاتزان الانفعالي، كالهدهوء والثقة مقابل العصبية والتوتر في المزاج المتقلب، والحزن والقلق. ليصف العامل الخامس التكوين العقلي للفرد ومدى عمقه ونوعيته، بالإضافة إلى الخبرة الذاتية، وقام كل من كوستا وماكري بتطوير النموذج السابق وأضافا عام 1985، بعدا جديدا اسماه الانفتاح على الخبرة، كما صوروا عام 1989 مقياس لكل من المقبولية ويقظة الضمير، كما استبدلا بعد العصابية ببعث الثبات الانفعالي المنخفض. وعوامل الخمسة الكبرى للشخصية هم: (محمود، 2012: 22 . 27)

العصابية: وهو عكس الاستقرار العاطفي ويعكس هذا العامل إلى أن الأفراد يميلون بصورة كبيرة إلى عدم الاستقرار العاطفي، وعدم الرضا عن النفس وصعوبة التكيف مع متطلبات الحياة، كما ارتبط هذا العامل بالقلق، والإحراج والشعور بالذنب، والتشاؤم والحزن وانخفاض احترام الذات، وترتبط العصابية سلبا بالرضا عن الحياة وإيجابا بالتعبير الذاتي عن الإجهاد، كما أن الأشخاص العصابين أقل قدرة على التعامل مع الضغوط المرهفة في البيت والعمل وأنهم أقل تحكما في اندفاعاتهم.

**الانبساط:** هذا العامل ثنائي القطب حيث يمكن تسميته الانبساط الانطواء ويتسم الشخص الانبساطي بأنه شخص اجتماعي محب للاختلاط، يتوافق مع المعايير الخارجية ويوجه اهتماماته إلى خارج الذات، ويحب العمل مع الآخرين ويحترم التقاليد والسلطة وعلى مستوى التفكير، يميل الشخص الانبساطي إلى تفسير جوانب العالم الخارجي باستخدام المنطق والميل إلى العيش وفق قواعد ثابتة، قد تكون عملية أو موضوعية أو عقائدية، ويشير هوارد 1995 إلى أن الانبساطي يميل إلى ممارسة مزيد من القيادة والتمتع بمزيد من النشاط البدني واللفظي والألفة والرغبة في المشاركة الاجتماعية.

**الانفتاح على الخبرة:** هذا العامل يعكس مدى تقبل الفرد لقيم ومعتقدات الآخرين والاهتمام بالأفكار الجديدة غير التقليدية، ويتضمن هذا العامل العديد من السمات كالخيال، والانفتاح الذهني، وقوة البصيرة، وكثرة الاهتمامات والتسامح، والأشخاص ذوي الدرجات العليا، هذا البعد يظهر فضلًا للعالم الخارجي والداخلي وهم على استعداد للنظر في أفكارهم وقيم أصلية مبتكرة.

**المقبولية الطيبة:** يعد هذا العامل الأكثر ارتباطًا بالعلاقات الشخصية، وبحسب هوجان 1983 فإن المقبولية تجعل الفرد قادرًا على مواجهة مشاكل وضغوط الحياة العامة، ويتسم الفرد بالتسامح والثقة، وحسن الطباع والتعاون والقبول، بحيث يحترمون ويقدرّون الآخرين.

**يقظة الضمير:** يتضمن هذا العامل الفروق الفردية في التخطيط والتنظيم وتنفيذ المهام وثبات الأداء، وهي عبارة عن ملامح مشتركة تشمل مستويات عالية من التفكير مع التحكم في الانفعالات، وتفسر هذه السمة إلى تميز الفرد بقوة الإرادة والسعي نحو الإنجاز وضبط الذات، والالتزام بالواجبات والإحساس بالمسؤولية.

### عمومية العوامل الخمسة الكبرى للشخصية:

قام العديد من الباحثين بالتحقيق من قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية عبر الحضارات والثقافات المختلفة، وأشار ماكري إلى أن قائمة العوامل الخمسة قد تم ترجمتها إلى أكثر من 63 ثقافة وثقافة فرعية من لغات مختلفة في القارات الخمسة وطبقت على فئات عمرية مختلفة بالغين، طلبة وكبار السن، وأثبتت الدراسات على قابلية النموذج للتعميم عبر الثقافات واحتلت المكانة الأولى بين أدوات قياس العوامل الخمسة بوصفها نموذجاً تصنيفياً يضم معظم السمات التي أتاحت في مجال الشخصية، وينظمها في وحدة متكاملة. وهذه القائمة تناولتها العديد من الدراسات في مجال علم النفس الشخصية، علم النفس الاجتماعي، علم النفس الصناعي، وعلم النفس الإكلينيكي لدراسة الفروق الفردية. (Rosellimi & Brown, 2011, 28)

ويبدو أن نموذج العوامل الخمسة الكبرى في الشخصية يرتقي إلى مرتبة النظرية النفسية، حيث تتوفر للنموذج معظم معايير وشروط النظرية الجيدة، وهو نموذج شامل يوفر قواعد واسعة لوصف سمات الشخصية وكذلك تنظيم وتشخيص أمراض الشخصية، حيث أشارت معظم الدراسات أنه يحتوي على كل أبنية الشخصية، التي تم تحديدها في نماذج أخرى للشخصية.

### 2.7 الاختبارات الإسقاطية للشخصية:

مصطلح اختبار إسقاطي يرجع إلى فرنك Frank وهو يعني وسيلة غير مباشرة لدراسة الشخصية والتي تهدف إلى الوصول بالفرد إلى أن يقدم تقييمًا لصفاته، دون أن ينتبه إلى أنه يقوم بذلك (نوتكات برنارد 1959:188)، وتعمل الأساليب الإسقاطية على فهم الشخصية من خلال الكشف عن العمليات اللاواعية وتشخيص أعماقها والتنبؤ بمساراتها النفسية ومن هذه الاختبارات نجد:

❖ اختبار تداعي الكلمات: وهو من بين الاختبارات الإسقاطية لقياس الشخصية استخدمه يونغ Young وهو مكون من كلمة تقرأ على المفحوص، ويطلب منه ذكر مرادفها من عنده، على أن يراعى السرعة والدقة والتوفيق والتكرار والحركة .

❖ اختبار تفهم الموضوع TAT: هو من إعداد كريستان وآخرون يتكون من مجموعة من الصور التي توضح مواقف ومشاعر وعواطف إنسانية، يتوجب على المفحوص أن يعبر عما يراه في الصور على شكل قصة يراها ويكتبها عن كل صورة ويقوم المحلل النفسي بتحليل هذه القصص ومحتواها، التي أسقط المفحوص فيها شخصيته على هذه القصص مما يمكن المحلل من وصف شخصية المفحوص. (عبد الله، محمد 2001: 104-105).

❖ اختبار روروشاخ Rorschach: وهو من أهم الأساليب الإسقاطية لدراسة الشخصية ويستخدم أسلوب التداعي الحر ويكشف عن دفاعات الأنا الحيل النفسية التكيفية والتركيب المرضي في مكونات الشخصية، ويتكون هذا الاختبار من عدد من البطاقات التي تحتوي كل بطاقة منها على شكل من أشكال بقع الحبر، تتفاوت فيما بينها من حيث درجة التعقيد ويطلب من المفحوص أن يذكر ما يرى في حالة كل بطاقة تعرض عليه منها، وتعتبر استجابة المفحوص لبقع الحبر تساعد في الكشف عن نفسيته بدرجة أكبر من أي استجابة أخرى. (عدس، وتوق، 1993: 319 )

## 8. علاقة الأساليب المعرفية بالشخصية:

إن الأسلوب المعرفي يتحدد من خلال إدراك الفرد للموضوعات والاستراتيجيات التي يعتمدها في الاستجابة وهي الأنماط المفضلة لديه لأنها تنظم الخبرات التي يدركها بواسطة الربط بين العالم الشخصي للفرد وبين البيئة الخارجية له كما أن النمط المعرفي يعكس الطريقة المفضلة للفرد في إدراك المثيرات وتنظيمها من حولهم. (الجابري، 1993).

وعرف وتكن وزملائه الأسلوب المعرفي بأنه سمة شاملة تظهر في القدرات الإدراكية للفرد وفي شخصيته أيضا وتعبر عن طريقة الفرد المميزة في استقبال المعلومات والتعرف عليها والاحتفاظ بها ثم استخدامها، وهناك دراسات أكدت على ارتباط الأساليب المعرفية

بسمات الشخصية وذلك لأهمية دراسة الشخصية ومعرفة سماتها، فدراسة الشخصية تعد المصدر الرئيسي لمعرفة مظاهر السلوك البشري، ومعرفة السمات التي من شأنها أن تميز شخصا عن آخر وتساعد معرفتها وتحديدتها في التنبؤ بما سيكون عليه سلوك الإنسان إزاء ما يواجهه من مواقف متعددة في حياته. (موسى، 1976: 257)

ومن الدراسات التي حاولت الربط بين الأساليب المعرفية وسمات الشخصية نجد دراسة (Elliot, R. 1961: 27-36) التي من خلالها تم التعرف على العلاقات بين مجال الاعتماد على المجال الإدراكي والقابلية وسمات الشخصية. ودراسة (Morey, D.R. 1974: 31-59) والتي كشفت عن العلاقة بين سمات الشخصية والأساليب الإدراكية للكشف عن فعالية استخدام تقديرات الشخصية وقياساتها بوصفها توقعات للأسلوب الإدراكي.

ودراسة (Wolfe, W.A. 1982: 710) التي كشفت عن الأساليب الإدراكية والسمات الوجدانية وعلاقتها بمقاييس النجاح الأكاديمي لدى طلبة الجامعة.

وفي دراسة أخرى حول الأسلوب المعرفي الاعتماد الاستقلال على المجال الإدراكي بالشخصية وأساليب التنشئة في الطفولة، أظهرت أن تعويد الطفل بعدم الاعتماد على الوالدين يتجه بالفرد لأن يكون مستقلا، ومما لاشك فيه أن التأثيرات البيئية للتنشئة تنعكس أثارها على الشخصية، إذ أن المستقلين يميلون إلى الانطوائية أكثر من الانبساطية كما يتميز المستقلون بوجهة داخلية للضبط مقارنة بالمعتمدين، ويتميز المعتمدون على المجال بالبحث عن المعلومات من الآخرين، وبالانفتاح والاجتماعية وطرح مألديهم من مشكلات ومشاعر

على الآخرين بينما يميل المستقلون إلى الانغلاق على الذات والاعتماد على النفس في كثير من الأشياء. (الشرييني:1992: 284)

وحتى دراسات كل من (Seder, 1957, dyke 1969) أثبتت أن هناك علاقة بين أساليب تنشئة الطفل، وبين أسلوب الاستقلال والاعتماد على المجال الإدراكي، إذ أوضحت أن الإذعان لمطالب السلطة الوالدية وهيمنة الأسرة ونمو التنشئة الدينية وأساليب التربية التي تلغي الخبرة الذاتية للفرد، وترغمه على المسيرة الاجتماعية للمعتقدات باستخدام النذب والتهديد والعقاب البدني، كلها تخفض من استقلالية الفرد، وتشجعه على الاستعانة بالمراجع الخارجية والنماذج الجاهزة، هذا ما يجعله أقل تمايزاً وأقل قدرة على مقاومة تضمين عناصر المجال. (الخولي، 2002: 81)

ودراسة ملحم مازن: المعنونة " بالعوامل الخمسة للشخصية وعلاقتها ببعض الأساليب المعرفية ". دراسة مقارنة بين طلبة كليتي التربية في جامعتي دمشق وحلب. هدفت الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين العوامل الخمسة والأساليب المعرفية، وكذا معرفة الفروق في الأداء على قائمة العوامل الخمسة والأشكال المتضمنة وتحمل الغموض، وأخيراً مقياس الأسلوب الإبداعي لدى أفراد العينة المدروسة والتي تعزى إلى متغيرات الجنس، القسم، السنة الدراسية الجامعية، الثانوية، وحساب الفروق بين المستقلين والمعتمدين على المجال الإدراكي في العوامل الخمسة للشخصية وأظهرت النتائج إلى وجود ارتباط سلبي دال إحصائياً بين العصابية والاستقلال والاعتماد على المجال الإدراكي لدى عينة الدراسة وجود ارتباط سلبي دال إحصائياً بين العصابية وتحمل الغموض، كما أظهرت النتائج وجود ارتباط دال إحصائياً بين الانبساط والاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي، وجود ارتباط دال إحصائياً بين الانفتاح على الخبرة وتحمل الغموض، وجود ارتباط دال إحصائياً بين الانفتاح على الخبرة والأسلوب

الإبداع، لا يوجد ارتباط دال إحصائياً بين الطيبة والاستقلال/الاعتماد على المجال الإدراكي.

بينما دراسة زكريا الشربيني (1992) والتي هدفت إلى الكشف عن الفروق في أبعاد الشخصية باختلاف الأسلوب المعرفي مستقل أو معتمد إدراكياً عن المجال، وباختلاف الجنس، وكذلك الكشف عن اثر تفاعل متغيري الأسلوب المعرفي والجنس على أبعادها. تكونت عينة الدراسة من (149) طالبا سعوديا من الجنسين، وباستخدام اختبار أزنك واختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية كشفت النتائج عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين المستقلين والمعتمدين على المجال الإدراكي في الانبساطية والعصابية لصالح المعتمدين إدراكياً، كما تبين أنه لا توجد فروق بين المجموعتين في الذهانبة والكذب وأظهرت أيضا وجود فروق دالة إحصائياً بين الجنسين في العصابية والكذب لصالح الذكور، كما بينت النتائج أنه توجد فروق بين الذكور والإناث في الانبساطية، وقد تبين انه ليس لتفاعل الجنس والأسلوب المعرفي اثر على الانبساطية والذهانبة والكذب، بينما هناك اثر لتفاعل الجنس والأسلوب المعرفي على العصابية.

وأظهرت نتائج الدراسات أن الأفراد يختلفون في سماتهم الشخصية وتفاعلاتهم مع الآخرين باختلاف أسلوبهم الإدراكي الذي يتميزون به، وأن أبعاد الشخصية التي أكد عليها أزنك برغم استقرارها مع اختلاف الثقافات إلا أن مستوياتها متباينة باختلاف المجتمعات نظرا لاختلاف الثقافات والقيم السائدة، وأن الأساليب المعرفية منها الاستقلال والاعتماد على المجال الإدراكي والذي تؤكد عليها طبيعة التنشئة والثقافة السائدة في المجتمعات يمكن أن تفسر جزءا من اختلافات مستويات الأبعاد الأساسية للشخصية.

## خلاصة:

من خلال تناول موضوع الشخصية وسماتها، تبين تعدد تعاريفها ومن الصعب إيجاد تعريف دقيق لها وذلك لاختلاف وجهات نظر علماء النفس، حتى العوامل المؤثرة في تكوينها مختلفة من عوامل حيوية وراثية بيئية وثقافية وحتى الأدوار الاجتماعية وأساليب التنشئة داخل الأسرة.

واتخذت الشخصية عدة نظريات لها فنظرية الأنماط صنفت شخصيات الناس إلى أربعة أنماط النمط البدني، النمط النحيل والنمط الرياضي وغير المنتظم، وهذا النوع اعتمده كرينتشمر Kretschmer في تقسيمه، بينما شيلدون قسم أنماط الشخصية إلى ثلاثة وهي: النمط الهضمي، والنمط العضلي والنمط العصبي، وتكاملاً لأنماط الشخصية قسمها كارل إلى نوعين نمط انبساطي، وآخر انطوائي.

أما النظرية السلوكية في الشخصية لصاحبها واطسون بين أن الشخصية لا تورث بل تكتسب من مجموعة من عادات وسمات مكتسبة وأرجع أي سلوك إلى مبدأ مثير-استجابة - ونظرية التحليل النفسي لسيفموند فرويد ركزت على وجود ثلاث قوى أساسية في مكونات الشخصية والتي تمثل الجهاز النفسي للإنسان وتعمل هذه المكونات مع بعضها البعض وهذه القوى تتمثل في الهو، الأنا، الأنا الأعلى.

في حين جاءت نظرية السمات على تحديد السمات العامة للشخصية، وهناك سمات فردية وأخرى عامة وللشخصية عدة سمات كالانبساطية، العصابية، يقظة الضمير... ويرى عبد الخالق 1996 أن التفاؤل والتشاؤم من سمات الشخصية أيضاً، وأن المبالغة في التفاؤل يعتبر خطأ معرفي يقع فيه الفرد ويسمى بالتفاؤل غير الواقعي الذي سوف نتناوله بشيء من التفصيل في الفصل الموالي.



# الفصل الثالث: التفاؤل غير الواقعي

تمهيد

1. تعريف التفاؤل

2. العوامل المحددة لدرجات الأفراد في التفاؤل

1.2. العوامل البيولوجية

2.2. العوامل الاجتماعية

3.2. المواقف الاجتماعية المفاجئة

3. النظريات المفسرة لمفهومي التفاؤل والتشاؤم

1.3. نظرية التحليل النفسي

2.3. النظرية السلوكية

3.3. النظرية المعرفية

4. صفات وملامح الشخصية المتفائلة

5. أنواع التفاؤل

1.5. مفهوم التفاؤل الوظيفي الاستعدادي

1.1.5. أدوات قياس التفاؤل الاستعدادي

2.5. مفهوم التفاؤل غير الواقعي

1.2.5. أدوات قياس التفاؤل غير الواقعي

3.5. علاقة التفاؤل غير الواقعي ببعض المتغيرات

1.3.5. التفاؤل غير الواقعي والمشكلات الصحية

2.3.5. التفاؤل غير الواقعي والشخصية

3.3.5. التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بحوادث المرور

4.3.5. التفاؤلية الدفاعية وحوادث المرور

خلاصة



## تمهيد:

يرى فرويد " Freud " أن التفاؤل هو القاعدة العامة للحياة، إذ يلعب دور بعيد المدى في حياتنا النفسية، وفي ترجمة سلوكياتنا وقد لاقى هذا المتغير النفسي، اهتماما من قبل الباحثين في علم النفس العيادي، وعلم النفس الاجتماعي، وكذا علم النفس الشخصية باعتباره سمة ثابتة نسبيا في شخصية الفرد وله تأثير مباشر على سلوكه، وتوقعاته بالنسبة للحاضر والمستقبل، وهو استعداد يكمن داخل الفرد الواحد للتوقع العام لحدوث الأشياء الجيدة أو الإيجابية للأحداث القادمة، إلا أن الإفراط فيه قدي يؤدي إلي حدوث النتائج غير المتوقعة والتي قد تعرضه لمخاطر عدة أهمها ارتكاب الحوادث المرورية وهذا ما يطلق عليه " بالتفاؤلية غير الواقعية " هذه التفاؤلية هي المسؤولة عن الكثير من المخاطر التي نعرض أنفسنا لها على اعتبار أن المرء يقنع نفسه بأنه أقل تعرضا للإخطار من الآخرين مما يدفعه إلي إهمال الإجراءات الوقائية اللازمة.

### 1. تعريف التفاؤل:

يعرف التفاؤل بتعريفات متعددة ففي معجم وبستر هو: الميل إلى توقع أفضل النتائج. فقد عرفه " تايجر 1979 " : بأنه دافع بيولوجي يحافظ على بقاء الإنسان، ويعد الأساس الذي يمكن الأفراد من صنع الأهداف والالتزامات. (الأنصاري، 1998 : 14).

وفي تعريف آخر " لشاير وكارفار 1985 " هو النظرة الإيجابية والإقبال على الحياة والاعتقاد بإمكانية تحقيق الرغبات في المستقبل بالإضافة إلي الاعتقاد باحتمال حدوث الخير أو الجانب الجيد من الأشياء بدلا من حدوث الشر والجانب السيئ. ( Scheir , Carver , p 219 ).

وفي نظرة أخرى عرف " مارشال وزملائه 1992 " التفاؤل هو استعداد شخصي للتوقع الإيجابي للأحداث ويرجع التفاؤل إلى الاعتقاد بان المستقبل عبارة عن مخزن الرغبات

أوالطموحات المطلوبة. بينما عرفه كل من " هشام ومخير وعبد المعطي " هوصفة تجعل توقعات الفرد وتوجهاته ايجابية، نحوالحياة بصفة عامة، ويستبشر بالخير فيها ويستمتع بالحاضر ويحدوه الأمل في المستقبل أكثر إشراقا وأحسن حالا.

ويرى كوليغان وآخرون " Colligan et al,1994 " أن التفاؤل والتشاؤم سمات ثنائية القطب، تتسم بالثبات النسبي، بحيث يظهر أثارها على الصحة الجسدية والنفسية للأفراد ومستوى التحصيل والممارسات الحياتية والتفاعلات الاجتماعية ، والأحداث الضاغطة والتطلع نحوالمستقبل. ( منار بني مصطفى، مقالة، 2014: 434 )

وفي رؤية أخرى لـ " أميرة عبد الماجد " التي أكدت أن التفاؤل هو استعداد الفرد لتوقع حدوث أشياء ايجابية، تتمثل في نظرة الفرد الإيجابية نحومستقبله، وقدرته علنالتواصل مع العلاقات الاجتماعية والثقة على التحصيل،وتحقيق أهدافه ونظرته الإيجابية نحو المجالات الحياتية. ( عبد الماجد، 2009 : 109 )

من خلال مجموعة التعريفات السابقة نستخلص أن التفاؤل هوالتوقع العام للنتائج على أنها ايجابية أكثر من سلبية.

## 2.العوامل المحددة لدرجات الأفراد في التفاؤل:

في الواقع هناك الكثير من العوامل المحددة لدرجة تفاؤل الفرد منها عوامل اجتماعية وأخرى ثقافية وسياسية وتوجد عوامل بيولوجية واقتصادية كمايلي:

### 1.2.العوامل البيولوجية:

وتتمثل في الاستعدادات الموروثة إذ عزز علماء الأنتربولوجيا الرأي المؤيد لأثر الوراثة في التفاؤل الفمي والتشاؤم الفمي، والمتمثل في غزارة الرضاعة ومايليها من فطام متأخر، أوفي شحه الرضاعة ومايليها من فطام مبكر، وأن التفاؤل ينشأ عن نشاط الشخص وقوته

العقلية والعصبية، فقد تعود أن يزود نفسه بالأفكار الصحيحة السارة، وينشأ التشاؤم من ضعف النشاط وضعف القوة العصبية ووهن الرقابة العقلية في الإنسان فيسمح لنفسه أن يسبح في جومظلم من الأوهام، إذ أن ضبط النفس والنظر إلى الناحية السارة دائما يزيل من التشاؤم والهموم والأحزان، التي تسيطر على نفوسهم.

وفي دراسة أمريكية كشف فريق علمي أن هناك بعض التغيرات المختلفة في طريقة عمل الدماغ يمكن أن تعطي مؤشرات تسمح بالفريق والفصل بين الشخصية المتفائلة والمتشائمة. واجري البحث على مجموعة من النساء تتراوح أعمارهن بين تسعة عشر سنة واثنين وأربعين سنة وقسمت النساء إلى قسمين من خلال استجوابهن عن مجموعة من الأسئلة القسم الأول للنساء المتفائلات والثاني للنساء العصائيات والقلقات، وعرض العلماء على القسمين صورا لمشاهد مفرحة وصورا أخرى لمشاهد كئيبة، وقام العلماء بقياس نشاط النساء في عدة أماكن من الدماغ، ولاحظ الفريق العلمي أن المرأة المتفائلة استجابت بشكل أقوى للصور المفرحة، مقارنة مع النساء القلقات والعكس صحيح.

## 2.2. العوامل الاجتماعية:

وتتمثل في التنشئة الاجتماعية التي تطبع الفرد وتساعد على اكتساب اللغة والعادات والقيم والاتجاهات السائدة في مجتمعه. وهذه العوامل الاجتماعية من المتوقع أن يكون لها دورا كبيرا في التشاؤم والتفاؤل، فأساليب التنشئة الاجتماعية الخاطئة كالعقاب، وإحباط سعي المراهق الذي يحاول الاستقلال عن أسرته وإثبات ذاته كلها عوامل تنمي سمة التفاؤل لدى الفرد، كما تلعب العوامل البيئية والثقافية دورا كبيرا في تحديد درجة التشاؤم والتفاؤل لدى الفرد والمجتمع العربي، بصفته مجتمع ذكوري يعطي للذكر حظ أكبر من الإناث مما يعزز لديه درجة تفاؤله.

### 3.2. المواقف الاجتماعية المفاجئة:

تعرض الشخص لسلسلة من المواقف الصادمة أو مفرحة تجعله يميل إلى التفاؤل أو التشاؤم حسب طبيعة الموقف. (الأنصاري 1998: 20، 21)

كما تلعب الحروب النفسية والصراع والاضطرابات النفسية تأثيراً على الأمن النفسي لدى الفرد وفقدان التوازن وصراعات نفسية تزيد من حدة التوتر والشعور بالنقص والتشاؤم.

### 3. النظريات المفسرة لمفهومي التفاؤل والتشاؤم:

بالرغم من اتفاق علماء النفس لمعنى التفاؤل على أنه النظرة الإيجابية للحياة والمستقبل إلا أنهم اختلفوا في منشأ التفاؤل فمنهم من أرجعه إلى عوامل بيولوجية والبعض الآخر أرجعه إلى رغبات الفرد وهناك من أرجعه إلى استعداد فطري داخل الفرد، إذن تعددت وتباينت النظريات المفسرة لمفهوم التفاؤل.

### 1.3 نظرية التحليل النفسي:

يرى فرويد " Freud " أن التفاؤل هو القاعدة العامة للحياة، وأن التشاؤم لا يقع في حياة الفرد إلا إذ تكونت لديه عقدة نفسية، ويعتبر الفرد متفائلاً إذا لم يقع في حياته حادث يجعل نشوة العقد النفسية لديه أمراً ممكناً ولوحدث العكس لتحول إلى شخصية متشائمة ويعتقد أن الطفل يمر عبر سلسلة من المراحل المتواصلة دينامياً خلال السنوات الخمس الأولى، ويلبثها لمدة تستمر خمس أو ست سنوات مدة الكمون، فيتحقق قدر من الثبات والاستقرار الدينامي، وتتحدد كل مرحلة من النمو خلال السنوات الخمس الأولى من حيث أساليب الاستجابة من جانب منطقة محددة من الجسم ففي المرحلة الأولى التي تستمر قرابة العام يكون الفم هو المنطقة الرئيسية للنشاط الدينامي، كما اعتبر فرويد " Freud " أن منشأ التفاؤل والتشاؤم من المرحلة الفمية وذكر أن هناك سمات وأنماط شخصية فمية مرتبطة بتلك

المرحلة ناتجة عن عملية التثبيت عند هذه المرحلة والتي ترجع إلي التذليل أو الإفراط في الإشباع والى الحرمان والإحباط. (الحسيري، 2004: 18).

ويتفق "اركسون مع فرويد" في أن المرحلة الفمية الحسية تشكل لدى الرضيع الإحساس بالثقة الأساسية أو الإحساس بعدم الثقة والذي بدوره سيظل المصدر الذاتي لكل من الأمل والتفاؤل أو اليأس والتشاؤم خلال بقية الحياة فعندما تستجيب ألام لجوع الطفل بالتغذية المناسبة والعطف يتعلم بعض الارتباط بين حاجاته والعالم الخارجي وهذا الشعور الأولي بالثقة إما إذا ما أهملت الأم احتياجات وليدها فإنه يتولد لديه ما سماه اركسون بالشك وإذا كان المعدل السيكولوجي بين هذين المتغيرين الثقة وعدم الثقة كبيرا لصالح الشك فيعني هذا أن الأنا في خطر وقد يؤدي بالطفل إلي عدم التكيف فيما بعد والاتصاف بالتشاؤم بينما يتحقق العكس إذا كانت درجة الثقة أقوى فإن الطفل يتعلم رؤية العالم بتفاؤل وأمل وتمنع الأنا هذه الإيجابية وتكيفها يساعد على النمو خلال بقية حياته. (هادي الحربي، 2008: 52).

### 2.3 النظرية السلوكية:

أن التفاؤل والتشاؤم من بعض الأعمال أو الرموز يمكن أن ينتشر من مكان إلي آخر بأسلوب التقليد والمحاكاة، ويفسر هذا الانتقال والتشابه في بعض رموز التفاؤل والتشاؤم وعلامتها التي نجدها في أماكن متباعدة، وأزمان مختلفة ومن ناحية يمكن أن تكون لرموز التفاؤل والتشاؤم أكثر من نشأة فقد أثبتت تجارب الفعل المنعكس الشرطي، إمكانية تكوين استجابة معينة للرموز ويمكن اكتساب التفاؤل والتشاؤم من الرموز متى توفر الدافع أو المنبه الطبيعي أو الاصطناعي.

والنظرية السلوكية ينبع منها العديد من نظريات التعلم، فمن بينها نظرية التعلم الاجتماعي لبندور "Bandura" الذي اهتم بمفهوم الفاعلية الذاتية، والذي يعني توقع الفرد بان لديه القدرة على أداء السلوك الذي يحقق نتائج مرغوب فيها، وميز بين الفاعلية وتوقعات

النتيجة حيث يرى أن توقع نتائج التفاؤل والتشاؤم هو الاعتقاد بأن القيام بسلوك معين سيترتب عليه نتائج مرغوب فيها، فتوقع النتائج يعتبر أحد المحددات المؤثرة في السلوك وذلك من خلال تقويم الفرد لنتائج الأداء الناجح واحتمالات الوصول إلى الهدف المنشود عن طريق هذا السلوك، فإذا لم يقتنع الشخص بان السلوك سوف يؤدي إلى الهدف فإنه لن يقوم به حتى لو كان يعتقد بأنه يقدر على القيام به. (هادي الحربي، 2008: 54).

### 3.3. النظرية المعرفية

يرى وينر، وآخرون (Weiner, et al) أن الفرد إذا عزی فشله لعامل مستقر داخلي أخرجي فان هذا سيؤثر على توقعاته المستقبلية لفرص النجاح والفشل فالاعتقاد بان سبب الفشل مستقر وداخلي سيؤدي إلى توقعات مستقبلية متشائمة لدى الفرد نفسه، أولدى الآخرين عن أدائه في المستقبل، وسيزداد هذا التشاؤم عندما يعتقد الفرد بان هذا السبب لا يمكن التحكم فيه وتغييره والعكس صحيح. (العزبي، 2001)

وأشار كل من ( Multin&Stang ) إلى أن اللغة والذاكرة والتفكير تكون ايجابية بشكل انتقائي لدى المتفائلين، إذ يستخدم الأفراد المتفائلون نسبة اعلي من الكلمات الإيجابية مقارنة بالكلمات السلبية سواء أكانت في الكتابة أو الكلام أو التذكر الحر، فهم يتذكرون الأحداث الإيجابية قبل السلبية. (اليحفوفي، 2002: 132)

### 4. صفات وملامح الشخصية المتفائلة:

تتسم الشخصية المتفائلة بمجموعة من الصفات نوجزها في الجدول التالي:

الجدول رقم (03): يوضح صفات الشخصية المتفائلة (نصر، الله: 2008، 31-33)

الملاح	الصفات
الملاح الجسمية	<ul style="list-style-type: none"> <li>* الاسترخاء النسبي من الناحية النفسية لطريقة جلوسه، نومه، ووقفته.</li> <li>* نظرتة لا تكون زائفة ومشتة ولا حادة.</li> <li>* صوته ثابت خال من التردد والاضطراب.</li> <li>* يتمتع بجهاز هضمي سوي.</li> </ul>
الملاح الوجدانية	<ul style="list-style-type: none"> <li>* المتفائل شخص متزن وجدانيا، يفرح ويحزن لسبب واضح.</li> <li>* يفرح بالقليل ويفرح كثيرا لا يؤمن بمبدأ الكل أو لا شيء .</li> <li>* عدم الانغلاق على النفس.</li> <li>* ملامحه الوجدانية تتسم بالرضا والطمأنينة وتوقع الخير والأحداث السارة.</li> <li>* الميل إلى الألوان الزاهية.</li> <li>* عدم الربط بين الأشياء المتوقعة والمؤكدة.</li> <li>* يتجاوب مع مشاعر الآخرين بالإيجابية.</li> </ul>

الملاح	الصفات
الملاح الكلامية	<p>المتفائل يذكر الأحداث والوقائع والقصص التي تشير إلى الرضا والانشراح والنجاح ويستخدم ألفاظا لها وقع مريح ومبشر بالخير.</p>
الملاح الاجتماعية	<p>الاطمئنان إلى الناس بصفة عامة، النظرة إلى الحياة من زاوية عامة لا من زاوية صغيرة وضيقة.</p>
الملاح العقلية	<ul style="list-style-type: none"> <li>* ينظر إلى فكر الآخرين من حيث هم لا من حيث هو .</li> <li>* التعامل مع المعلومات السلبية بنجاح أكبر من التشاؤم.</li> <li>* يعالج المعلومات بمرونة .</li> </ul> <p>يختلف في تطوير المعلومات الإجرائية والمهارات في المواجهة، وحل المشكلات عن التشاؤم . (مرعي، 2010 : 13)</p>

**5. أنواع التفاؤل:** اتخذ التفاؤل عدة أنواع نأخذ منه نوعين وهما التفاؤل الوظيفي والتفاؤل غير الواقعي باعتباره من أهم متغيرات الدراسة الحالية.

### **1.5. مفهوم التفاؤل الوظيفي الاستعدادي:**

سمي هذا النوع من التفاؤل بالتفاؤل الوظيفي، كما أطلق عليه مصطلح آخر وهو التفاؤل الاستعدادي، ويعتبر شاير وكارفر 1985 أول من قاما بدراسة هذا النوع الذي يقوم على فكرة توجيه السلوكيات نحو أهداف مسطرة.

ويعتقد ذوو التفاؤل الوظيفي أو الاستعدادي أمالهم قابلة للتحقيق وبالتالي يسعون إلي الوصل إليها.

وبين شاير وكافر أن التفاؤل الاستعدادي عبارة عن الاقتناع بفاعلية الإجراءات الوقائية واليقين من إمكانية القيام بمثل هذه الإجراءات من أجل المحافظة على الصحة.

ومنه التفاؤل الوظيفي هو نوع من أنواع التفاؤل وفيه يستبشر الفرد بالمستقبل متخذا الاحتياطات الواجبة الوقائية تفاديا لوقوع الأخطار.

**1.1.5. أدوات قياس التفاؤل الاستعدادي:** لقياس التفاؤل الاستعدادي تم الاعتماد على عدة مقاييس نذكر منها:

أ. **مقياس التوجه نحو الحياة:** وقد عرفه شاير وكارفر على انه "النظرة الإيجابية والإقبال على الحياة والاعتقاد بإمكانية تحقيق الرغبات في المستقبل بالإضافة إلى الاعتقاد باحتمال حدوث الخير أو الجانب الجيد من الأشياء بدلا من حدوث الشر أو الجانب السيئ".

في حين عرفه تاجر Tiger على انه "الأفعال أو السلوكيات التي تجعل أفراد المجتمع يتغلبون على الصعوبات والمحن التي قد تواجههم في معيشتهم". ( Tiger, 1979, p 57 )

أعد هذا المقياس كل من شاير وكارفر 1985 ويتكون من 12 عبارة يجاب عن كل منها على أساس خمسة اختبارات تقيس التوجه نحو أهداف الحياة، إيجابيا بعبارات مثل: "أنا متفائل دائما بالنسبة لمستقبلي"، "أؤمن بالفكرة القائلة: بعد العسر يسر، وانظر عادة إلي الوجه المشرق من الأمور".

وقد وجه نقد لهذا المقياس من طرف دراسة سميث (Smith, 1989) التي أظهرت أن اختبار التوجه نحو الحياة لا يقيس التفاؤل بل يقيس العصابية، وذلك اعتمادا على دراسة عاملية لمقياس التوجه نحو الحياة ومقياس التوقع العام للنجاح ومقياس القلق الصريح ومقياس سمة القلق، حيث كشف التحليل العاملية استخراج عامل واحد أطلق عليه العصابية ومنه يجب إعادة النظر في تفسير المقياس بوصفه مقياسا للتفاؤل. (هادي، 2008: 4-5).

ب. مقياس أحداث الحياة: أعده أندرسون وزملائه (Anderson et al, 1992) ويهدف إلى قياس التفاؤل والتشاؤم، على عينة قدرها 68 طالب أمريكي، والمقياس يحتوي على 52 عبارة منها 22 عبارة دالة على الأحداث الإيجابية و30 عبارة دالة عن الأحداث السلبية، ويجاب عن كل بند على أساس مقياس متدرج من (+5 إلى -5)، ويهدف هذا المقياس إلى التنبؤ بأثر الاكتئاب النفسي على توقعات الأحداث المستقبلية، حيث بين أن المكتئبين غالبا ما يختارون الأحداث السلبية، في حين يختار غير المكتئبين الأحداث الإيجابية. (زعابطة، 2011 : 39).

وهناك مقياس أخرى كمقياس التفاؤل والتشاؤم للمبار وزملائه (Dember, et al, 1994) ومقياس التفاؤل والتشاؤم المشتق من قائمة مينوستا لكولجان وزملائه .

(Colligan, et al, 1994)

## 2.5. مفهوم التفاؤل غير الواقعي:

تعددت وتنوعت تسميات هذا المصطلح فمنهم من سماه بالتفاؤل الدفاعي

" **L'optimisme Défensif** " أو التفاؤل الساذج (Schweitzer 2002.p227)، كما أطلق عليه بنوهم الحصانة، أو التفاؤل التحيزي ويعتبر "واينشتاين Neil Weinstein" أول من أطلق على هذا النوع من التفاؤل مصطلح التفاؤل غير الواقعي (Weinstein 1980.p806).

ولهذا المصطلح علاقة وثيقة لمفهومي التفاؤل والتشاؤم فقد عرفه "ونشتاين 1980" بأنه اعتقاد الناس بان الحوادث السلبية يقل احتمال حدوثها بالمقارنة مع الآخرين ويعتقدون أيضا أن الحوادث الإيجابية على العكس يزداد احتمال حدوثها لهم بالنسبة للآخرين. بينما عرفه كل من "تايلور وبراون" 1988 بأنه شعور الفرد بقدرته على التفاؤل إزاء الأحداث دون مبررات منطقية أو وقائع أو مظاهر تؤدي إلى هذا الشعور مما قد يتسبب أحيانا في حدوث النتائج غير المتوقعة .

ويرى كيرش "Kirch et al, 1966" أن التفاؤل غير الواقعي أحد الميكانيزمات الدفاعية يستخدمها الأنا لخفض القلق .

وفي تعريف "لبدر الأنصاري" التفاؤل غير الواقعي هو تلك الاستجابات التي يقوم بها الفرد حول توقعه حدوث أحداث إيجابية متنوعة أكثر مما تحدث في الواقع، وتوقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما يحدث في الواقع . (الأنصاري، 2001:202).

وعرف ' لهينز و سوير Heinz & Suir " أن التفاؤل غير الواقعي هو اتجاه تهيؤي دائم لدى الفرد يتضمن توقعاته المحتملة للمستقبل على نحو يخالف نتاج الماضي ومعطيات الحاضر وفي ذلك اتجاه المبالغة في العوائد الإيجابية . (هريدي، 2002) .

في حين يفسر باحثون آخرون التفاؤل غير الواقعي بوصفه نزعة الأفراد الأنايية بطبيعتهم والتي تؤثر في معتقداتهم تجاه التقليل من احتمالات وقوعهم في الخطر علما بأنهم يعتقدون بان تلك الأحداث قد تحدث للآخرين دونهم.

كما يفسر كل من "Tversky & Kahneman 1972" التفاؤل غير الواقعي نتيجة للخطأ المعرفي الذي قد يقع فيه الفرد فعلى سبيل المثال قد يكون لدى بعض الأفراد صور ذهنية خاصة عن ضحايا الأزمات القلبية فإذا كان الفرد ذاته اعتقاده لا ينطبق مع صورته الذهنية عن ضحايا أزمات القلب فانه يبتعد احتمال تعرضه لأزمة قلبية بعكس الأفراد الذين يعانون من أزمات قلبية والذين يتوقعون احتمالات الإصابة بها.

وفي تفسير لبعض الباحثين مثل "موريسون 1985" فالتفاؤل غير الواقعي هو نتيجة انخفاض الذكاء أو افتقار الفرد لبعض المهارات العقلية مما يدفع الفرد إلي إساءة التقدير للمخاطر المحتملة أو الأحداث السيئة التي يحتمل أن يتعرض لها. (الأنصاري، 2001).

ويعتقد "بترسون Peterson" أن التفاؤل غير الواقعي ليس مجرد تفكير ايجابي حافل بخبرات التغلب على العواقب مع غياب التفكير السلبي بل يوجد نوعين من التفاؤل هما التفاؤل المحدود ويعني به التفاؤل الواقعي، والتفاؤل الكبير ويعني به التفاؤل غير الواقعي (العززي، 2015).

ويحدث التفاؤل غير الواقعي، عندما يخفض الأفراد تقديراتهم، أو توقعاتهم الشخصية أو الذاتية لمواجهة الأحداث السيئة، ولا يحدث فقط عندما يقلل الأفراد من الاحتمالات حدوث الأسوأ من الأحداث وإنما أيضا عند زيادة توقع الأحداث الإيجابية.

من خلال التعاريف السابقة نلاحظ أنها تشترك في نقاط أساسية وهي التفاؤل غير الواقعي عبارة عن تشوه معرفي وهو توقع حدوث أحداث ايجابية أكثر مما تحدث للغير وتوقع حدوث أحداث سلبية اقل مما تحدث للغير.

### 1.2.5. أدوات قياس التفاؤل غير الواقعي:

ككل متغير له أدوات تقيسه وللتفاؤل غير الواقعي عدد من المقاييس نحاول ذكرها كالتالي:

#### أ. مقياس التفاؤل غير الواقعي لوانشتاين:

يحتوي هذا المقياس على أحداث مستقبلية (18) حدث ايجابي و(24) حدث سلبي ويقوم المبحوثون باختيار النسبة المئوية التي تحدد درجة احتمال وقوع هذه الأحداث وقام الباحث بإجراء دراسة استطلاعية على (120) طالب وطالبة من جامعات الأمريكية لأعداد قائمة أحداث الحياة، ثم قدم القائمة في صورتها النهائية إلى (130) طالب وطالبة للحكم على هذه الأحداث، وخلصت الدراسة أن أفراد العينة كانوا أكثر تقديراً للأحداث الإيجابية من الأحداث السلبية. (Weinstein, 1980, pp. 809-810)

#### ب. مقياس التفاؤل غير الواقعي لبدر محمد الأنصاري:

قام بدر الأنصاري بدراسة على عينة عمدية من الطلاب الكويتيين المقيدون بجامعة الكويت في الفصل الدراسي الأول والثاني للعام الجامعي 1998. 1999 والعام الجامعي 1999. 2000. بهدف إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى الراشدين.

تحديد أهم المعالم القياسية لهذه الأداة، بيان التركيب العامي للمقياس، التعرف إلى الفروق بين الجنسين في التفاؤل غير الواقعي.

كما هدفت الدراسة إلى فحص الارتباطات بين التفاؤل غير الواقعي وبعض متغيرات الشخصية. ووضع معايير للمقياس كحساب المتوسطات درجات مئوية ودرجات تائية.

واشتمل المقياس في صورته الأخيرة على (24) بنداً بواقع (12) بنداً للأحداث السارة و(12) بنداً للأحداث المفجعة، يجب عنها باختيار بديل واحد من الاختيارات الثمانية التي تتراوح ما بين 10% و80% .

### ج. مقياس التفاؤل غير الواقعي لزعابطة و مشاشو:

قامت الباحثتان زعابطة سيرين ومشاشوقرمية 2011 ببناء مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين، على عينة قدرها (133) من سائقي السيارات السياحية والمتحصليين على رخصة السياقة صنف (ب) والمقياس يحوي على (29) بندا منه (10) بنود ايجابية و (19) بند سلبي يجيب عنه المفحوص باختيار واحد من البدائل مستحيل، مستبعد، ممكن، أكيد وبحساب الصدق والثبات تبين أن المقياس يتمتع بثبات مقبول وهو صادق.

### 3.5. علاقة التفاؤل غير الواقعي ببعض المتغيرات: ارتبط متغير التفاؤل غير الواقعي

بعده مصطلحات نذكر منها:

#### 1.3.5. التفاؤل غير الواقعي والمشكلات الصحية

ارتبط مصطلح التفاؤل غير الواقعي بالسلوك الصحي والمشكلات الصحية كثيرا، ففي دراسة قام بها وأينشتين على عينة قوامها (100) طالب جامعي من الجنسين قدمت لهم قائمة تضم (45) مشكلة صحية، وتتمثل على عنصرين فرعيين الأمراض وأسباب الوفاة مثل الإدمان، الانتحار الصرع أزمة قلبية سرطان الرئة... الخ وأظهرت نتائج الدراسة أن لدى الطلاب تفاؤلا مرتفعا فقد عدو فرصة إصابتهم بالمشكلات الصحية أقل من فرصة إقراءهم كما اعتقدوا أن المشكلات الصحية تظهر خلال مرحلة الطفولة وقد بينت هذه الدراسة أيضا أن التفاؤل غير الواقعي يضعف الاهتمام بتخفيض احتمالات خطر الإصابة بالأمراض ويكون ذلك بطريقة غير مباشرة إذ يخفض القلق.

وفي دراسة أخرى " لماغى وكايرنز" التي هدفت إلى قياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الأيرلنديين طلب منهم أن يقدروا الدرجة التي يتوقعونها لإصابتهم بعدد من

المشاكل الصحية المقدر عددها بـ 17 مشكلة إذ أظهرت نتائج الدراسة أن المشكلات الصحية يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة مع الآخرين.

بينما استهدفت دراسة "هاريس وميدلتون" إلى قياس التفاؤل المقارن والتفاؤل غير الواقعي وعلاقتها بالصحة على عينة قوامها 192 من طلاب إحدى الجامعات البريطانية طبقت عليهم قائمة تتكون من 15 مرضا عضويا وطلب منهم تقدير احتمالات إصابتهم بتلك الأمراض في المستقبل وقد كشفت النتائج أن أفراد العينة يعتقدون أن الحوادث السلبية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة إلي الآخرين.

وفي دراسة "عبد العزيز حجي العنزي" المعنونة بدور التفاؤل غير الواقعي في العلاقة بين المعتقدات الصحية وسلوك التدخين لدى الشباب الجامعي أسفرت عن وجود علاقة ارتباطيه موجبة دالة إحصائيا بين المعتقدات الصحية و التفاؤل غير الواقعي لدى الشباب المدخنين، وأظهرت أيضا وجود علاقة ارتباطيه دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك التدخين لدى الشباب ووجود فروق بين الشباب المدخنين وغير المدخنين في التفاؤل غير الواقعي لصالح غير المدخنين. (العنزي، 2015 : 204).

وفي دراسة أخرى لونشتاين وزملائه التي هدفت إلي تقييم تصورات المدخنين حول خطر التدخين عليهم وعلى متوسط المدخنين، وأفرزت الدراسة أن المدخنين ابدوا تقديرا منخفضا للإخطار المتعلقة بالتدخين مقارنة بغير المدخنين، كما اعتقدوا أنهم اقل من المتوسط عرضة لسرطان الرئة، كما أن توقعهم لخطر الإصابة بالسرطان بصفة عامة وسرطان الرئة بصفة خاصة يرتفع بنسبة قليلة مع زيادة عدد السجائر المدخنة يوميا وأن تقديرهم لخطر الإصابة بالسرطان عامة اقل من تقديرهم لسرطان الرئة على وجه الخصوص

ودراسة سبارك وشيفرد "Spark & Shepherd 1995-1994" حول علاقة التفاؤل غير الواقعي بمخاطر تلوث الغذاء بينت نتائج الدراسة ن هذه المخاطر وصفها البعض بأنها قابلة للضبط وبالتالي ازداد تفاؤلهم بعدم التعرض لها.

كما قام الباحثان بدراسة أخرى حول التفاؤل غير الواقعي وتغيير نظام الحمية وإدراك التحكم في السلوك على عينة قدرها (612) مراهق خلصت الدراسة أن التفاؤل غير الواقعي اتجاه المخاطر الصحية المرتبطة بنظام الحمية يزيد لدى الأفراد الذين يستهلكون الأغذية الضارة. (زعابطة، 2011: 16)

وتكاملا للدراسات السابقة الذكر اجري ماهاتاني، جنسون (Mahatone, Johnson) دراسة ميدانية على (60) طالب من طلاب كلية الطب في الجامعات البريطانية وبتطبيق مقياس التفاؤل غير الواقعي حول مدى تعرضهم لاحتمال الإصابة بعدد من الأمراض العقلية مقارنة مع أقربائهم وطبق عليهم استبيان الاتجاهات نحو المرض العقلي، كشفت الدراسة عن وجود ارتباط جوهري سالب بين التفاؤل غير الواقعي والاتجاه السلبي نحو المرض ووجود ارتباط جوهري موجب بين التفاؤل الواقعي والاتجاهات الإيجابية نحو المرض.

كما أكدت بعض البحوث عن وجود عامل آخر مختلف متصل بالخطأ المعرفي، وينتج عنه تحيز التفاؤل ففي بعض المشكلات كالأزمات القلبية يكون لدى الناس صورة عقلية نمطية عن الضحية، وإذا لم ير الناس أنفسهم على أنهم متطابقون مع هذه الصورة فمن المحتمل أن يستنتجوا أن المشكلة لن تحدث لهم، وذلك حتى لو كانوا مختلفين عن هذه الصورة فقط في جوانب لاعلاقة لها بخطر الإصابة بهذا المرض.

وفي نفس السياق أجرى هاريس، ميدلتون 1994 دراسة على (192) طالب من طلاب الجامعات البريطانية بهدف قياس كل من التفاؤل والتفاؤل المقارن والتفاؤل غير الواقعي وعلاقتهما بالصحة إذ طبقت عليهم قائمة تتكون من 15 مرض عضوي مثل البدانة، القرحة

المعدية،سرطان الرئة...وطلب منهم تقدير احتمالات الإصابة بتلك الأمراض في المستقبل،وقد كشفت النتائج أن أفراد العينة يعتقدون أن الحوادث السلبية يقل احتمال حدوثها لهم بالمقارنة إلى الآخرين.

وفي دراسة حديثة للباحثة مشاشو قرمية 2011 التي هدفت إلى الكشف عن طبيعة العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك التدخين لدى المدخنين المصابين وغير المصابين بسرطان الرئة،على عينة قدرها (130) حالة من المدخنين غير المصابين بسرطان الرئة و(112) حالة من المدخنين المصابين بسرطان الرئة وخلصت الدراسة إلى انه :توجد علاقة ارتباطيه ايجابية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وعدد السجائر المستهلكة يوميا عند المدخنين غير المصابين بسرطان الرئة. كما أفرزت انهتوجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي وعدد سنوات تدخين السجائر، وأيضا توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاؤل غير الواقعي والسن. (مشاشو،2011: 04 )

بعد قراءتنا وعرضنا لمجموعة من الأبحاث والدراسات التي تناولت علاقة التفاؤل غير الواقعي بالمشاكل الصحية تبين انه يرتبط ارتباطا سلبيا مع السلوك الصحي أي انه كلما كان هناك تفاؤل غير واقعي مرتفعا كان إهمال السلوك الوقائي ظنا منهم أنهم لن يتعرضوا لهذه الأخطار والأمراض.

### 2.3.5.التفاؤل غير الواقعي والشخصية:

الشخصية مفهوم ذو أهمية قصوى في علم النفس، وأهميتها تكمن بأن الشخصية هي الإطار الأساسي الذي يضم المكونات النفسية للفرد،وبالتالي تميزه عن غيره. كما أنها موضوع مشترك بين مجموعة من العلوم كعلم النفس وعلم الاجتماع والطب النفسي. ويدرس علم النفس الشخصية من حيث تركيبها، وأبعادها الأساسية ونموها وتطورها ومحدداتها البيئية

والوراثية، كما يدرس اضطراباتها. وكل ذلك بهدف التنبؤ بسلوك الفرد ليتمكن من ضبطه والتحكم به في مواقف مشابهة.

تناولت دراسة بدر الأنصاري إلي التعرف على العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وبعض متغيرات الشخصية: التفاؤل غير الواقعي، التفاؤل والتشاؤم والتوجه نحو الحياة والشعور باليأس والشعور بالذنب والعصابية والوسواس القهري، باعتماد مقياس التفاؤل غير الواقعي ومقياس التفاؤل والتشاؤم ومقياس التوجه نحو الحياة، ومقياس بيك لليأس ومقياس الذنب، وأظهرت نتائج الدراسة عن وجود ارتباط بين التفاؤل غير الواقعي مع التفاؤل والتوجه الإيجابي نحو الحياة، وارتبط بصورة سالبة مع كل من التفاؤل والذنب والخزي، كما أوضحت نتائج الدراسة عن وجود فروق جوهرية بين الأقل والأكثر تفاؤلاً غير الواقعي بمتوسطات أعلى من المجموعة الأكثر تفاؤلاً غير واقعي في متغيرات الشخصية. حيث تميزت المجموعة الأقل تفاؤلاً غير واقعيًا بمتوسطات أعلى من المجموعة الأكثر تفاؤلاً غير واقعيًا في كل من التشاؤم واليأس والذنب والخزي في حين تميزت المجموعة الأكثر تفاؤلاً غير واقعيًا، عنها بالتفاؤل، وارتبط التفاؤل مع التفاؤل غير الواقعي والانبساط بارتباطات جوهرية موجبة وكشفت النتائج عن وجود فروق بين الجنسين في التفاؤل لصالح الذكور. (الأنصاري، 2002: 23)

وجاءت دراسة "هورنيز 1995 Hoorens" بهدف الكشف عن طبيعة العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وبعض متغيرات الشخصية على عينة قدرها (90) طالبا وطالبة وأسفرت نتائج الدراسة على وجود ارتباطات جوهرية موجبة بين التفاؤل غير الواقعي وكل من خداع الذات والشعور الزائف بالقدرة على التحكم، وتقدير الذات والسلوك الاجتماعي والسعادة والالتزان الانفعالي. (محمد أمين وآخرون 2013: 1545).

ويختلف التفاؤل غير الواقعي باختلاف السن والجنس حيث قام الباحثان Hablemitoglu, Yildimir, 2008 بدراسة الفروق انطلاقاً من دراسة التمرکز حول الذات على عينة قدرها 127 أنثى و136 ذكر من جامعة أنقرة وباعتماد مقياس التوجه غير الواقعي للأحداث المستقبلية حيث خلصت دراسة أن الذكور متفائلين غير واقعيًا و متمركزين حول ذاتهم أكثر من الإناث.

بينما دراسة كوهن وزملائه أظهرت وان المراهقين اقل تفاؤلاً غير واقعي من الراشدين. (زعابطة، 2011: 05).

وفي دراسة محمد أمين وآخرون عام 2013 حول التفاؤل غير الواقعي لدى طالبات كليات العلوم التربوية في الجامعات الأردنية وعلاقته ببعض المتغيرات الاجتماعية، التي حاولت معرفة درجة انتشار التفاؤل غير الواقعي لدى طالبات كليات العلوم التربوية في الجامعة الأردنية وجامعة مؤتة وكلية الأميرة عالية الجامعية المملكة الأردنية الهاشمية. ومعرفة إن كان هناك فروق ذات دلالة إحصائية في درجة انتشار التفاؤل غير الواقعي لدى طالبات كليات العلوم التربوية في الجامعة الأردنية وجامعة مؤتة وكلية الأميرة عالية الجامعية المملكة الأردنية الهاشمية تعزى لمتغيرات الجامعة، السنة الدراسية، المعدل التراكمي، الترتيب الولادي، مستوى تعليم الأبوين. وخلصت الدراسة إلي انه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في التفاؤل غير الواقعي تعزى لمتغير الجامعة لصالح الجامعة الأردنية، ولمتغير المستوى الدراسي لصالح السنة الرابعة ولمتغير الترتيب الميلادي لصالح الأول، بينما لم تظهر فروق في التفاؤل غير الواقعي تعزى لمتغير المعدل التراكمي ومستوى تعليم الأبوين. ( محمد أمين وآخرون، 2013)

### 3.3.5. التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بحوادث المرور:

تعددت الأسباب والعوامل المؤدية لإرتكاب الحوادث المرورية والتفاؤلية غير الواقعية من العوامل المؤثرة على سلوك السائق إذ يعتقد بقدرته على التفاؤل إزاء الأحداث دون مبررات منطقية ويتوقع حدوث الأشياء الإيجابية أكثر مما قد يحدث في الواقع ويتوقع حدوث الأشياء السلبية أقل مما يحدث في الواقع هذا الإحساس أو التوهم بالحصانة والأمن يورط

صاحبة في مشكلات جمة من بينها الحوادث المرورية، ففي دراسة لروتر وزملائه حول التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من السائقين أظهرت النتائج أن السائقين ميالون للاعتقاد بان الحوادث يقل احتمال حدوثها لهم مقارنة بغيرهم من السائقين، وأن السائقين ذوو الخبرة القصيرة أكثر تفاؤلاً غير واقعي. (Rutter, Quine, Albery 1998)

بينما دراسة "بوطبال 2012" حول دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب على عينة قدرها 240 سائق أسفرت الدراسة على أن مرتكبي الحوادث المرورية الشباب يملكون مستويات أعلى في التفاؤل غير الواقعي من السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية. (بوطبال، 2012: 101).

### 4.3.5. التفاؤلية الدفاعية وحوادث المرور:

إن تخيل التعرض الشخصي لخطر مهدد بالموت يصيب الدفاعات النفسية بتشويه من نوع خاص يطلق عليه السيكولوجيين تسمية التفاؤلية الدفاعية "Optimistic Bias" وهذه التفاؤلية تكون متورطة في مجمل حالات تعريض الذات للأخطار بدءاً من التدخين إلى المخاطرات المفضية إلى الموت كما هوفي حوادث المرور، فقد عرفت على إنها اعتقاد الشخص أن الأشياء السيئة والأخطار تصيب الآخرين ولا تصيبه هو شخصياً مما يحمله

على ركوب المخاطر بجراءة غير عادية تضاعف احتمالات تعرضه للأخطار ويعتبر الفرد نفسه اقل تعرضا للأخطار من الآخرين يدفعه إلي إهمال الإجراءات الوقائية اللازمة.

إن دراسة التفاؤلية الدفاعية تدخل في مجال علم النفس الصحة، وتركز هذه الدراسات إلي تنمية حوافز الوقاية الصحية والقضاء على الآثار السلبية لإهمال الخطوات الوقائية بحجة أن الأخطار تصيب الآخرين، ولا تصيب الشخص المهمل بسبب إحساسه بالحصانة وفي دراسة "لفاينشتاين 1989" بينت أن عدم الوعي بالخطر وعواقبه تزيد من التفاؤلية الدفاعية لدى الفرد، كما تربط بعض الدراسات بين التفاؤلية وبين الكفاءة الذاتية، وتوقع النتائج وهي التي درسها باندورا في مؤلفاته على مدى السنوات (1977-1992)، كما تم ربط التفاؤلية الدفاعية بحوادث المرور من خلال إهمال المبادئ الوقائية بسبب الجهل الوقائي أو التهور أو الرغبة اللاواعية باختبار مواجهة الخطر، وحدد "شفارتسر" درجات نقص المعلومات موضحا ذلك بمثال عن الايدز فيجاء في المرتبة الأولى إجابة "لا اعرف الايدز ولم اسمع عنه في حياتي"، وفي المرتبة الثانية إجابة "عدد المصابين بالايديز والدين سيصابون به ضئيل جدا" وهي دلالة على معرفة أفضل وإدراك للخطر مع التقليل من شأنه، أما المرتبة الثالثة فهي إجابة "لا اعتقد أنني سأصاب يوما ما بالايديز" وهي إجابة توحى بدرجة من التفاؤل تكون موضوعية لو أن الشخص يتخذ فعلا الاحتياطات الواقية من الإصابة، لكنها تكون تلقائية مؤدية في حال العكس.

وبالانتقال إلى حوادث المرور فإن المرتبة الأولى تتمثل بجهل أثر السرعة ودورها في التسبب بحوادث المرور، إما المرتبة الثانية فتتمثل بالقول إن السرعة نادرا ما تكون السبب في حوادث المرور والمرتبة الثالثة فتتمثل بالقول أن الشخص لا يعتقد نفسه عرضة لحوادث المرور، هذا بالنسبة لعامل السرعة، ولتقليل من حوادث المرور لابد من إبدال التفاؤلية الدفاعية المشوهة والمحفوفة بالمخاطرة بتفاؤلية وظيفية تقوم على أساس الشعور بانخفاض

تعرض الشخص للأخطار بسبب اتخاذ كافة الإجراءات الوقائية اللازمة وتدعيم قدرة الفرد على الوعي بالأخطار المهددة له وإكسابه السلوك الوقائي.

### خلاصة:

إن دراسة التفاؤل باعتباره لدى بعض علماء النفس، سمة من سمات الشخصية، له تأثير فعال على الصحة النفسية، والجسمية حيث يؤثر في المزاج وفي شفاء الأمراض النفسية والجسمية، إلا أن المبالغة فيه يؤدي إلا ما يسمى بالتفاؤل غير الواقعي، الذي هو تشوه معرفي يصيب الإنسان، هذا التشوه يجعل الفرد يعتقد انه معصوم من المخاطر، وأن هذه المخاطر لا تقع عليه وقد بينت الدراسات وجود علاقة ارتباطيه موجبة بين التفاؤل غير الواقعي والمخاطرة، وقد استخلصنا من هذا الفصل أن التفاؤل غير الواقعي يرتبط بعدة مشكلات، منها صحية كمشكلة التدخين، الأمراض القلبية والعقلية، وارتبط أيضا بالشخصية ومتغيراتها ، وبما أن التفاؤل غير الواقعي هو ترجمة لسلوك الإنسان فقد ارتبط هذا المتغير مع سلوك القيادة الخطرة ومع حوادث المرور، هذا ما سنتطرق إليه في الفصل الموالي الذي يتناول سلوك السياقة بمختلف أنواعها الصحية والخطرة ومعرفة العوامل المؤثرة في كل منهما.

# الفصل الرابع: سلوك السياقة

تمهيد

1. مفهوم سلوك السياقة

2. أنواع سلوك السياقة

1.2. سلوك السياقة الصحي

1.1.2 مفهوم سلوك السياقة الصحي

2.1.2 العوامل المؤثرة في سلوك السياقة الصحي

2.2. سلوك السياقة الخطرة

1.2.2 مفهوم سلوك السياقة الخطرة

2.2.2 العوامل المؤثرة في سلوك السياقة الخطرة

3. سيكولوجية السائق

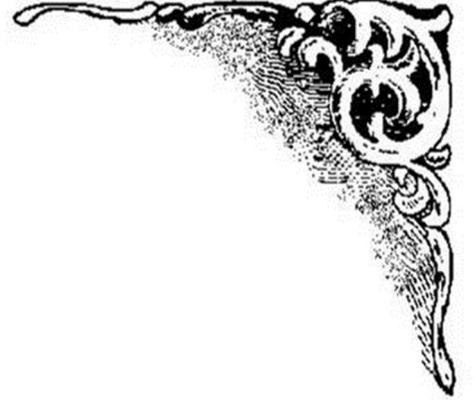
1.3. مفهوم السائق

2.3. الخصائص النفسوفيزيولوجية للسائق

3.3. المهارات المتطلبة في السائق

4.3. تصنيف السائقين





4. الأنماط الشخصية للسائقين

5. علاقة مصدر الضبط بسلوك السيادة

6. علاقة الكفاءة الذاتية بسلوك السيادة

7. علاقة سلوك السيادة المتسم بالمخاطرة بحوادث المرور

خلاصة



## تمهيد:

يعتبر سلوك السياقة عاملاً من العوامل المؤدية إلى قلة أوارتفاع حوادث المرور، فإذا كان سلوك السياقة مبني على الحيطة والحذر كان الأمن وانعدام المخاطر، أما إذا كان مبني على المخاطرة والتهور، كانت الحوادث والكوارث. وسلوك السياقة كموضوع لاقى اهتماماً واسعاً من طرف الباحثين، خاصة علم النفس المروري وقد حاولوا تفسير سلوك القيادة بعوامل متعلقة بالشخصية، وأخرى بالملاحظة والإدراك وعوامل متعلقة بالمعرفة وأخرى متعلقة بالدوافع. سنتناول في هذا الفصل بشيء من التفصيل سلوك السياقة والعوامل المؤثرة فيها، وتصنيف السائقين والمهارات المتطلبة في السياقة الآمنة.

### 1. مفهوم سلوك السياقة:

قبل أن نتطرق إلى مفهوم سلوك السياقة نعرض أولاً على مفهوم السلوك والسائق.

**1.1 مفهوم السلوك لغة:** السلوك لغة: مصدر سلك يقال: سلك طريقاً، وسلك المكان يسلكه

سلكاً وسلوكاً، وسلكه غيره. ( ابن منظور، 10 / 442 )

**2.1 مفهوم السلوك اصطلاحاً:** كل الأفعال والنشاطات التي تصدر عن الفرد سواء كانت

ظاهرة أم غير ظاهرة.

عرفه محمد عاطف أنه: استجابة أورد فعل للفرد لا يتضمن فقط الاستجابة والحركات

الجسمية، بل يشتمل على العبارات اللفظية والخبرات الذاتية. (عاطف، 1995: 36)

كما عرفه الحنفي بأنه الاستجابة والحركية والغددية، التي يقوم بها الكائن الحي كنتيجة

للموقف الذي يواجهه. (الحنفي، 1994: 22)

### 3.1. مفهوم السائق لغة:

(سائق) : اسم

الجمع : سائقون وسواق، ساقّة

السائقُ : من يقودُ السيّارة أو القطارَ ونحوهما والجمع : ساقّة، اسم فاعل من ساق .

مَلَكٌ يَدْفَعُ من الخلف يوم القيامة

سائقُ الماشيةِ: الَّذِي يَحْنُثُهَا مِنَ الخَلْفِ عَلَى السَّيْرِ

(ساق) : فعل

ساقَ يَسوقُ، سَقَّ، سَوْقًا وسِياقًا وسِواقَةً وسِياقَةً، ومَساقًا فهو سائقٌ، والمفعول مَسْوقٌ

ساقَ المَرِيضَ بِنَفْسِهِ، نَفْسُهُ : شَرَعَ فِي نَزْعِ الرُّوحِ، أَي لَحْظَةَ الاِحْتِضارِ

ساقَ فلانًا : أصاب ساقه

ساقَ الإِبِلَ : حَنَّثَها من خَلْفِها على السَّيْرِ .

ساقَ الحَدِيثَ : سَرَدَهُ، أوردَه بسهولة وسلاسة

ساقَ الحَدِيثَ إِليه : وجَّهَهُ،

ساقَ القِصَّةَ : قَصَّها،

ساقَ المَهْرَ إِلى المَرأَةِ : قَدَّمَهُ، حملَه إِليها

ساقَ إِليه المَالَ : أرسَلَه إِليه، قَدَّمَهُ بين يَدَيْهِ

ساقَه إِلى الهلاكِ / ساقَه للهلاكِ : دفعَه إِليه

ساقَ اللهُ الخَيْرَ : أرسَلَه.

#### 4.1. مفهوم سلوك السياقة:

من اجل فهم سلوك السائقين وعلاقة ذلك بالحوادث المرورية، وكذا المخالفات لا بد من تحديد مفهوم السلوك بصفة عامة .والذي يقصد به سلسلة من الاختيارات يقوم بها الفرد من بين استجابات ممكنة عندما ينقل الفرد من موقف إلي موقف آخر، وينقسم إلي سلوك فطري، وآخر مكتسب، فالسلوك الفطري هو الذي لا يحتاج إلي تعليم، أما السلوك المكتسب فهو السلوك الذي يتعلمه الفرد نتيجة احتكاكه بالبيئة المحيطة به .

يرى جيمس "ليون" James Leon 1997" في دراسته حول سيكولوجية المرور في فهم سلوك السياقة بأن هناك منظورين ممكنين لفهم ما يفعله الناس كسائقين أحدهما يتعلق بمجموعة من العوامل الداخلية والآخر يتعلق بمجموعة من العوامل الخارجية، ويتعلق المنظور الخارجي بهيئة الطريق وطبيعة المركبات، أما العوامل الداخلية فتهم برأي ووجهة

نظر السائقين أنفسهم، أي الخاصة بإحساساتهم وإدراكاتهم وأفكارهم اللفظية وآرائهم وانفعالاتهم، تلك المعلومات لا يمكن الحصول عليها من الأجهزة أو الملاحظين لكن تعتمد على تقارير ومشاهدة الذات، التي يعدها السائقون أنفسهم حيث يتكلمون بصوت عال على شرائط التسجيل أثناء قيامهم بقيادة المركبات في ذهابهم وعودتهم من العمل. (عياش، 2007: 53)

وفي تعريف آخر لسلوك السياقة: هي السلوكيات المستخدمة من طرف مستخدم الطريق المستمدة من تفاعل العوامل الفسيولوجية والسيكولوجية من جهة وعوامل مرتبطة بالمركبة والطريق من جهة أخرى.

كما تم تعريفه من طرف بوظيفة وزملائه: هو عبارة عن نسق متكامل بين السيارة والمحيط والشخص وهي متوقفة على التغذية الرجعية القادمة من استجابة السيارة والمحيط والتي يحس بها في عدة نقاط من حمسية بدءا من العين باعتبارها

المصدر الرئيسي للمعلومات التي يحتاجها السائق وكذا السمع ونقاط الإحساس بالضغط المتواجدة في الجسم والمسؤولية عن الإحساس بالضوضاء والسرعة والفرملة.  
(بوظيفة و آخرون، 1991).

## 2. أنواع سلوك السائق:

اتخذ سلوك السائق نوعين وهما:

### 1.2. سلوك السائق الصحي:

#### 1.1.2. مفهوم سلوك السائق الصحي:

وهو مجموعة الأفعال التي يقوم بها السائق اتجاه مركبته، كمراقبة المكابح، والأضواء والزيوت والبنزين... الخ، وكذلك الأفعال التي يقوم بها السائق اتجاه محيطه وتعامله مع السائقين، والمشاة ومع إشارات المرور ورجال الشرطة، ويتخذ شكلا آخر وهو تصرفه إزاء الأحوال الجوية السيئة، كما يرتبط أيضا بتحكم السائق في حالته النفسية كالغضب والتهور والانفعال أثناء القيادة أو التعب وصعوبة التركيز إلي غيرها من المظاهر التي تعيق السائق عن إتمام سلوك السائق. (زعابطة، 2011: 81)

#### 2.1.2. العوامل المؤثرة على سلوك السائق الصحي: يؤثر في سلوك السائق الصحي

مجموعة من العوامل نذكر منها:

❖ **الجنس:** يختلف الرجال عن النساء من حيث طبيعة السائق، حيث اتسمت قيادة المرأة بمستويات أكثر من ناحية الإحساس بالمسؤولية واحترام الغير من مستعملي الطريق، كما تتميز المرأة بصفة الملاحظة الدقيقة لأجزاء الطريق والوعي بأخطار القيادة في ظل الظروف الجوية السيئة أوفي حالة التعب.

❖ **السن:** أكدت الدراسات إلى أن صغار السن والمتقدمون فيه يكونون أكثر استهدافاً للحوادث المرورية.

❖ **الخبرة:** تلعب الخبرة دوراً في تجنب الحوادث المرورية نظراً لخبرتهم وتعاملهم بكثرة مع المركبة ومع شتى الظروف المحيطة بالطريق، كما يلعب التدريب والمهارة في القيادة خبرة للسائق في اجتياز الظروف السيئة والمخاطر.

❖ **الحالة الاجتماعية والمستوى التعليمي:** في دراسة تحليلية لحوادث المرور بمدينة الرياض بينت أن السائقين المتزوجين أقل تعرضاً من الحوادث من العزاب، بينما دراسة سعودية بينت أن الشخص المتعلم أقل وقوعاً في الحوادث من الأمي، وكلما انخفض بناء المستوى كلما كان أمام سلوكيات خطيرة في القيادة تجعل أصحابها عرضة للخطر. (بوغازي، عامرة، 2014: 225)

❖ **الثقافة المرورية:** تلعب الثقافة المرورية دوراً هاماً في التقليل من حوادث المرور فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور إن لم يكن غير مساهم فيها بشكل مباشر.

والثقافة المرورية هي كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعياً تاماً ويطبقها باهتمام وتتمثل فيما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور ومآله من إحساس بالمسؤولية وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين. (الغامدي، الغامدي: 27).

فالسائق الذي لديه ثقافة ووعي مروري ويقظة حسية ومعنوية ومعرفة بقانون المرور ينعكس إيجاباً على سلوكه وقيادته.

## 2.2. سلوك السياقة الخطرة:

### 1.2.2. مفهوم سلوك السياقة الخطرة:

عرف سلوك السياقة الخطرة على أنه: مجموعة من السلوكيات غير المقبولة التي يقوم بها السائق أثناء قيادة السيارة وتزيد خطورتها كلما قلت خبرة السائقين. (Jonah B. A 1986).

كما عرف على أنه: السلوكيات التي يقوم بها السائق أثناء قيادته السيارة، وينجر عنها خطرا سواء على حياة السائق، أو حياة الراجلين. ( بهلول، 2009)

### 2.2.2. العوامل المؤثرة في سلوك السياقة الخطرة: يؤثر في سلوك السياقة الخطرة مجموعة من العوامل نذكر منها:

❖ **السياقة تحت تأثير الكحول:** من بين السلوكيات المشينة التي تعاني منها المجتمعات عامة والمجتمع الجزائري خاصة هي احتساء بعض السواق للكحول أثناء القيادة، دون الاهتمام للمخاطر المحدقة به وبغيره، وهي من بين الجرائم البشعة التي تحصد أرواح الآلاف. وتكمن الخطورة في قيام بعض السائقين المخمورين بقيادة مركباتهم معتقدين أنهم بكامل وعيهم وأهليتهم للقيادة.

وكما هو معلوم عند قيام الإنسان بتعاطي الكحول فإن جزء منه يدخل إلى دم الإنسان عن طريق أنسجة الفم والمريء، إلا أن تركيز الكحول في دم الإنسان لا يصل إلى قيمته الفعلية في الدم، إلا بعد مرور 20-30 دقيقة من لحظة الانتهاء من تعاطيه، حيث تكون المعدة قد انتهت من امتصاصه، ويبدأ بالانتقال إلى جسم الإنسان يؤثر فيه. وللكحول تأثير مباشر وسريع على الدماغ كونه يبطن الانعكاسات العصبية، ويضعف التناسق الحركي وبذلك فإن السائق المحتسي للكحول يرى الأشياء مزدوجة بسبب تأثير بؤبؤ العين، كما يواجه صعوبة كبيرة في تركيز النظر، وللخمر والكحول اثرا على السائق مثل:

- يحس السائق تحت تأثير الكحول بأمان مفرط يدفعه للتهور، بدون حساب للمخاطر التي سيواجهها، وتزيد من ثقة السائق بنفسه كشعوره بالشجاعة والإقدام وتزداد حالته سوءا بازدياد نسبة الكحول في دمه، فيقوم بتصرفات خطيرة تؤدي به ويغيره إلى الهلاك.

- فترة ردة الفعل تكون أطول من الفترة العادية.

- معاناة من الخلل في تقدير السرعة والمسافة.

- ضعف القدرة على تمييز العلامات والإشارات المرورية.

- ضعف القدرة البصرية ونقص مدى الرؤية للسائق وضعف الحواس لديه.

وأشارت منظمة الصحة العالمية في بحث لها حول الإصابات الناجمة عن حوادث السير إلى أن القيادة تحت تأثير الكحول تزيد من مخاطر الحوادث والتعرض لها. في حالة اجتياز معدل معين من تركيز الكحول في الدم وهو 0.04 غ/دل. (عمران، 2015)

❖ القيادة في حالة تعب: التعب الذي قد يحصل أثناء القيادة يعتبر عاملا من العوامل الرئيسية في حوادث المرور، ومن أسباب الشعور بالتعب لدى السائقين نجد:

- عدم كفاية ساعات النوم قبل البدء في القيادة، أو القيادة بعد نوم متقطع غير عميق .

- عدم كفاية ساعات النوم قبل البدء في القيادة، أو القيادة بعد نوم متقطع غير عميق، وقد يكون أثناء القيادة في الليل أو القيادة أثناء الساعات المخصصة للنوم، كما هو الحال عند سائقي الشاحنات الذين يقطعون مسافات طويلة جدا وفي الليل، دون أخذ قسط من الراحة .

- القيادة بسرعة عالية، إذ ارتبطت درجة المخاطرة بمقدار القيادة المتهورة نتيجة السرعة المفرطة على الطرق وأن مرتفعي الميل للحوادث المرورية يرتفعون مع افراطهم في سرعة القيادة. (درويش، 2005 : 429)، أو القيام بجهد عضلي، أو القيادة تحت تأثير الكحول.

ومن علامات حالة التعب لدى السائق نجد:

حرقة في العينين،

تعرق اليدين،

ثقل الرأس والتثاؤب المستمر،

تصلب عضلات الرقبة،

الآلام في الظهر والكتفين، الذي ينتج عنه رغبة متواصلة في تغيير وضعية الجلوس.

يكثر السائق من حك رأسه وتدليك رقبته، كما قد تظهر علامات أكثر خطورة كزيادة ضربات القلب وارتفاع ضغط الدم، أو توتر الأعصاب والخمول.

وهناك عدة إرشادات للحفاظ على سلامته وسلامة الآخرين وهي:

- الحرص على النوم المنظم قبل البدء في السياقة.
  - تناول الوجبات الغذائية التي تزود بالطاقة وتبعد عن السائق التعب، وتجنب السكريات والدهون تفاديا للخمول والنوم.
  - تفادي السياقة بعد تناول أي دواء يؤثر على اليقظة ويعرض للنعاس.
  - الجلوس في وضع سليم وتجنب ارتخاء الكتفين أو تقوسهما.
  - عدم تحديد وقت الوصول مسبقا لان الإحساس بوجود الوصول في وقت محدد ومعين يدفع السائق إلى الإفراط في السرعة وعدم التقيد بقواعد وأولويات المرور.
  - لا تدع الملل يسيطر عليك، شغل جهاز الراديو بين الحين والآخر في الرحلات الطويلة اصطحب رفيقا كي يشارك السياقة.
  - استعمال نظارات شمسية أثناء النهار وتفاديها في الليل.
- وقد بينت دراسة أجريت في الولايات المتحدة الأمريكية 2003 على ثلاث فئات من السائقين الذين يتعرضون لمخاطر كبيرة من حوادث التصادم بسبب تعبهم وهم:

-السائقون الشباب وخصوصا الرجال بين سن 16 -26 سنة .

-عمال الورديات الذين يعملون ليلا لساعات طويلة وغير منتظمة.

-الأشخاص الذين لا يتلقون علاجاً لانقطاع النفس. (عياش،2008: 22).

❖ **إهمال الصيانة الدورية للمركبات:** إنعدم إجراء الصيانة الأولية والدورية على أجزاء صيانة السيارة، قد يؤدي إلى الوقوع في مشكلات عديدة اثنا القيادة، وحصول حوادث مرورية، لذا ينصح قائد المركبات بضرورة إجراء الفحص الشامل على السيارة بصورة منتظمة لتحقيق السلامة الشخصية وللآخرين كذلك داخل المجتمع.

وهناك دراسة لنزار بولص وآخرون(2015)، والتي هدفت إلى تقسيم السلوكيات المحفوفة بمخاطر السياقة بين طلاب الطب في اربيل، العراق واستكشاف العلاقة بين سلوكيات القيادة الخطرة وتصوراتها، وطبقت الدراسة على عينة قدرها (386) طالب جامعي من طلاب كلية الطب، وتم رصد سلوكيات السياقة الخطرة وفق الترتيب الآتي: تشغيل الموسيقى بصوت عال بنسبة (35.9%)، السرعة بنسبة (30.4%)، السماح بعدم ارتداء ركاب المقعد الأمامي لحزام الأمان (27.9%) واستخدام الهاتف النقال (27.7%)، بينما السلوكيات الخطرة الآتية اقل انتشارا مثل: عدم التوقف عند الإشارة الضوئية الحمراء 3.9%، والقيادة أثناء النعاس (4.4%)، والقيادة تحت تأثير الكحول بنسبة (4.5%) والقيادة في حالة سكر (6.4%)، وكانت سلوكيات السياقة المحفوفة بالمخاطر أعلى بصورة دالة إحصائياً عند الذكور وأن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية ايجابية بين تفضيل السلوكيات الخطرة وممارستها الفعلية. (Nazar p ,et al,2015 p390).

**3. سيكولوجية السائق:** نتطرق في هذه النقطة إلى مفهوم السائق وخصائصه النفسية وإلى المهارات المتطلبة في السائق.

### 1.3. مفهوم السائق:

هو من يتولى قيادة أي مركبة في الطريق، ويجب أن تتوفر فيه خاصيتين حتى يتمكن من القيام بفعل السياقة وهما التحكم في السيارة والخضوع لتكوين تطبيقي لنيل شهادة تسمح له بالسياقة، أين يتم تقييم الحذر، التروي، التركيز ويكون في حالة بدنية وعقلية تسمح له بالتحكم في عملية السياقة. (Bailet 2006)

### 2.3. الخصائص النفسوفيزيولوجية للسائق:

إن وظيفة السياقة ماهي إلا سلسلة من المنبهات أوالمثيرات البصرية والسمعية، التي يجب على السائق متابعتها والاستجابة لها، لذلك فان عملية الإدراك، ورد الفعل، لأي منبه من جانب السائق يسبب حدث ما على الطريق ويمر بأربع مراحل هي:

❖ الإدراك، التعرف، القرار، رد الفعل وتعرف هذه المراحل الأربعة بعملية الإدراك ورد الفعل، اوعملية التفكير التي يمر بها السائق عند اعتراض أي حدث له على الطريق، وهناك فترة زمنية تمر بعد تسجيل العين لهذا الحدث قبل صدور رد فعل عضلي تقدر بحوالي 2,5 ثا . زمن تقديري للسائق فمثلا عندما يعترض سائق المركبة جسم ما على الطريق فانه يستجيب لوجود هذا الجسم تلقائيا من خلال الخطوات التالية:

✓ إدراك وجود الجسم بالعين المجردة.

✓ تحديد ومعرفة هوية العائق.

✓ صنع القرار لتفادي الجسم.

✓ تنفيذ القرار أورد الفعل العضلي مثل الضغط على المكابح.

وغالبا مايجد السائقون أنفسهم في مواجهة أكثر تعقيدا من تلك التي تتطلب ردود فعل بسيطة، مثل ضبط عجلة القيادة أوالضغط على دواسة الفرامل، وفي مثل تلك المواقف المعقدة

يتوقع أن يطول زمن الإدراك ورد الفعل، لأن هناك عوامل إضافية لا بد من اعتبارها مثل المنبهات الخارجية، والحكم على الموقف ومدى استجابة المركبة.

❖ **الرؤية:** تعتبر الرؤية من المتطلبات الرئيسية للقيام بمهمة السياقة، وذلك لإدراك الموقف الخارجي على مدى متسع يسمح للفرد بتجنب المخاطر والطوارئ في الوقت المناسب وتتركز أهمية الرؤية في أنها تزود السائق ب 90% من المعلومات وهذا ما يجعل ضعفها عاملا أساسيا في خطر التعرض لحادث السير، لأنها تسبب في تشويه عملية إدراك الخطر وتقدير المسافات وقد أجريت دراسة مقارنة بين أفراد يتميزون بسلامة النظر وأفراد آخرون يعانون من ضعفه أن أفراد الفئة الثانية يجدون صعوبة في اتخاذ القرار التجاوز أو الدخول في طريق ذو أولوية. وعند التحدث عن حاسة البصر لا بد من التحدث عن بعض الأمراض البصرية التي تصيب بعض الناس مثل:

**عمى الألوان:** وهو يعني عدم القدرة على التمييز بين الألوان.

**العشى الليلي:** ويعني صعوبة رؤية الأشياء في الظلام، مما يصعب على السائق السياقة، ليلا أو تعرضه للحوادث والخطر في حالة حدوثها. وهناك من السواق من يعاني من هذا المرض لكن يجهله وبالتالي يعرض نفسه والآخرين للخطر.

❖ **التآزر الحسي الحركي:** تلعب القدرات الحسية الحركية دورا كبيرا في عملية السياقة، وتكيف السائق مع مختلف منبهات الموقف الخارجي، وهو ما يؤكد الباحثان بإشارتهما إلى إن سرعة الإدراك الحسي الحركي لها أهميتها في السياقة، فالسائق الذي يستغرق وقتا طويلا في ردة الفعل، هو أكثر من يتعرض لحوادث المرور، وخصوصا إذا كانت سرعة سيارته كبيرة من الذي يتميز بردة فعل سريعة.

❖ **تقدير وتوقع الخطر:** يؤثر حذر السائق أثناء السياقة على توقع ماسيحصل، فالتوقع في مهمة السياقة يعني إصدار رد فعل مناسب لكي يتناسب مع مايقوم به بقية مستعملي

الطريق، بالإضافة إلى استعداده للقيام بأي تعديل كلما تطلب الأمر ذلك وهكذا فإن التجربة والتوقع معا يجعلان السائق يسلك طريقة شبه أوتوماتيكية والية تمكنه من تفادي الخطر الممكن. (بوظيفة وآخرون، 1991).

❖ **الانتباه والتركيز:** إن تركيز الانتباه والحذر أثناء القيادة هو الذي يمكنك من ملاحظة كل المفاجآت المحتملة التي يمكن أن تقع على الطريق مما يؤدي إلى وقوع اخطر الحوادث فتركيز الانتباه يجعل الفرد في حالة ترقب دائم ويمكنه من تفادي الخطر قبل وقوعه. وقد أشار روكلان إلى أن الانتباه يرتبط بمستوى عالي من النشاط الذي يسمح بكفاءة أكثر أثناء القيادة في ظل كل الظروف، وبضيف بان الانتباه يتوقف على نقاط أساسية هي:

✓ تكيف الجهاز العصبي والمستقبلات الحسية مع الوضعية الراهنة.

✓ ضغط في العضلات.

✓ إحساس بالقوة.

✓ التمتع بملاحظة كل التفاصيل .

وهناك عوامل تؤثر في عملية الانتباه تؤدي إلى تشتيته كالتعب وشرب الخمر، وشرب الأدوية المنومة، استعمال الهاتف النقال، التحدث إلى الركاب. وهناك عوامل تؤثر على زمن الإدراك والاستجابة عند السائق كعمر السائق، الإرهاق، الضعف الجسماني، تأثير المسكر أو المخدر .

وقد بينت دراسة حمو بوظيفة وآخرون حول معرفة العوامل النفسية والاجتماعية المؤثرة على سلوك السائق على عينة قدرها 1000 سائق، تماختيارهم بطريقة عشوائية من مدينة الجزائر وضواحيها، أن معظم السائقين لا يتخذون قرارات أمنة بشأن استمرار عملية القيادة أثناء شعورهم بالتعب، رغم شعورهم بقلة التركيز، وتباطؤ في الاستجابة والانتباه.

### 3.3. المهارات المطلوبة في السائق:

يعد العامل البشري المتمثل في السائق العنصر الأساسي في وقوع حوادث المرور فخصائص السائق الثقافية، التعليمية، العمرية وكذا خصائصه النفسية تلعب دورا بارزا في وقوع الحوادث المرورية، إلا أن السائق الكفاء يتميز بمهارات تجنبه الوقوع في هذه الحوادث والجدول التالي يوضح ذلك:

الجدول رقم (04): يوضح تقسيم السواق وفق مهارتهم

المهارات الفردية للسائق الكفاء	القيادة العدوانية السلبية . القيادة بتهور .	القيادة الإيجابية المساندة . القيادة بتمهل
التركز على الذات	حركة المرور هذه بطيئة وصعبة مالمالذي يفعله هؤلاء الحمقى أنهم يقودون كالأغبياء	اشعر بنفاذ الصبر جدا اليوم يبدو أن الجميع يوبخونني
أداء العمل بالفكر والوجدان معا	أنا غضبان لقد أذيت كيف يمكن فعل ذلك بي	اعر بنفاذ الصبر جدا اليوم يبدو أن الجميع يوبخونني
التفكير وعدم الغضب	إنهم يجعلونني أحمق عندما يفعلون ذلك	أصير أحمق عندما يفعلون ذلك
الاهتمام بتحقيق الهدف والنتائج عدم الاندفاع	أريد أن أعطي هذا السائق جزء من عقلي إذ أريد أن يعرف كيف اعر	الاستجابة لهذا الاستفزاز يفقدي السيطرة على الموقف
احترم الآخرين وعدم التمرکز حول الذات	ابتعدوا عن طريقي أيها الأغبياء	احترام الناس والطريق
تقبل أن حركة المرور عمل فريق وليس منافسة فردية	ابحث عن الحركة الأسرع	تكون حركاتي بطيئة عن الآخرين احتاج العناية اكبر لمن حولي
الاعتراف بالفردية بين السائقين في حاجاتهم وأسلوبهم في مقابل لومهم لما اختاروا القيام بعمله	لم افهم أغبياء فهم يتكلمون في التلفون بدلا من إعطاء انتباه للآخرين	من السائقين المستخدمين للتلفون حتى لا تحدث لهم صدمات
التدريب على نماذج ايجابية	يامن تسبقني في السرعة فاني وراك	هذا السائق يسير أبظا مما أريد الآن يمكن أن أتدرب على الصبر واحترامه لدقاتي
تعلم كف الدوافع وعدم الاندفاع بتنمية حسن القيادة وبذوق	لا استطيع انتظار كل هؤلاء الأغبياء في الطريق إنهم يسيرون ببطء عندما يجب أن يسرعوا	انا غضبان، أنا غبي ومن ثما أنا أتصرف بكل هدوء
القيادة بسير وبسهولة انتباه والحذر من أخطاء الغير والقيام بتصحيحها	أنا سائق ممتاز وكفاء وسجلي خالي من الحوادث	أحاذر من الوقوع في الأخطاء واعمل بمشاعري وأفكاري

(أبولنيل، 2005: 487).

### 4.3. تصنيف السائقين:

قسم علماء النفس المروري قائدي المركبات إلى أربع مجموعات كالتالي:

#### 1.4.3. قائد المركبة الذي يتجنب الوقوع في الحوادث وتنقصه الخبرات الفنية في القيادة

هذه المجموعة من قائدي المركبات تشكل في معظم المجموعات نسبة لا بأس بها من قائدي المركبات، وتتميز بالاعتماد على مألديها من خبرات فنية بقيادة السيارة والإلمام بنظام السير والمرور، وتظن أن ذلك يكفيها للقيادة والحقيقة أن مألديها من هذه الخبرات لا يكفي للتكيف والتأقلم في مجتمع مروري مضطرب، وفيه الكثير من المشكلات أو مجتمع مروري متطور.

#### 2.3.4. قائد المركبة الذي يعتبر أن القيادة من هواياته التي قد تؤدي إلى إثبات وجوده

هذه المجموعة تشكل نسبة كبيرة من بين الشباب الذين يجعلون القيادة هواية شيقة لهم حيث تكون المتعة الرئيسية هي استعراض قدرة السيارة وقوتها، الأمر الذي يدفع هذا النمط إلى التسابق عبر الطريق وهم غالبا ما يربطون بين قوة سيارتهم وقدراتهم وبين قوة الشخصية كما يرغبون في نيل احترام الآخرين لهم. (نصر، 1992: 112)

وأیضا بعض رجال الأعمال الذين تضطربهم ظروف أعمالهم إلى السفر لمسافات طويلة وفي اعتقادهم أن سر نجاحهم يعود إلى السرعة في أعمالهم وقراراتهم والحفاظ على مواعيدهم، وهذه المجموعة غالبا ما تتصف بجنون السرعة والتجاوز بسياراتهم في الأماكن الممنوعة وأيضا الشرود الذهني والتفكير في أعمالهم الذي أحيانا ما يكون سببا من أسباب الحوادث.

#### 3.3.4. قائد المركبة الفاقد الثقة المضطرب نفسياً:

هذه المجموعة تشكل في معظم المجموعات نسبة (10%) إلى (20%) من مجموع السائقين وتتراوح أعمارهم بين (16-24) وتتصف بعدم الاستقرار النفسي والجسمي.

#### 4.3.4. الغالبية العظمى من قاندي المركبات:

تشكل هذه المجموعة قاندي المركبات المعتدلين، الذين يتصفون بالاستقامة في سلوكهم، وفي تقديرهم للمسؤولية عند تعاملهم مع الطريق إلا أن البعض من هذه المجموعات يصاب بإزعاجات نفسية غالباً ما تكون سبباً لوقوعهم في الحوادث المرورية إلا أن هذه الاضطرابات ما تلبث أن تزول بزوال هذه المؤثرات وتعود الحالة إلى وضعها الطبيعي.

بينما في دراسة أجريت بمدينة ليل الفرنسية عام (1998) حول آراء السائقين فيما يخص ظروف السير المروري وسبل تحسينها، على عينة قدرها (800) سائق، وخلصت الدراسة إلى أن هناك خمسة أصناف من السائقين ويختلفون في سلوكهم وعاداتهم في السياقة وهذا تبعا للمسافة التي يقطعونها وسبب استعمال السيارة وعدد الساعات التي يقضونها أثناء السياقة وهم كالتالي:

#### 1. سائقون غير راضون (متطلبون):

وهم الذين يستعملون الطريق لأغراض معينة كالتجار، الحرفيون... الخ طبيعة عملهم تحتم عليهم قطع مسافات طويلة وهم صارمون وحذرون ومحترمون لإشارات المرور، غير أنهم غير راضون عنها.

## 2. سائقون غير راضين (منضبون):

وهم سائقو السيارات ذات الوزن الخفيف، يقطعون مسافات طويلة، وهم منضبون ومحافظين على إشارات المرور، ويحرصون على استخدام المعلومات المتوفرة فيه.

## 3. سائقون غير راضين (خبرون):

وهم سائقو الوزن الثقيل، يستعملون الطريق لوقت طويل جدا، وهم منطقيون ومنظمون وينتقدون إلى إشارات المرور.

## 4. سائقون منضبون (متساهلون):

وهم عادة ما يستخدمون الطريق لحاجات شخصية، ولا تتطلب وقت سياقة طويل، وهم عينة الشباب يتميزون بالنظرة التفاؤلية ولا ينتقدون الإشارات المرورية.

## 5. سائقون منضبون (راضون):

ويتمثلون في النساء اللواتي يستعملن السيارة لأغراض مهنية أو للسفر، بحيث لا يتعرضون كثيرا لمصائب الطريق وقد أبدوا رضا على إشارات المرور.

وفي تصنيف آخر للسائقين حسب تصرفاتهم نجد:

### ❖ السائق الأناني:

نراه بكثرة على الطرقات، وبسرعة فائقة وفي منتصف الطريق، دون أن يترك لغيره حق التجاوز كما أنه لا يتراجع عن ترك سيارته في أماكن لا يجوز الوقوف فيها، وقد يغيب عن سيارته لقضاء حاجة أوزيارة صديق والسيارة واقفة في مكانها، تسد المنافذ وتعرقل المرور أوتعرض السيارات الأخرى لخطر الاصطدام.

أن الأمثلة كثيرة على السائق الأناني ويرى علماء النفس أن الأطفال يولدون وفيهم شعور بالإثارة وحب الذات فلا يهتمون إلا بأنفسهم وبمصالحهم الشخصية، ويمكن أن

يتصرف الطفل دائما ضمن نطاق هذا الإحساس الأناني لولا انه يكتسب بالتربية وتأثير البيئة شعورا اجتماعيا يحول تركيزه الفكري من الدوران حول نفسه، أي تمركزه حول ذاته إلي الاهتمام بشؤون الغير، والمصلحة العامة. هذا هو السائق الأناني الذي لا يعترف أن الطرقات ليست ملكا له لوحده، وأن عليه أن يراعي حق غيره في استعمالها ضمن حدود اللياقة وأنظمة المرور. ( فؤاد الرئيس، 1970 )

#### ❖ السائق العصبي المزاج:

هذا السائق كثير الوجود أيضا على الطرقات أنه يفعل بسرعة تاركا لمشاعره العنان بحيث تبدو واضحة في تصرفاته ويمكن تشبيه تصرفاته بتصرف الطفل الصغير ويمكن معرفة السائق العصبي من الأمور التالية:

- يغضب لأبسط الأمور.
- ينفذ صبره بسرعة إذا تعرقل السير فيضغط على المنبه بكل مزعج.
- يتذمر من تصرف غيره وأخطائهم ولا يرى أخطأه هو.
- يصيح في وجه السائقين الآخرين ويتلفظ بكلام بذي.
- يسبب عرقلة في حركة المرور ويزاحم غيره من السائقين حتى أنه لا تورع عن إخراجهم عن خط سيرهم ويعرضهم للإخطار.

#### ❖ السائق المتفيق:

يدعي معرفة أنظمة السير وقوانين المرور، ولكنه يفسرها دائما لمصلحته ويغير الأوجه المعدة لها وهو لا يواجه الحقائق بصدق وصراحة، أنه يعرف مثلا أن المرور في طريق ما ممنوع ولكنه يمر فيه، على اعتبار أن المرور ممنوع في حالة وجود سيارات قادمة من الاتجاه المعاكس، وأن إشارات الوقوف لم توضع له هوبل لغيره من السائقين الجهلاء.

### ❖ السائق الفضولي:

هذا السائق محب للاستطلاع يسعى إلى مراقبة سير الأحداث على جانبي الطريق بدلا من تركيز انتباهه على ما يحدث على الطريق الذي ينطلق عليه، بسيارته ويحاول التعرف إلى المشاة عله يرى صديق يبحث عنه وهولا يمتنع عن استطلاع المعروضات الجديدة في المتاجر وكثيرا ما يستفيق هذا السائق على صوت اصطدام سيارته وسيارة تسير أمامه، أوأخرى تحاول التجاوز.

### ❖ السائق الناضج:

هو السائق الذي لديه إحساس بالمسؤولية تجاه الفرد والمجتمع ويتحلى بالصفات التالية: التحلي بالروح الرياضية، الشعور بالمسؤولية مراعاة مصلحة الغير، حسن التقدير اليقظة،احترام القانون ...الخ. وهذه صفات تدل على النضج العقلي والعاطفي.

### ❖ السائق المتباهي:

هو سائق يجلب الخطر لنفسه ولغيره ويتصرفاته التي لا تركز على التعقل والشعور بالمسؤولية وهو يسعى إلي اكتساب إعجاب الآخرين بالمناورات الخطيرة الجريئة التي تقوم بها سيارته على الطرقات،وارجع علماء النفس أن هذا السائق يعاني من مركب نقص يسعى إلي تغطيته بإظهار نفسه بمركز العظمة والمقدرة.

وفي تصنيف عبد المنعم الميلادي(1989) للسائقين غير المثاليين وحسب سماتهم الشخصية غير سوية نجد:

الشخصية الهستيرية: يكون صاحبها غير ناضج نفسيا، مندفعاً في كل شيء، في الكلام في القيادة في معاملة الناس ويكون الانفعال لديه سريع، ويستعمل آلة التنبيه بصفة مستمرة لرغبته في جذب الانتباه وحب الظهور، كما أنه يهول الأشياء البسيطة ويبالغ في كل شيء.

**الشخصية المدمنة:** ويحمل صاحبها خيالا منحرفا، ويمشي في طريق السموم البيضاء وغير البيضاء، مع رفاق السوء، مريض في قيمه وأخلاقه ولا يتورع في أية لحظة أن يرتكب أية جريمة ولو قتل اقرب الناس إليه، والمخدر يصيب السائق بتدهور في صحته وانحراف في أخلاقه وضياع ماله.

**الشخصية الاستفزازية:** صاحبها غير ناضج فكريا مغاير يعاني من شعور الانحطاط ويحاول تغطية ذلك بتهوره، ويعرض شاغلي الطريق للخطر، حتى يلتفت إليه، يقود السيارة بسرعة خطيرة غير عابئ بكثافة المرور وسرعة السيارات التي تتقدمه، يضغط على فرامل السيارة في آخر لحظة وبشدة. (المنيع، 2013: 28)

**الشخصية الأنانية:** ويدخل في تكوينها العامل الوراثي والتربية الأسرية الخاطئة، وهذا ما يعرف بالوراثة الاجتماعية، أي أن الطفل كلما نما نموا طبيعيا سوف ينجح في حياته ويمكنه التخلص من أنانية الطفولة، ويصبح شخصا اجتماعيا، ويتفاعل مع الآخرين، وكل تصرفاته اليومية يغلب عليها طابع كلمة أنا وبات وكأنه الكائن الوحيد على سطح الأرض.

**الشخصية المتهورة:** السائق المتهور يعيش حالة المراهقة الفكرية، وهي سمة من السمات عدم النضوج، والقيادة المتهورة هي جزا لا يتجزأ من التركيب الشخصي للقائد المتهور والتهور سمة من سمات معاملة الناس، لماذا لا يسري تهوره على قيادة السيارة ويستعمل اله التنبيه بصفة مستمرة، ويتحدث مع الآخرين بصوت عال ويستخدم الإضاءة المبهرة في مواجهة السيارات الأخرى ويحاول إخراج السائقين من رفاق الطريق من المسارات التي يسرون فيها.

**الشخصية ذات مركب النقص:** ويقوم بعض الأشخاص بأفعال غير مألوفة ليعرضوا فشلهم في نواحي أخرى ويروا في صالة أنفسهم حاجة إلي استعادة قوة من قوة سياراتهم، صاحب هذه الشخصية يحاول مشاغبة الآخرين مثيرا للغبار على السيارات الأخرى الأصغر حجما

من سيارته، أو الأقدم منها طرازاً ويسعى إلي أن يضيف صورة زائفة عن احترامه ووقاره ولكن هذه التصرفات الطائشة قد تقود إلي مأساة أحوادث يكلفه غالبا. (السليماني، 2002: 51)

#### 4. الأنماط الشخصية للسائقين:

قسم الباحثون أنماط قائدي السيارات من حيث علاقتهم بالحوادث المرورية إلي أربع فئاتالتالي:

##### الفئة الأولى: قائد السيارة العادي

وهو غالبا ما يتحاشى الوقوع في الحوادث، ولمن تنقصه الخبرة الفنية في القيادة، وتنتشر هذه الفئة بصورة لأبأس بها بين مختلف قائدي السيارات، ولكنها تفتقد التكيف الكامل والتأقلم في مجتمع مروري منظم.

##### الفئة الثانية: قائد السيارة الذي يحاول إثبات ذاته

وهذه الفئة تشكل نسبة قليلة من بين الفئات الأخرى ومن أبرز أفرادها: رجال الأعمال أودوي المكانة الاقتصادية، والذي قد تضطربهم أعمالهم إلي السفر لمسافات طويلة، وفي اعتقادهم أن سر نجاحهم يرجع إلي السرعة في أعمالهم وقراراتهم والحفاظ على مواعيدهم وغالبا ما ينخرطون في رعونة القيادة، السرعة الزائدة عن الحد المسموح به، والتجاوز بسيارتهم في الأماكن الممنوعة، والشروود الذهني مما يكون سببا من أسباب الحوادث المرورية على الطرق. وتندرج عينة دراستنا في هذه الفئة إذ بحكم مهنتهم ينتقلون لمسافات طويلة مما يعتمدون على السرعة في القيادة قصد تحقيق الهدف.

### الفئة الثالثة : قائد السيارة منخفض الثقة بذاته :

ويتشكل هذه الفئة حول (10% - 20%) من الإجمالي العام لقائدي السيارات داخل معظم المجتمعات، وتتراوح أعمارهم بين (16 - 24 سنة)، وغالبا ما يتصفون بعدم الاتزان أو الاستقرار النفسي والجسمي، ويسببون قرابة الثلث من عدد الضحايا أو الوفيات الناجمة عن حوادث المرورية.

### الفئة الرابعة: قائد السيارة ذو الاستقامة والاتزان النفسي

وتشكل هذه الفئة من قائدي السيارات الذين يتصفون بالاعتدال والاستقامة السلوكية وتقديرهم للمسؤولية عند تعاملهم مع الطريق أثناء القيادة وهم متمسكون بالتقاليد الاجتماعية الأصلية في عملهم إلا أن البعض منهم قد يصاب بحالة انفعالية مؤقتة كالقلق أو التوتر نتيجة الانشغال في أمرها وبالتالي يتعرضون للحوادث المرورية وسرعان ما تلبث هذه الاضطرابات إلى الزوال ويعودون إلى حالتهم الطبيعية. (بن الشيخ، 2008: 61).

بعد أن تناولنا العنصر البشري المسبب لحوادث المرور، وركزنا على السائق باعتباره قائد المركبة، نتطرق كذلك إلى الجانب الآخر المتسبب في الحوادث المرورية وهم المشاة. إذ تشير الإحصائيات والدراسات أن المارة يتسببون في وقوع حوادث مرور أليمة بسبب عدم احترامهم لقانون المرور، وكذلك الاستغلال اللاعقلاني للتكنولوجيا، باستعمالهم للسماعات المعروفة (Mp3, ipad) أثناء تنقلاتهم اليومية، وحسب دراسة أمريكية نشرت في مجلة مختصة (injury prevention) التي تشير نتائجها إلى تضاعف ثلاث مرات لعدد ضحايا حوادث المرور بالنسبة للراجلين المستعملين للسماعات بين شهر جانفي 2004 وجوان 2011 بعدد إجمالي ل116 حالة .

وحسب نفس الدراسة فان أغلب الضحايا يكون متوسط أعمارهم 21 سنة، يتنقلون في المحيط الحضري في اغلب الأحيان بسماعات أوخودة الرأس لسماع الموسيقى، أو الراديو مما يسبب سهو و نقص في التركيز والانتباه، فيزيد بذلك خطر تعرضهم لحوادث المرور ثلاث مرات. إن تجوال الشباب وتنقلهم بسماع الموسيقى من دون شك فهم لا يعون بأنهم بذلك يزيدون من زمن رد فعلهم، ويعرضون أنفسهم للخطر، إذ أن المنبهات والمركبات وصفارات الإنذار التي تطلقها مركبات أوالقطار يصعب الانتباه إليها بالنسبة لراجل قاطع للطريق

مستعملا السماع ومنغمس في سماع الموسيقى في حين ذلك يتطلب تركيز وحذر وتوقف، وحسب رأي الأخصائيين النفسانيين لا يمكن للراجلين المنهمكين في سماع الموسيقى الانتباه إلى الأصوات الخارجية، نظرا لنقص الإمكانيات العقلية التي تتعلق بالمشيرات الخارجية التي تنقص أيضا من درجة الانتباه البصري. (جيجة، 2014: 113 - 114).

## 5. علاقة مصدر الضبط بسلوك السياقة

يعد مصدر الضبط من المفاهيم الحديثة في علم النفس الذي يلعب دورا بارزا في شخصية الفرد وتعزيز سلوكه نحوالمثيرات الموجودة في البيئة، وقد أولت الدراسات والأبحاث النفسية اهتماما بالسلوك الإنساني من حيث ضبطه وتعديله وكذا التنبؤ به.

ويعد روتر أول من اظهر مفهوم مصدر الضبط في نظرية التعلم الاجتماعي، بأنه أدراك الفرد أن التدعيم أوالتعزيز الذي يكون نتيجة أفعاله وتصرفاته تتحكم فيها قوى خارجية مثل الحظ والصدفة والقدر، وأوتحت سيطرة الأخرين ذوالسلطة وأن هذه الأفعال والتصرفات لا تتعمد على سلوكه وأدائه تماما وعندما يفسر الفرد الحدث بهذه الطريقة فهو يكون ذواعتماد خارجي الضبط، أما إذا أدرك الفرد أن الحدث يقع مرتبطا مع سلوكه

وبعوامل داخلية أو شخصية مثل الذكاء والمهارة والكفاءة وسمات الشخصية فهم من فئة التحكم الداخلي. (العفاري، 2011 : 06)

فمن خلال هذه التعاريف يصنف السائقون إلى ذومركز الضبط الداخلي الذين يتميزون بالحدز والحيطة والانتباه لمثيرات البيئة، ويبدلون جهودا كبيرة من اجل الحفاظ على سياقة أمنة، وأنهم أكثر اطمئنانا وهدوءا وأكثر ثباتا انفعاليا.

أما الصنف الثاني فهم ذوي الضبط الخارجي، والسائقون ضمن هذا الصنف يرجعون كل ما يحدث لهم من حوادث سير إلى العوامل الخارجية كالحظ والصدفة والقدر.

## 6. علاقة الكفاءة الذاتية بسلوك السياقة:

إن مفهوم الكفاءة الذاتية من مفاهيم علم النفس الحديثة، الذي لاقى اهتمام في مجال علم نفس الصحة لإسهامها كعامل وسيط في تعديل السلوك، واتخذ عدة تسميات كفاعلية الذات، كفاءة الذات وتوقعات الكفاءة، وقد ظهر هذا المفهوم على يد العالم الأمريكي بندورا Bandura في نظرية التعلم الاجتماعي المعرفي، إذ يؤكد على أن معتقدات الفرد عن فاعليته الذاتية تتجلى من خلال الإدراك المعرفي للقدرات الشخصية والخبرات المتعددة سواء المباشرة أو غير المباشرة. (Bandura, 1982, 142)

كما عرفت على أنها مجموعة من التوقعات العامة الممتلئة من طرف الفرد القائمة على الخبرات السابقة والمؤثرة على توقعات النجاح في المواقف الجديدة. (Sayers 1987, p2).

فسلوك الفرد وفقا لنظرية فاعلية الذات لا تحكمه فقط قدرة الفرد المدركة على انجاز السلوك، بل يحكمه أيضا الأثر المتوقع من انجاز أو تحقيق هذا السلوك، ويرى بندورا أن

فاعلية الذات ليست سمة ثابتة في السلوك الشخصي، بل هي مجموعة من الأحكام لا تتصل بما أنجزه الفرد فقط ولكن أيضا بالحكم على ما يستطيع انجازه، وأنها نتاج المقدرة الشخصية. (Bandura,1982,126)

ولو نربط تأثير متغير الكفاءة الذاتية على سلوك السائقين نخلص إلى أن ثقتهم في قدراتهم ومهاراتهم وقدراتهم المعرفية والاجتماعية والسلوكية تجنبهم الحوادث المرورية بانتهاجهم سلوك السياقة الوقائي.

كما أن هذا السلوك يرتبط مع البيئة، فإذا كانت الكفاءة الذاتية عالية خبرات السائق ومهاراته والبيئة ملائمة الطريق والحالة الجوية الملائمة فان السلوك يكون ناجح و خلوه من الحوادث المرورية ،هذا ما أكدته دراسة أولا سفنسون (Ola ,svenson) عند دراستها لسلوك الخطر لدى السواق، تبين أن معظمهم اعتبروا سياقتهم تتسم بالحدز والمهارة وأن خطورة تعرضهم للحوادث اقل من متوسط أفراد العينة. (svenson1981)

## 7. علاقة سلوك السياقة المتسم بالمخاطرة بحوادث المرور :

تعتبر نظرية الميل لاستهداف الحوادث من أقدم النظريات التي وضعت لتفسير الحوادث، والتعرض لخطر حوادث العمل من الناحية السيكلوجية، فالناس الذين يرتكبون بصورة متكررة كثيرا من الحوادث يطلق عليهم اسم مستهدفي الحوادث، والسبب في ذلك وجود بعض السمات الوراثية الخاصة، فهم يقحمون أنفسهم في السلوك الخطر، أي القابلية لتعرض للحوادث وقد يكون ذلك لإشباع بعض الدوافع في داخل الفرد نفسه، ولكن ليس من الضروري أن ترجع هذه النزعة إلى عوامل وراثية فقط، وقد دل التحليل الإحصائي الذي اخذ في الاعتبار عامل الصدفة على وجود حوالي 15 بالمائة فقط من مجموع الحوادث يمكن إرجاعها إلى نزعة استهداف الحوادث وعلاوة على ذلك فان العوامل الأخرى غير استهداف الحوادث

لم تكن مضبوطة وإذا أمكن ضبطها والإبقاء فقط على عامل استهداف الحوادث فإن هذا الرقم سوف ينخفض ومعظم الدراسات كانت تفشل في أن تأخذ في الاعتبار مقدار ما كان يتعرض له العامل من عنصر المخاطرة. (العيسوي، 19:10688)

والمخاطرة حسب عادل محمد هريدي هي: سمة تهيئية تدفع الفرد للاستجابة اللاعقلانية المغامرة في مختلف المواقف، فيختار من البدائل المتاحة أكثرها احتمالاً لتحقيق أعظم المكاسب، في حال نجاحه إلى جانب تكبد الخسائر في حال فشله. (هريدي، 2002: 129) وقد أثبتت الدراسات عن وجود علاقة بين سلوك المخاطرة وحوادث المرور، وأن درجة المخاطرة غالباً ما نجدتها مرتفعة لدى فئة الشباب، ممن يمارسون قيادة السيارات خاصة عند إتباعهم نمط القيادة المتهورة والمندفة كالسرعة المفرطة أو الميل إلى القيادة الاستعراضية أمام الأخرين، مع عدم الاكتراث بالقواعد والنظم المرورية المتبعة على الطرق.

ففي دراسة عبد الحميد صفوت إبراهيم المعنونة بعلاقة الاتجاه نحو المخاطر وحوادث المرور، التي كانت تهدف إلى التحقق من علاقة الاتجاه نحو المخاطر بحوادث المرور في المملكة العربية السعودية، إذ استخدم الباحث مقياس من 18 فقرة تقيس الاتجاه نحو المخاطرة من إعداد الباحث، واستبانة لجمع بيانات عن عدد الحوادث والمخالفات المرتكبة لدى عينة الدراسة على عينة قوامها 622 طالب من جامعة الملك سعود، وأظهرت نتائج الدراسة أن حوادث السيارات ترتبط بالاتجاهات نحو المخاطرة الذي له الدور الأكبر في تشكيل القابلية للحوادث، وارتباط المخالفات وعدد الحوادث طردياً بالاتجاه نحو المخاطرة.

كما خلصت الدراسة إلى وجود علاقة موجبة بين عدد الحوادث والميل للحوادث والثقة الزائدة بالنفس. (محجر، 2011: 38.37)

وأكدت الدراسات أيضا ارتباط السن بسلوك المخاطرة، حيث أظهرت أن سلوك المخاطرة يزيد عند الأقل من الثلاثين مقارنة بمن هم أكبر منهم، وأن الفرد كبير السن أكثر حذرا من صغير السن، وارتبطت المخاطرة بالنوع حيث ترتفع عند الذكور أكثر من الإناث. (صفوت، 1992 : 55)

وتزيد بصورة كبيرة في مرحلة المراهقة، بحيث تعتبر أنها من الحاجات الأساسية للمراهق في هذه المرحلة، حيث يميل المراهقون إلى المخاطرة، والميل إلى العنف والأعمال الغريبة والشاذة، أحيانا حيث يحق لهم ذلك من وجهة نظرهم معنى الرجولة.

ويشير لونر 1997 أن ارتباط سمة البحث عن الإثارة بالحوادث المرورية، يعود إلى كون النشاط معزز، فإذا كان القيام بسلوك مثير تتجم عنه متعة ومشاعر ايجابية، فإنه من المحتمل أن يؤدي ذلك إلى تكرار السلوك، فإذا كان القيام بمناورة مثيرة في السياقة يجلب المتعة للفرد فإنه من المحتمل أن يقوم بتكرار ذلك مرارا، إلا أن فشل السلوك قد يؤدي إلى تخفيض مستوى المخاطرة. (مقدم، 2003 : 09)

كما أثبتت الأبحاث إن الثقة الزائدة ترتبط ارتباطا موجبا مع سلوك الخاطرة وإحدى خمسة عوامل رئيسية مكونة لمقياس المخاطرة، وفسردارك وفريدمان إلى أن الثقة الزائدة ناشئة عن اعتقاد البعض في الحظ الجيد بوصفه صفة شخصية ثابتة، وأنه قابل للضبط بالنجاح في مهمة مألوفة. هذا ما أرجعته عينة دراستنا الحالية إذ بينت أن الفهم على الطريق هو بالنسبة لهم ضمان من حوادث المرور.

### خلاصة :

يعتبر سلوك السياقة ركيزة من ركائز هذا البحث، لذا فإن هذا الفصل تطرق إلى عناصر أساسية من خلالها نستطيع معرفة خصائص السائق النفسية والفيزيولوجية، التي

تظهر قدرة السائق في التحكم الجيد في مركبته أو العكس ومنها الإدراك، الرؤية تقدير وتوقع الخطر، الانتباه والتركز وغيرها.

لا شك أن القيادة ذوق وفن وأخلاق لذا فوجب على السائق احترام الإشارات المرورية والتحلي بالقيم والأخلاق وحسن المعاملة، وهناك عدة تقسيمات للسائقين حسب علماء النفس فمنهم من صنفهم حسب نمط الشخصية غير السوية، كالشخصية الهستيرية، الاستفزازية المدمنة والأنانية والمتهورة والشخصية ذات المركب النقص. حيث يعتبر هذه الأنواع من

الشخصيات المرضية عادة ما تتورط في حوادث المرور، وأرجع البعض تصنيفهم حسب تصرفاتهم كالسائق الأناني الذي نراه بكثرة على الطرقات، والذي يعتبران الطريق ملكا له وهناك السائق العصبي المزاج الذي يغضب لأبسط الأسباب ويترجم غضبه بعدوانية على الطريق، كما لا ننسى السائق المتباهي الذي نجده بكثرة في شبابنا اليوم.

وقد ارتبط سلوك السائق بالسياسة بمتغيرات نفسية مهمة من شأنها أن تحدد نمط القيادة سواء كانت قيادة متمسكة بالمجازفة والمخاطرة، أو قيادة متميزة بالحيلة والحذر، كمصدر الضبط الداخلي أو الخارجي، والكفاءة الذاتية لدى السائقين. كل هذه الأنماط الخاصة بسلوك القيادة وتصنيفات السائق قد تؤدي إلى حوادث مرور مفرجة، هذه الأخيرة تشكل الفصل الموالي لهذا البحث.

## الفصل الخامس: حوادث المرور

### تمهيد

1. مفهوم حوادث المرور
2. عناصر حوادث المرور
3. خصائص حوادث المرور
4. أنواع حوادث المرور
5. أسباب حوادث المرور
  - 1.5. الأسباب المباشرة
  - 2.5. الأسباب غير المباشرة
6. النظريات المفسرة لحوادث المرور
  - 1.6. النظرية القدرية
  - 2.6. نظرية التحليل النفسي
  - 3.6. نظرية الميل لاستهداف الحوادث
  - 4.6. نظرية الضغط والتكيف
  - 5.6. النظرية التجريبية

7. آثار حوادث المرور

7.1. الآثار الاجتماعية

7.2. الآثار الاقتصادية

7.3. الآثار النفسية

8. إحصائيات حوادث المرور

9. تطبيق العقوبات الشرعية على جرائم ومخالفات حوادث المرور

10. التكيف القانوني لحوادث المرور - قراءة في قانون المرور

الجزائري

11. دور المدرسة في التوعية المرورية

12. دور مدارس تعليم السياقة في التقليل من حوادث المرور

13. دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية والوقاية من حوادث

المرور

14. دور الإعلام الأمني في الوقاية من حوادث المرور

15. علاقة الأساليب المعرفية بحوادث المرور

16. علاقة سمات الشخصية بحوادث المرور

خلاصة



## تمهيد:

تمثل الحوادث المرورية معضلة عصرية تقضي على كثير من الأرواح، وينتج عنها الكثير من العاهات التي تلازم المصاب، خاصة الجروح النفسية والصدمات واختلال العوز بالأمن النفسي، ولا بد أن لهذه الحوادث المرورية أسبابا مباشرة وأخرى غير مباشرة لذا سوف نتطرق في هذا الفصل بشيء من التفصيل إلى مفهوم الحوادث المرورية، أسبابها والآثار الناتجة عنها... الخ.

## 1. مفهوم حوادث المرور:

حوادث المرور هي: كل ما يحدث للمركبة أو يحدث فيها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات، ونستثني من ذلك الحوادث المتعمدة، حيث تعد من الجرائم وكذلك ما يحدث للسيارة أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لوقوفها. (كرم الله، 1971).

أيضا هيكل الإصطدامات التي تقع في الطرقات أوفي الطريق المفتوح للسير العمومي وقد تخلق ضحية أوضحايا من قتلى أو جرحى وكانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه (Ministère de transport, 2000 :p03) وهي نوعين حوادث مرور جسدية وأخرى مادية.

أ. الحادث الجسدي: هوكل اصطدام وقع في طريق عمومي وكانت مركبة واحدة على الأقل متورطة فيه وخلق على الأقل ضحية. (Commission Economique pour l'Europe 1998 :133).

ب. الحادث المادي: كل حادث يقع في الطريق العمومي وتكون مركبة واحدة على الأقل سبب فيه ويخلف خسائر مادية دون وجود خسائر بشرية.

في حين تعتمد المنظمة الأوروبية الاقتصادية للأمم المتحدة التعريف التالي للحادثة المروري: هو الاصطدام الذي يقع بطريق عام مفتوح للمرور، ينتج عنه إصابة شخص أو أشخاص أو وفاتهم ويشترك فيه على الأقل عربة في حالة تنقل ويشمل هذا التعريف الاصطدام بين العربات وبين العربات والمترجلين والعربات والحيوانات والحواجز، إضافة إلى الحوادث الخاصة بالعربة لوحدها كالانقلاب وغيره. (العجمي، 2008: 15).

ويشير "حسين منصور" إلى أن أبسط صورة لحادث المرور تتمثل في الأضرار التي تقع من السيارة أثناء مرورها في الطريق العام، وعن طريق اصطدامها بأحد الأشخاص أو من خلال ارتطامها بسيارة أخرى. (منصور، دس، 28).

كما عرف لالمطيري الحوادث المرورية: هو كل ما يحدث للمركبة أوفيهما أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معيشية دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث وينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة للممتلكات أو إصابة في الأجسام. (بن محسن محمد، 1998: 29).

وفي تعريف آخر لعبد الله حامد، عبد الله خلف: هي كل واقعة تتأثر عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد، وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق، أثناء حركة المركبة على الطريق العام.

كما عرف حادث المرور بأنه: كل ما يتعرض له مستخدم الطريق من اصطدام ودعس وانقلاب وسقوط ونحو ذلك سواء كانوا مشاة أو ركاب، سائرين أو واقفين أو جالسين وسواء كانت وسائل نقلهم مركبات آلية، سيارات، قطارات أو حيوانات. (القحطاني، 1988: 215-216)

ومن منظور نفسي هناك تعريفات إجرائية عديدة لحوادث المرور فوفقا للاتجاه السلوكي فهو سلوك ناتج عن أخطاء في نواتج التعلم كالمهارة والخبرة، بينما المدرسة الفرويدية

تعرفه بأنه صراع ناتج بين الوعي واللاوعي ( ألهو، الأنا والانا الأعلى) في حين المدرسة الفسيولوجية تعرفه بأنه ناتج عن اختلالات تركيبية ووظيفية في الأجهزة التنظيمية للسلوك كالجهاز العصبي وجهاز الإفراز الداخلي، بينما المنحى المعرفي الاجتماعي بأنه نتاج التعلم بالملاحظة والمحاكاة والنمذجة. (بني يونس، 2004 )

ومنه حوادث المرور هي مستقلة عن الإرادة الإنسانية وناتجة عن قوة خارجية تؤثر عليها بسرعة وينتج عنها أضرار نفسية واجتماعية واقتصادية.

## 2. عناصر حوادث المرور :لابد من توافر العناصر التالية:

**1.2. عنصر الخطأ:** وهو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد، ويتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال أو عدم الاحتياط، أو الرعونة، أو عدم مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة.

**2.2. عنصر المركبة:** أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي ينجم عنه الضرر واقعا بسبب استخدام المركبة، والمركبة كما نعلم هي كل ما أعد للسير على الطريق العامة للسيارات بأنواعها، الجرارات، المقطورات ونصف المقطورات، الدراجات.

**3.2. الطريق العام:** ونعني به أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي ينجم عنه الضرر وقد وقع بسبب استخدام المركبة للطريق العام. (السيد، 2008: 19)

## 3. خصائص حوادث المرور:

إن كثير من الدراسات أظهرت أن الحوادث المرورية لها خصائص مميزة، إذ معظمها يقع في النهار، هذا لا يعني عدم وجود حوادث مرورية ليلية إذ أن خلط الطريق في الليل ساهم في زيادة السرعة لدى السواق وبالتالي وقوع الحوادث والكوارث. وللحوادث المرورية عدة خصائص نذكرها:

### 1.3. الحوادث المرورية ظاهرة عالمية:

تحتل مشكلة حوادث المرور مكانة بارزة في جميع أنحاء العالم نظرا لنتائجها الوخيمة على الفرد وعلى المجتمع وتعاني منها الدول المتقدمة والمتخلفة على حد سواء لهذا وصفت الظاهرة بالعالمية.

### 2.3. الحوادث المرورية ظاهرة قديمة:

ظهرت مشكلة حوادث المرور في العالم في نهايات القرن 18 بظهور وسائل النقل والاتصالات، إذ سجل أول حادث مرور في العالم ببريطانيا عام 1896 مخلفا قتيلين ولم يسجل أي حادث مرور بعد ذلك إلا بعد مرور ثلاث سنوات بالولايات المتحدة الأمريكية مخلفا قتيلًا واحدًا، ومع تزايد عدد السكان وعدد المركبات والنشاط الاقتصادي ازداد عدد الحوادث المرورية، وأصبحت تستقطب الكثير من الجهد والوقت لما تخلفه من مآسي. (DEKKAR. N , BEZZAOUCHA. A 1985, P:11).

### 3.3. الحوادث المرورية قضية أمنية:

الحوادث المرورية ظاهرة أمنية بالدرجة الأولى تستدعي قلق مختلف الهيئات الأمنية والمنظمات الصحية والعلمية بصفة عامة نظرا لما تخلفه من أضرار اجتماعية، نفسية واقتصادية والمساس بأمن الدولة وسوف نتناول آثار حوادث المرور بشيء من التفصيل في نقطة لاحقة.

### 4.3. الحوادث المرورية ظاهرة مرضية:

ولقد بينت الإحصائيات مدى خطورة الموقف والتي قدمت من طرف المنظمة العالمية للصحة أن ما يزيد عن 700 ألف شخص يموتون سنويا ويصاب 10 إلى 15 مليون آخرين

بجروح متفاوتة الخطورة جراء حوادث المرور وأن 10 من أسيرة المستشفيات في العالم يشغلها المصابون نتيجة لحوادث الطرقات، وتشير المنظمة دائماً إلى أن حوادث المرور تصعد من المرتبة التاسعة في 2006 إلى المرتبة الثالثة في سنة 2020 ضمن جدول الأسباب الرئيسية العشرة للوفيات في العالم قبل أمراض القلب، الشرايين، السل وحتى الحروب والكوارث، وحسب نفس المصدر فإن 90 من حوادث المرور القاتلة سجلت في الدول ذات الدخل الضعيف أو المتوسط، حيث أن جل الضحايا يتم من الراجلين، سائقي الدراجات، والمسافرين الذين يستعملون وسائل النقل العمومي. (محجر، 2011: 105)

إن خطورة حوادث المرور على الفرد وعلى المجتمع دفعتنا إلى محاولة معرفة أسباب وقوعها والبحث في حقيقتها.

#### 4. أنواع حوادث المرور: تتخذ الحوادث المرورية عدة أنواع نذكرها:

**1.4. حوادث التصادم:** وهي ارتطام مركبتين، وأكثر مع بعضهما، أو ارتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق، أو خارجه، وينتج عنه خسائر في الأرواح والممتلكات.

وله صور وأسباب مختلفة، فقد يقع التصادم بين مركبتين أو بين مركبة ودراجة بخارية أو هوائية، أو بين مركبة واحد العوارض أو الحواجز، وكل هذه التصادمات ينتج عنها خسائر في الأرواح وفي الممتلكات في أغلب الأحيان.

ويكون شكل التصادم إما من الخلف، أو من الأمام أو من أحد الجوانب، كما قد يكون عمودياً أو أثناء الدوران وقد يكون بين مركبتين فقط كما قد يكون متتابعاً وقد يكون ساكناً أو متقابلاً.

**2.4. حوادث التهور:** وهي كل الحوادث الناتجة عن فقدان السيطرة على المركبة، انقلاب أو تدرج سيارة، أو بشكل تكون فيه الإطارات إلى أعلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع

وجود أو عدم وجود أضرار بالأرواح أو الممتلكات أو كليهما معا. وهي من حوادث المرور الخطيرة، كثيرا ما ينتج عنها وفاة.

**3.4. حوادث الانزلاق:** وهي الحوادث التي تكون نتيجة انزلاق المركبة واختلال توازنها أثناء السير، ويحدث الانزلاق عندما يقل تماسك إطارات السيارات مع سطح الطريق، مما يجعل القوى الأخرى في المركبة غير متناسقة مع الضعف الذي يطرأ على تماسك الإطارات مع السطح وكذلك فإن المركبة تبدأ في الانزلاق والخروج عن خط السير السليم.

**4.4. حوادث حرائق السيارات:** إن حرائق السيارات تعد من ضمن الحوادث التي تؤثر في حركة المرور وتتطلب اتخاذ إجراءات مرورية خاصة، لمنع تفاقم الحادث وامتداد أثاره الضارة إلى الأشخاص والسيارات والممتلكات المحيطة بالسيارة التي اشتعل فيها الحريق، وقد يمثل حريق السيارة حادث سير لما لوحدث الحريق نتيجة اصطدام أو تدهور السيارة وترتب على ذلك اشتعال الحريق فيها وقد يمثل الحريق حادثة قضاء وقدر كما لو احترقت السيارة نتيجة أحد العيوب الفنية وقد يمثل واقعة جنائية إذا حدث بفعل فاعل أو غيره.

(السيد، 2008: 41 . 53)

ويمكن أيضا تصنيف الحوادث المرورية من حيث نتائجها إلى مايلي:

**1- الحوادث البسيطة:** هذه الحوادث لا تؤدي إلى حدوث إصابات بشرية ولا ينتج عنها إضرار عادية بليغة أو متوسطة، إلا أنها غالبا ما تؤدي إلى هدر الوقت وحوادث بعض الآلام وتعطيل الإجراءات.

**2- الحوادث المتوسطة:** وهي الحوادث التي لها اثر اقتصادي فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة وتتمثل بالأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطدم به.

**3- الحوادث الجسيمة:** يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة متمثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام إلى القتل وقد تسبب لبعض الأفراد بالعاهات المستديمة

التي تمنعهم من أداء دورهم الطبيعي وهذا النوع هو أخطر أنواع الحوادث لأنها لها أثر في الجانب الاقتصادي الاجتماعي والنفسي. (الحضيري، 1998 : 32-33 )

## 5. أسباب حوادث المرور:

تعتبر حوادث المرور من أصعب الدراسات واعقدها لتعدد وتداخل أسبابها فهناك أسباب مباشرة وأخرى غير مباشرة في حدوثها.

### 1.5. الأسباب المباشرة :

بينت جل الدراسات أن العنصر البشري والمتمثل في السائق هو المتسبب الأول في الحوادث المرورية، هذا ما أكدته الإحصائيات المستخرجة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق خلال السنوات الأربع الأخيرة أن مستعملي الطريق هم المتسببون الرئيسيون في حوادث المرور بنسبة (93,29%)، وأن السرعة المفرطة احتلت الصدارة في الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور بنسبة (27.21%) لعام 2013 وبنسبة (27.32%) لعام 2014 لتليها التجاوزات الخطيرة بنسبة (8.25%) لعام 2013 و(9.22%) لعام 2014. (الملحق رقم 01)

كما أن هناك أخطاء مرورية يرتكبها السائق في تفاعله اليومي مع الطريق، والتي تساهم في ارتكاب حوادث المرور كعدم احترام المسافة الأمنية، المناورات الخطيرة، عدم احترام إشارات المرور، عدم أخذ الحيطة والحذر داخل الأحياء، تغيير الاتجاه دون إشارة استعمال الهاتف النقال... الخ كل هذه الأخطاء ترجع إلى افتقار السائق لقواعد التربية المرورية.

وحسب عبد الجليل السيف تؤكد جميع الدراسات النفسية لقائدي المركبات وجود علاقة كبيرة بين التكوين النفسي لشخصية أي فرد ونظرته للحياة وعدد الحوادث المرورية، التي يمكن أن يسببها هذا الإنسان سواء لنفسه أو لغيره، كما تفيد هذه الدراسات أن قرابة 85 % من

حوادث السيارات يرجع السبب فيها إلى أشخاص ثبت من دراسة حياتهم البيئية والمدرسية أو العملية أنهم يمثلون مجموعة من غير المستقرين نفسياً وعاطفياً. (قاسم، 2009: 73)

وفي هذا السياق اتجهت الدراسات إلى وجهتين الأولى تحاول الكشف عن خصائص الشخصية لدى سائقي السيارات، مع تأكيد البحث على أكثر سمات الشخصية ارتباطاً بالحوادث المرورية، ومن النتائج إلى برزت هنا هي وجود فروق فردية في الشخصية بين السائقين في درجة التعرض للحوادث فالسائقين الأقل عرضة للحوادث تتسم شخصياتهم

بالتوافق والانضباط، أما مرتكبو الحوادث يكشفون عن اندفاعية شديدة وعدم القدرة على التكيف مع المخاطر.

أما الوجهة الثانية فتحاول الكشف عن الاتجاهات الكامنة خلف سلوك قائدي السيارات وتنتهض هذه البحوث على فرضية مفادها أن السلوك الخارجي القابل للملاحظة هو انعكاس لعوامل ذاتية تتصلب الآراء والمعتقدات والقيم والاتجاهات، وإذا ما تكرر من الفرد حدوث بعض الأفعال الخطرة فإن جانباً من ذلك يرجع إلى المتغيرات الذاتية المرتبطة بالقيم والأفكار والاتجاهات. (نصر، 1992: 105-111)

وهناك عوامل نفسية، وأخرى اجتماعية، ساعدت على تفاقم الظاهرة ومن بين العوامل النفسية نجد:

#### أ. العدوانية:

يمثل العدوان أحد أسباب الحوادث المرورية فمن خلال دراسة دويوقروس 1989 "Doobe Gross" والتي تهدف إلى مقارنة مستويات العنف أثناء قيادة السيارات عند الرجال والنساء، والتي اعتمدت على دراسة المبالغة في استعمال منبهات السيارات كوسيلة غير مباشرة لقياس العدوانية، وتؤكد هذه الدراسة أن الرجال يستعملون منبهاتهم بمعدل ثلاث مرات

أكثر من الإناث، عندما لا يستجيب السائق الموجود أمامهم بسرعة عند تحول الإشارة المرور إلى الآخر، ومن هنا نميز السائق العدائي من خلال ديناميكيته المبالغ فيها. ولعل أهم التفسيرات النفسية التي توضح هذه السلوكيات العدوانية نجدها في دراسة Marsh "1986 Colleth"، التي تشير إلى وجود الشعور بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يربط بسلوك دفاعي عدواني، وهو ما يفسر بوجود مستوى عال من العنف عند السائقين خاصة الرجال حيث يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضوم أعضاء الجسم وعندما تتعرض هذه الحدود إلى مضايقات في الطريق العمومي مثلا تنطلق آليات الدفاع عن المجال الحيوي بعنف وبقوة. (العبودي، 2009 : 3.2 )

ومن أهم سمات الشخصية التي حظيت باهتمام مبكر بحوادث المرور العدوان فقد اقر وايتلوك عام 1971 أن 85% من حوادث المرور في بريطانيا ترجع إلى الميل العدوانية لدى السائقين، وافر موزر عام 1975 وجود ميل عدوانية اكبر عند مخالفين المرور من السائقين في ألمانيا الغربية، كما وجد بييري أن الأشخاص الذين يحصلون على درجات عالية على مقياس القلق والعدوان كانوا أكثر من غيرهم وقوعا في حوادث المرور. (النافع والسيف، 1988،:67)

وفي دراسة لسالم المطيري 1990 حول العلاقة بين العدوان والتوافق النفسي الاجتماعي، وانعكاسها على الاستهداف لحوادث المرور لدى قائدي السيارات، التي هدفت إلى إجراء مقارنة بين المستهدفات للحوادث والمستهدفين الذكور من حيث توافقهم الانفعالي والاجتماعي، وبينت نتائج الدراسة وجود فروق دالة إحصائية بين الذكور والإناث في كل من سوء التوافق المنزلي، والانفعالي والعدوان. ( أبوالنيل، 1995 : 296).

وفي دراسات أخرى بينت أن المبحوثين الذين لديهم منسوب مرتفعة من حالات القلق والعدوان، فقد اظهروا أداء ضعيفا في مهام القيادة driving-simulation مقارنة بالمبحوثين الآخرين الذين كشفوا عن مستويات منخفضة من هذه الحالات الانفعالية.

وقد كشفت دراسات عن دور العوامل اللاشعورية في وقوع الحوادث وأن وسائل الفرد الدفاعية تؤثر في مدى وقوعه في الحوادث، فالارتداد على الذات الناتج عن الرغبة في الانتقام من أشخاص معينين قد يسقطها الفرد على نفسه فيعرضه لا شعوريا للحوادث فالرغبة اللاشعورية في عقاب الذات الناتجة عن الشعور بالذنب قد تكون سببا أساسيا للوقوع في الحوادث عند بعض الأفراد المستهدفين للحوادث.

### ب. الأناية:

أناية بعض الأشخاص تتجسد على الطرقات، إذ نجد أن السائق الأناي يحاول أن يأخذ حق غيره في استعمال الطريق، دون أن يكثرث لحركة المرور والتي يمكن أن يعرقلها. (بوظيفة، 1991: 31)

هذا ما أكدته الكثير من الدراسات النفسية إذ بينت أن الإنسان يولد فيه العور بالإثارة وحب الذات، بحيث لا يهتم إلا بنفسه وبمصالحه الشخصية، ولولا تأثير البيئة الاجتماعية وتأثير التنشئة الاجتماعية على سلوك الفرد وإكسابه السلوك الجمعي الاجتماعي لكانت النتيجة أسوء.

### ج. الضغوطات النفسية:

تؤثر الضغوطات النفسية على اتزان السواق، وكما نعلم أن الضغط النفسي هو استجابة الفرد النفسية والفسولوجية والسلوكية للأحداث التي يتعرض لها في حياته اليومية، وتكون استجابته النفسية في شكل إجهاد ذهني وإحساس بالقلق والاكتئاب، إما الاستجابة الفسيولوجية فتكون بإفراز لبعض الهرمونات، مثل هرمون الأدرين الذي يؤدي إلى زيادة نشاط الوظائف الفسيولوجية كتسارع دقات القلب، وحالات ضيق التنفس، هذه الاضطرابات قد تؤثر في سلوك السائق، باختراقه لقانون المرور والسياسة الخطرة، الذي يؤدي إلى ارتكاب الحوادث المرورية، والضغط النفسي لدى السائق يكون نتيجة الأحداث الضاغطة المتكررة

بسبب مشكلة الزحام المروري، الذي أصبح هوالمشكل الأول المسبب للضغط لدى السائقين. وفي دراسة ميدانية لقاشي محمد على عينة عشوائية من سائقي الشاحنات تبين أن للضغط النفسي تأثير قوي ومباشر على سلوك السائقين وبالتالي ارتكاب الحوادث المرورية. (قاشي، 2014: 85)

#### د. شرود الذهن:

يعتبر شرود الذهن من نقاط الضعف الخطرة لدى السائق، إذ يتحول انتباهه من الطريق التي ينطلق عليها بمركبته إلى مشاغل فكرية مختلفة، ومن أخطار الطريق أيضا نجد مايسمى بالنوم المغناطيسي، والذي تسببه للسائق حالات الإرهاق العصبي والسياسة لمسافات طويلة على طرق لا تتغير معالمها بشكل ملحوظ مثل الطرق الصحراوية مثلا، إن شرود

الذهن أو نقص الانتباه في القيادة، قد يكون ناتجا عن عدة عوامل منها: التعب، الإرهاق، الكحول، الأدوية المنومة، ارتشاف القهوة، قراءة الجرائد، التحدث مع الركاب أو المارة، واستعمال الهاتف النقال... الخ.

بين كل من (Rolls et Hall, 1991) الآثار السلبية الناتجة عن تشغيل جهاز الراديو على تركيز الانتباه على القيادة. وفي دراسة حديثة لعريط بشير وهناء بوحارة حول الأسباب النفسية لارتكاب الحوادث المرورية على عينة عشوائية من سائقي سيارات الأجرة، أظهرت أن الانشغال أثناء القيادة والتحدث مع الغير أو استعمال الجهاز النقال من الأسباب الرئيسية لوقوع الحوادث المرورية. (لعريط، بوحارة: 2013 : 54)

#### 2.5 الأسباب غير المباشرة:

وهي الأسباب المتعلقة بالمركبة وبالمحيط والطريق إذ تحتاج المركبة إلى عناية ورعاية دائمتين لتؤدي عملها بشكل صحيح، إذ يلزم إجراء عملية فحص وصيانة تأمين على فترات دورية منتظمة، حسب الإحصائيات المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر

الطرق، فإن ثقب وانفجار الأطر والاختلالات الميكانيكية احتلوا المراتب الأولى للسنوات الأخيرة، وباعتبار أن المركبة هي العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث المرورية، لا يمكن الفصل بينها وبين شخصية قائدها. فإن عدم إجراء الصيانة الأولية والدورية لها قد يؤدي إلى الوقوع فيمشكلات عديدة أثناء القيادة وبالتالي وقوع الحوادث المرورية، لذا ينصح قائد المركبات بضرورة إجراء الفحص الدوري للمركبة لضمان السلامة الشخصية له ولغيره.

وتعتبر الطرقات عاملاً هاماً مسبباً للحوادث المرورية خاصة منها الطرق السريعة والطرق الوطنية التي تقع فيها أغلب الحوادث، وتتمثل أهم الأسباب الناجمة عن حالة الطرقات في وجود عيوب تقنية وهندسية في تصميم الطرقات، كثرة الحفر والمطبات، ضيق الطرقات وانعدام الإنارة العمومية، عدم وجود حواجز حماية من الحيوانات وانعدام الأرصفة في بعض الطرقات. (ناجي 2008،:27) إذن ينبغي أن يراعى في إعداد التصميم الهندسي للطريق وشبكاتها مايلي:

- التخطيط الجيد لشبكة الطرق ومراعاة استعمالات الأراضي، إذ أن نمط الحركة المرورية يتأثر بدرجة كبيرة بالتوزيع المكاني للوحدات السكنية وعلاقتها بمكان العمل وتوفر الخدمات العامة، هذا يدل على أهمية استعمالات الأراضي التي يجب أن تخصص بطريقة مدروسة لتتلافى الأثر السيئ من عدم التجانس بتوفير الأنشطة والقدرة على التحكم في توزيع نقاط الجذب المروري، أخذاً في الاعتبار اللامركزية في توزيع النشاطات المختلفة لتسهيل الوصول إلى هذه المواقع والتقليل قدر الإمكان من الحاجة إلى التنقل ويلعب التخطيط السليم هذا الدور بالتحكم باستعمالات الأراضي وتوزيع الأنشطة المختلفة.

- تصميم شبكة الطرق بما يضمن التدرج الهرمي لأنواع الطرق.
- يجب أن لا تخطط شبكة الطرق بين حركة المشاة وحركة المركبات.

- تخصيص جزء من الطريق لفئة معينة من المركبات كالشاحنات والحافلات.
- وضع لوحات إرشادية متكاملة مهم جدا لمستعملي الطريق لأنه يقلل من شعور السائق بالقلق لاستعماله الطريق الخطأ للوصول إلى هدفه، خاصة في الأماكن التي يرتادها الزوار ويسهل هذا العمل على تحسين تدفق الحركة المرورية. (عبد العال، 1997: 33، 34).
- جعل الطريق الواصلة بين أطراف المدينة بعيدة عن مداخلها قدر المستطاع أو إقامة إنفاق أو معابر علوية إذا تعذر ذلك إنشاء طرق اتصال خاصة تخدم كافة المرافق العامة والخاصة وتنظيم حركة اتصال بينهما وبين الطرق الرئيسية.
- تحديد عرض كاف للأرصفة المخصصة تستوعب كثافة حركة المشاة في المناطق التجارية السكنية .
- وضع الإشارات الطرقية مع مسافات الكيلومترية، وتخطيطها بالدهان وترقيمها وتنظيم الإعلانات على جوانب الطرق ولا تعوق الرؤية.

ولا ننسى حالة الطقس أو المحيط والذي هو مجموعة العوامل الطبيعية التي لها تأثير خاص في وقوع حوادث المرور كالضباب الكثيف والأمطار الغزيرة، اللذان يجعلان الرؤية صعبة خاصة في الليل وحسب الإحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات للسنوات 2013، 2014 فإن سوء الأحوال الجوية جاء في المرتبة الثانية، وهو ما يفسر تأثير هذه العوامل على وقوع حوادث المرور ما يزيد في الأمر خطورة هوتهور بعض السائقين في هذا الوضع بقيامهم بحركات مرورية غير مقبولة، كالتجاوز الخطير في المنعرجات، أو السرعة الزائدة ولا ننسى أن الأرضية في هذه الحالة لزجة وهنا تحدث الكارثة.

كما تجدر الإشارة إلى الخطة العالمية الخاصة بعقد للعمل على الطرق (2011، 2020) التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في مارس 2010 ويهدف إلى تثبيت المستوى المتوقع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق حول العالم ويدعو القرار

الدول الأعضاء إلى تنفيذ أنشطة لتعزيز السلامة على الطرق، ولا سيما في مجالات إدارة السلامة على الطرق، والبنية الأساسية للطرق، وسلامة المركبات وسلوكيات مستخدمي الطرق، والتنقيف بالسلامة على الطرق وكيفية الاستجابة بعد وقوع التصادم. (الملحق رقم 02).

كل هذه الاستراتيجيات قصد محاولة التقليل من حوادث المرور.

## 6 . النظريات المفسرة لحوادث المرور:

تعددت وتباينت النظريات المفسرة للحوادث نتيجة لتعدد أسبابها فبعض النظريات أخذت بالتفسير البيولوجي، وأخرى ركزت على الجانب النفسي، كما أرجعت الحوادث إلى عوامل قدرية هذا ما سنوضحه في عرض لأهم النظريات المفسرة للحوادث.

### 1.6 النظرية القدرية:

يرى أصحاب هذه النظرية أن الناس صنفان، أحدهما سعيد الحظ والآخر تعيس الحظ فمنهم من لديه حصانة ضد الحوادث ومنهم من يفقد هذه الحصانة ويكون أكثر قابلية للحوادث بل وهناك من يصاب بصفة مستمرة ويفسرون استمرار هذا الشخص في وقوعه في الحوادث إلى القدرة وسوء الحظ.

### 2.6 نظرية التحليل النفسي:

ذهب فرويد إلى أن هناك ثلاثة أبنية للشخصية هي ألهو، الأنا والأنا الأعلى ويمثل البنيان البنائي البدائي ومستودع الرغبات الغريزية للفرد وهو الجانب الوحيد للشخصية عند الولادة ويسعى إلى الإشباع الفوري للحاجات والرغبات ولكن المجتمع لا يرضى عن ذلك ويقوم الوالدان في البداية بدور الضبط الذي لا يملكه الوليد بعد وبظهور الأنا تتمولى الطفل وسائل الضبط الذاتي وفي البداية يتعامل الأنا مع الصراع بين مطالب الهو، ومطالب الوالدين

ونماذج السلطة فيحاول إيجاد الحلول وفي نفس الوقت عم الخروج عن نواهي الوالدين ويستعين في ذلك بالميكانيزمات الدفاعية التي تضبط جموح الهو إلى أن يمكن إرضاء رغباته بطرق مقبولة اجتماعيا. ويتمثل البنين الثالث الأنا الأعلى وهو مجموعة القيم والضمير وهي تعمل على تهذيب سلوك الفرد، وقد اعتمد فرويد أن ارتقاء هذه المكونات للشخصية ينتظم بواسطة توقيت داخلي نتيجة تغيرات بيولوجية في أجزاء الجسم التي تخدم كمصادر أولية للإشباع الجنسي وأكد فرويد أن العوامل اللاشعورية هي التي لها إسهام كبير في ارتقاء الشخصية. (لويس مليكة، 29-30)

تعتبر هذه النظرية الحوادث على أنها أفعال مقصودة لاشعوريا وهي تشبه الهفوات، ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن الإصابة الجسدية إنما هي عدوان لاشعوري موجه للذات ويعتبر فرويد Freud معظم الحوادث تعبيرا عن صراعات عصابية أو عقابا للذات.

(بن الشيخ 2008، 30).

ويفترض فرويد Freud كذلك أن سبب معظم الحوادث إنما هو الدافعية اللاشعورية فبعض الحوادث تقع نتيجة للإحساس بالذنب والشعور بالاضطهاد والتمرد على السلطة الأبوية وكذلك الغيظ والحقد... الخ. (عوض، دس: 32)

بينما بين أيزنك Eyznek أن الحوادث تقع لبعض الناس الذين لديهم استعداد فطري لأن يقاسون من الحوادث تحت أي ظرف وفي أي عمل.

### 3.6. نظرية الميل لاستهداف الحوادث:

ترى هذه النظرية أن الأشخاص المستهدفين للحوادث، الذين يرتكبون الحوادث بصورة متكررة، هم الذين لديهم خصائص وراثية تؤدي بهم إلى الوقوع في الحوادث المرورية، وقد يكون ذلك لإشباع الدوافع داخل الفرد. كما أن هناك تفسيراً آخر لهذه النظرية وهي من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت لتفسير مستهدفي الحوادث والسبب في ذلك أن هؤلاء

الأشخاص لديهم استعداد نفسيو فسيولوجي ثابت إلى حد ما يجعلهم معرضين لارتكاب الحوادث وإقحام أنفسهم في مختلف أشكال السلوك الخطير وربما يكون ذلك لإشباع بعض الدوافع في داخل الفرد نفسه.(عيسوي،1988: 402)

كما يتسم أفراد هذا النمط المستهدف للحوادث بدرجة أعلى من التوتر الانفعاليوالاكتئاب والإحجام عن اقتحام المجالات الاجتماعية وال فشل في التعبير عن النفس.

يرى فرانز الكسندر Fran Alexander أن التقصي العلمي أظهر أن غالبية الحوادث لا ترجع لبعض الصفات الإنسانية البسيطة ، فبعض الأفراد يستهدفون لأكثر عدد من الحوادث أكثر مما يستهدف له زملائه، وليس هذا لكونهم خرقاء أوشاردي الذهن، ولكن يرجع ذلك إلى التكوين الكلي لشخصياتهم والعامل الهام ليس سمة منفردة مثل بطئ الاستجابة أو انحطاط الذكاء ولكن شيئاً آخر أساسياً أكثر من هذا ينتسب إلى مجموع الشخص كفرد.(مدور، جعفر، 2013 : 63)

#### 4.6 نظرية الضغط والتكيف:

تقوم هذه النظرية على أن العامل الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر يكون أكثر عرضة للوقوع في الحوادث عن العامل المتحرر من الضغوط وأن التكيف العادي لضغوط الناتجة عن عوامل فيزيقية أنية مثل الحرارة والإضاءة...الخ تؤدي إلى انخفاض في تكرار الحوادث. (العيسوي،1988: 410)

فإن العامل الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر يكون أكثر عرضة للتورط في الحوادث مقارنة بالفرد المتحرر من الضغوط والتوترات.وإذا انتقلنا بمفهوم الضغط خارج نطاق العمل إلى المنزل والشارع وإلى مختلف مواقف ومجالات التفاعل الاجتماعي بين الأفراد فسنجد أن تطبيق هذه النظرية على حوادث السيارات أمر ممكن فأية ضغوط

أوتوترات يتعرض لها قائد السيارة من شأنها أن تؤثر عليه تأثيرا سلبيا مما يؤدي بهم إلى التورط في الحوادث بمختلف أشكالها.

### 5.6 النظرية التجريبية:

تفترض هذه النظرية أن للحوادث أسبابا كثيرة وعديدة، فالسائق مثلا يكون تحت تأثير متغيرات عديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤثرات لها أثرها على الوظائف النفسية للسائق مثل الإدراك الحسي والتذكير والتفكير... الخ والسائق مثله مثل العامل الذي يقع تحت تأثيرات متعددة، وإذا كانت هناك أسباب متعددة للحوادث فإن لها أيضا أهدافا متعددة فقد يكون الدافع لها الرغبة في الحصول على تعويض مادي أو الرغبة في جذب الاهتمام أو تخفيف المسؤولية عن نفسه. (عوض، د س : 32)

### 7. آثار حوادث المرور:

تنوعت الآثار الناجمة عن حوادث المرور من نفسية، اجتماعية واقتصادية.

### 1.7 الآثار الاجتماعية:

يقصد بالآثار الاجتماعية للحوادث المرورية هوتاثير هذه الحوادث على كيان الفرد والأسرة، ثم كيان المجتمع ومن بين هذه الآثار نجد:

❖ تفكك بعض الأسر وانحراف الأبناء وتهربهم من الدراسة وضعف تربيتهم بسبب غياب

رب الأسرة أو الوالدين كليهما فتغيب بغياهما الرقابة والردع للطفل.

❖ اضطراب العلاقة الاجتماعية للمصابين مع أسرهم والمحيطين بهم والمعاناة في التكيف

مع المجتمع في حالة الإعاقة، إذ يميل الشخص المصاب أو المعاق إلى الانطواء والبعد

عن التفاعل مع الآخرين مما يصيبه الاكتئاب والاضطرابات النفسية. كما قد ينجم عن

هذه الحوادث إصابة بعض الأشخاص بإعاقات قد تلازمهم طول العمر، مثل فقدان البصر، أو بتر أحد الأعضاء مما يؤثر نفسياً على توافق الفرد مع المجتمع الذي يعيش فيه وفقد دوره داخل المجتمع. (السيد، 2008: 47)

❖ تدني الدخل الاقتصادي نتيجة انقطاع المصاب عن العمل.

## 2.7 الآثار الاقتصادية:

تتعدد آثار حوادث المرور وكل أثر من هذه الحوادث له مردوده الاقتصادي، تتحمله الدول وحسب تقرير منظمة الصحة العالمية فإن خسائر حوادث المرور تكل نحو 1% إلى 2% من إجمالي الناتج القومي للبلدان مما يكلف عالمياً خسارة قدرها 520 مليار دولار أمريكي، ومن هذه الخسارة تتحمل البلدان نحو 65 مليار دولار وهذا يفوق ما تتلقاه هذه البلدان من مساعدات سنوية للتنمية، ويتطلب منها استيراد عربات بديلة للسيارات التالفة وكذلك قطع الغيار والمستلزمات الطبية، التي يجب أن تستورد من الخارج بعملة صعبة تنهك الاقتصاد الوطني لهذه الدول. (عبد العال، 1997: 13 . 14).

ويمتد هذا الأثر كذلك على الفرد والمجتمع، إذ أن شركات التأمين تتحمل إصلاح المركبات المتضررة وتدفع ديات المتوفين وبالتالي فإن تفاقم مشكلة الحوادث المرورية يؤدي إلى أن شركات التأمين ترفع أسعارها تجنباً للخسارة مما يرجع ذلك سلباً على الفرد.

ونظراً للإصابات التي لحقت بهم هذا يؤثر بالطبع من الناحية الاقتصادية، إذ يفقد المجتمع مجهود هؤلاء الأفراد المصابين والمرضى نفسياً ويكون دورهم سلبياً، إضافة إلى أنهم قد يشكلون عبئاً في رعايتهم وعلاجهم وإعادة تأهيلهم للدخول مع المجتمع والتفاعل معه.

كما أن المجتمع حين يفقد عدد من الأشخاص نتيجة إصابتهم أو إعاقتهم أو وفاتهم يترتب على ذلك فقد طاقة عدد لا بأس به من الشباب ويهدر هذه الطاقة حيث يفقد المجتمع

قدرتهم على العطاء والمساهمة في التقدم والازدهار، إضافة إلى كل هذا تدني الدخل الاقتصادي للمصاب نتيجة انقطاعه عن العمل، وحاجته إلى مصاريف إضافية للعلاج، مما قد يدعو البعض للانحراف لطريق غير مشروع للحصول على دعم مادي.

### 3.7 الآثار النفسية:

إن الحوادث المرورية مشكلة عويصة تقضي على أرواح الكثيرين، وينتج عنها الكثير من العاهات والإعاقات، ولها آثار نفسية وخيمة إذ تؤكد بعض الدراسات والبحوث العلمية إن من يتعرضون لحوادث الطرق أو يشهدونها يمكن أن تظهر لديهم لاحقا اضطرابات نفسية لتصبح أعراضا حادة، ومن بين هذه الاضطرابات نجد اختلال العور بالأمن النفسي لدى المصاب، إن كثرة المخالفات والحوادث المرورية تزيد من التوترات النفسية الناجمة عن عدم إحساس الفرد بانتظام الأحداث في بيئته، وهذا ما قد يترتب عليه ظهور الكثير من المشكلات النفسية وأن الزيادة في التوتر عموما تؤدي إلى تشتت انتباه الفرد وهذا بدوره

يؤدي إلى زيادة الحوادث المرورية مما يؤدي إلى تناقص شعور الفرد بالأمن النفسي،

مع الزيادة في عدد المخالفات والحوادث. (بن هزاع، 2006 : 04)

اضطراب ما بعد الصدمة Post traumatic Stress Disorder PTSD من الأبعاد النفسية ذات الصلة بالحوادث المرورية التي أولها علماء النفس اهتماما كبيرا وهو متلازمة مكونة من ثلاث مجموعات من المؤشرات والأعراض الشعور بالصدمة بصورة متكررة تذكر لا إرادي للأحداث، كوابيس خدر انفعالي إذ يجد المصاب صعوبة في الشعور بانفعالات إيجابية وتجنب الأنشطة والمثيرات المتصلة بالصدمة واستثارة حادة، وتشخيص اضطراب ما بعد الصدمة أن تكون هذه الأعراض ظاهرة يمكن ملاحظتها بعد شهر على الأقل من التعرض للصدمة، كما يجد الأفراد الذين تعرضوا للحادث الصادم أنفسهم يسترجعون الذكريات الأليمة أثناء الأحلام أو الكوابيس ذات العلاقة بموضوع الحادث واستعادة الذكريات الأليمة عند

دخول مركز الشرطة أو مشاهدة الحركة المرورية أو سيطرة المركبة، كما يجد المصابون أنفسهم يحاولون التهرب من الآخرين وربما يؤدي إلى انعزالهم وشعورهم بالوحدة النفسية والاعتزاز وقد يؤدي ذلك إلى ضعف القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير والمحافظة عليها. (بن هزاع، 2006: 07)

## 8. إحصائيات حوادث المرور:

### 1.8. إحصائيات حوادث المرور على المستوى الوطني خلال السنوات 2013، 2014، 2015:

أحصى المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 42846 حادث مرور و 69582 جريح و 4540 قتيل خلال سنة 2013، وأكدت الإحصائيات أن حوادث المرور سجلت ارتفاعا هذه السنة مقارنة بالحصيلة المسجلة في سنة 2012، حيث ارتفع عدد الحوادث إلى 1.18 % وعدد الجرحى إلى 1.47 %، أما بالنسبة للقتلى فقد ارتفع عددهم بنسبة 11.84 %، والسبب الرئيسي في حوادث المرور هم السائقون بسبب السرعة المفرطة التي احتلت الصدارة في الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور بنسبة 27.21 %.

حسب نفس المصدر بين إحصائيات حوادث المرور لعام 2014 حيث سجل 40101 منها 17383 حادثا داخل المناطق الحضرية و 22718 حادثا في المناطق الريفية وما نلاحظه بالمقارنة بالسنة 2013 هو انخفاض في عدد الحوادث على المستوى الوطني بـ 2745 حادثا أي بنسبة 6,41 % وبينت أيضا أن مستعملي الطريق هم المتسببون الرئيسيون وبنسبة 93.29 %، وتبقى السرعة المفرطة هي السبب الأول وبنسبة 27.32 %.

وفي سنة 2015 لقي 809 شخص حتفهم بـ 16245 حادث مرور بالمناطق الحضرية، تسببت أيضا في إصابة 19337 آخرين بجروح، حسب حصيلة صادرة عن المديرية العامة للأمن الوطني.

وسجلت الحصيلة انخفاضاً في عدد حوادث المرور مقارنة بسنة 2014 التي أحصت 17383 حادثاً وهي نفس الملاحظة بالنسبة لعدد الضحايا الذي شهد بدوره تراجعاً في سنة 2015 مقارنة بالسنة التي سبقتها والتي سجل خلالها 828 ضحية، فيما بلغ عدد المصابين في ذات الفترة 20717 جريحاً.

## 2.8 إحصائيات حوادث المرور على المستوى المحلي . ولاية المسيلة . خلال

السنوات 2013، 2014، 2015:

أحصى المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 164 قتيل خلال عام 2013، وهو الرقم الذي جعلها تحتل الترتيب الثالث بعد سطيف وباتنة من حيث عدد القتلى، أما من حيث عدد الجرحى فاحتلت ولاية المسيلة الترتيب الرابع بـ 2306 جريح، أما من حيث عدد حوادث المرور تصدرت ولاية المسيلة المراتب الأولى بالترتيب السادس والسرعة المفرطة هي السبب الأول للحوادث المرورية بنسبة 27.21%. وحسب إحصائيات المقدمة من طرف المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بالمسيلة فإنه تم تسجيل 26 حادث مرور مفضي إلى الموت مرتكب من طرف الشاحنات والسبب الأول في هذه الحوادث يرجع إلى التجاوز دون أخذ الاحتياطات اللازمة .

بينما في عام 2014 احتلت ولاية المسيلة المرتبة الرابعة من حيث عدد القتلى بـ 172 قتيل والمرتبة الرابعة أيضاً من جهة عدد الجرحى بـ 2220 جريح والمرتبة الخامسة من حيث عدد الحوادث بـ 1359 حادث وتبقى السرعة المفرطة هي السبب الرئيسي للحوادث

بنسبة 27.32%. أما من ناحية الحوادث المرتكبة من طرف سائقي الشاحنات المفضية إلى الموت فقد أحصت مصالح الدرك الوطني للولاية 32 حادث مرور وتبقى التجاوزات الخطيرة هي السبب الأول في هذه الحوادث. وفي سنة 2015 الإحصائيات المقدمة من طرف

قيادة الدرك الوطني فقد بينت أن 33 حادث مرور مفضي إلى الموت مرتكب من طرف سائقي الشاحنات وخلف 46 جريح و 41 قتيل. (الملحق رقم 03)

## 9. تطبيق العقوبات الشرعية على جرائم ومخالفات حوادث المرور:

لابد أن نشير إلى أن أغلب المخالفات المرورية يكيفها العلماء والخبراء من قبيل الخطأ ولا تكون عمدية إلا نادرا لذا سوف نذكر أهم الأحكام الشرعية في حوادث المرور فيمايلي:

1. إذا ثبت أن القتل أو الجراح الناتجة عن الحادث المروري ارتكبت عمدا مع توفر نية الاعتداء فعقوبته هي عقوبة القتل العمد المقررة في الفقه الإسلامي وهي تطبيق القصاص إلا إذ عفا المجني عليه أو أولياء الدم، فإذا تم العفو تؤخذ الدية المقدرة شرعا بالإضافة إلى حرمانه من الميراث لقوله صلى الله عليه وسلم: "ليس لقاتل ميراث". (ابن ماجة، 9919: 884) ومن أمثلة هذا النوع كمن يقود مركبته ويسير بها في طريق عام وهو يقصد إزهاق أرواح بشرية، أو من وضع قنبلة في طريق عام وهو يقصد قتل المارة.
2. إذا تبين أن القتل أو الجراح الناتجة عن حادث المرور كان من قبيل شبه العمد عدم توفر القصد الجنائي فعقوبته هي عقوبة شبه العمد المقررة في الفقه الإسلامي علما أن المالكية يلحقون شبه العمد بالعمد أي الدية والكفارة أي أن الدية هنا تختلف عن دية العمد والعدوان في كونها تتحملها عائلة الجاني وقت دفعها موسع في ثلاث سنين، أما الكفارة فيرى المذهب المالكي عدم وجوبها مثل العمد. (شويمت، 2011: 128)
3. إذا ثبت أن القتل الناتج عن حوادث المرور كان من قبيل الخطأ:

فعقوبة مرتكبة هي نفس عقوبة الخطأ المقررة شرعا ويلحق ما كان الفعل بالتسبب كمن حفر حفرة في طريق لغرض ما فسقطت فيه سيارة فمات من فيها وكذلك مخالفات الصبي والمجنون في الراجح هي عقوبات الخطأ ويهدا رأي مجمع الفقه الإسلامي والعقوبة المقدرة شرعا هي الدية والكفارة أما التعزيز ففيه خلاف، إذا كان القتل ناتجا عن فعل مباح لكن

القاتل قصر فيه أو أخطأ فلا تعزير على الجاني أما إذا كان ناتجا عن فعل غير مباح أما الجهل أولم يؤذن له فيه أو منعه الحاكم من مزاولته، وعرض نفسه لذلك ففيه مع الكفارة الدية والتعزير، مما يراه الإمام وبهذا قال المالكية ويمكن القول أن مستعمل السيارة إذا ارتكب حادثا فجني على نفس قتل أو ما دونها جراح بطريق الخطأ فإنه يجري عليه ما ذكر سابقا.

4. إذا ثبت أن القتل أو الجراح أو التلغف ناتج عن حادث مروري ليس للسائق أي دخل فيه كقوة قاهرة أو عملا أراد به السائق السلامة فلا دية ولا كفارة ولا تعزير، فقد جاء في قرار صادر عن المجتمع الفقهي الإسلامي ما نصه: إذا كان الحادث نتيجة لقوة قاهرة لا يستطيع دفعها وتعدر عليه الاحتراز منها وهي كل أمر عارض خارج عن تدخل الإنسان أو كان بسبب خطأ الغير فيتحمل ذلك الغير المسؤولية أو كان بسبب فعل التصور المؤثر تأثيرا قويا في حادث وكل من لم يتسبب بطريق مباشر أو غير مباشر في حادث يؤدي إلى الوفاة فلا دية ولا كفارة عليه ويعتمد في ذلك على خبرة الجهات المختصة وثيقة الصلح.

## 10. التكيف القانوني لحوادث المرور . قراءة في قانون المرور الجزائري :

تشهد حوادث المرور ارتفاعا متزايدا في بلادنا، رغم كل الجهود المبذولة من طرف الدولة للحد من هذه الظاهرة الخطيرة التي تتسبب يوميا في مآسي للعائلات، حيث لا يمر يوم دون تسجيل العشرات من الحوادث في مختلف مناطق الوطن، حتى عادل الثمانين قتيلا أسبوعيا مما جعل الجزائر تضاهي الدول المتقدمة في حوادث المرور وتحافظ على مرتبتها الرابعة عالميا والأولى عربيا.

وتتعدد أسباب الحوادث غير أن العنصر البشري يبقى هو المتسبب الرئيسي فيها بسبب السرعة المفرطة والتجاوز الخطير ولا مبالاة المارة وعدم احترام المسافة الأمنية، وعدم احترام الأسبقية وهي أهم الأسباب التي تؤدي دائما إلى مثل هذه الحوادث، حيث أن السير بسرعة مفرطة يشكل أخطارا عديدة منها فقدان السائق القدرة على التحكم في المركبة بعدما يخف

وزنها وينقص تماسكها على الطريق وتزداد شدة الجذب الخارجية أكثر، ورغم كل الحملات التي تقوم بها مصالح الأمن والدرك والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق للحد من هذه الظاهرة الخطيرة إلا أن لامبالاة السائقين وعدم تطبيق قوانين المرور يجعل المأساة تتكرر. ومن هذا المنطلق جاء التفكير في اتخاذ جملة من الإجراءات الردعية فيحق المخالفين لقانون المرور ومرتكبي هذه الحوادث، احتواها مشروع القانون المتضمن الموافقة

على الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق ل 22 يوليوسنة 2009 المتمم للقانون رقم 01-14. المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها.

ويهدف هذا القانون حسب ما ورد في الجريدة الرسمية إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، وبهذه الصفة خصوصا يهدف إلى تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات، وإلى تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وتوفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة وكذا تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ وإقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق. (الملحق رقم 04) سلط قانون المرور أقصى العقوبات في حق مخالفين حركة المرور وكذا الذين يتسببون في حوادث مميتة على مستوى الطرق الوطنية، حسب ما بينته نصوص الأمر الرئاسي الصادر في جويلية المنصرم.

ففي القسم المعنون بالمخالفات والعقوبات صنف القانون مخالفات القواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها، إلى مخالفات وجنح، وصنفت المخالفات، حسب المادة 66 إلى أربع درجات، كل درجة حدد فيها نوع العقوبة التي يتعرض لها المخالفون للقواعد الخاصة بحركة المرور، مثلا المخالفات من الدرجة الأولى تتمثل في:

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات.

2. مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة، وكذا رخصة السياقة أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية.

3. مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق، مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لا سيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية. يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج.

أما المخالفات من الدرجة الثانية، فيعاقب عليها القانون بغرامات جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج وتتمثل في:

1. مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أونصف مقطورة.

2. مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي.

3. مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات.

4. مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو شرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا ولمرور الراجلين.

5. مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور، مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي، وكذا مؤشرات السرعة، مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختبارية، ومخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

فيما يتراوح مبلغ الغرامة الجزافية في المخالفات من الدرجة الثالثة، من 2000 دج إلى

4000 دج، وهذا في الحالات التالية:

1. إذا ما خالف سائق المركبة مهما كان نوعها، الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
  2. الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
  3. الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.
  4. الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.
  5. الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع.
  6. الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتيا.
  7. الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة وغيرها من المخالفات.
- أما المخالفات من الدرجة الرابعة فيغرم مرتكبوها بغرامة تصل إلى 6000 دج في حالة المخالفات التالية:

1. مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض.
2. الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وألوية المرور.
3. الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز.
4. الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام، الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.

5. الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص والبضائع التي يتجاوز طولها سبعة أمتار وأوزان إجمالي مرخص به مع حمولة تفوق طنين.

6. الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية... الخ.

أما في الجانب المتعلق بالجرح والعضات والعقوبات نجدهم في المادة 67 أن كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ، نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق، يعاقب طبقاً لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات.

في القانون أقصى العقوبات في حق السائقين الذين يتسببون في حوادث مرور تسفر عن القتل الخطأ، حيث أبرزت المادة 68 من القانون المعدل، أنه يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وأوضحت نفس المادة، أنه عندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من 5 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج. ويعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 200.000 دج، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات التي ترتبت عليها جريمة القتل الخطأ، حسب المادة 69 التي حددت نوع المخالفات والمتمثلة في الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، عدم احترام الأولوية القانونية، عدم الامتثال للإشارات الأمر بالتوقف التام، المناورات الخطيرة، السير في الاتجاه الممنوع، سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أووقوفها في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت

بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء القيادة، تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء القيادة.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة، فسيعاقب السائق بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

أما المادة 70 من القانون المعدل، فأبرزت أنه سيعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 50 ألف إلى 150 ألف دج، كل سائق ارتكب جناحة الجرح الخطأ وهوفي حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات في حين إذا ارتكبت جناحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة، فسيعاقب السائق، حينها، بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 250.000 دج.

وهناك عقوبات خاصة للتجاوز الخطير إذ يعاقب القانون، حسب المادة 71 بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات التي ترتبت عنها جناحة الجرح الخطأ ومن تلك المخالفات، حسب نفس المادة، الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، عدم احترام الأولوية القانونية، عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام، المناورة الخطيرة، السير في الاتجاه الممنوع، سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أووقوفها في وسط الطريق ليلاً أو انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين.

فيما يعاقب السائق عندما ترتكب جناحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل مواد الخطيرة بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

أما السائق الفار من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها نتيجة تسببه في حادث مرور بواسطة مركبته، فسيعاقب، حسب المادة 72 من القانون، بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج، ويعاقب، استناداً إلى المادة 73 بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 200.000 دج، كل سائق ارتكب في الظروف نفسها، مثل تلك المذكورة في المادة 72 أعلاه، جريمة القتل الخطأ.

وفي حالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج. وأبرزت، المادتان 74 و75 أنه سيعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يقود مركبة أويرافق السائق المتدرب، في إطار التمهين بدون مقابل، مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر، وكذا السائق المرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19.

وتطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهوتحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. أما المادة 76 فأبرزت أنه سيعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثمانية عشر شهراً وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 30.000 دج، كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و131 من هذا القانون، والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والبالغة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو بالشخص.

وفي المواد من 78 إلى 81 تم تحديد العقوبات التي يتعرض لها أي شخص في حالة تلاعبه برخصة السياقة كمحاولته الحصول عليها بواسطة تصريح كاذب، أو سياقته لمركبة دون

أن يكون متحصل على رخصة تخص الصنف نفسه، أو يقود مركبة دون أن يكون حائزاً على رخصة.

كما أوضح القانون نوعية العقوبة التي قد تسلط على الشخص في حالة وضعه لممهلات على مسالك مفتوحة لحركة المرور بدون ترخيص، وتصل العقوبة في هذا الشأن إلى الحبس لمدة شهر وغرامة مالية من 25.000 دج إلى 100.000 دج.

أما من يرفض إخضاع مركبته للمراقبة الدورية الإلزامية، فسيعاقب، حسب المادة 83 بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين. وخلصت المادة 91 إلى التأكيد أنه في حالة العودة لارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون، فستضاعف العقوبة.

## 11. دور المدرسة في التوعية المرورية:

تعد المدرسة من أهم مؤسسات المجتمع التي تقوم بأدوار عديدة في مجال تربية الناشئة تربية سليمة، وشاملة لكافة الجوانب، ولا يقتصر دورها على جانب واحد فقط مثل تزويدهم بالمعارف، والمعلومات وإكسابهم القيمة السليمة المتوافقة مع القيم الإسلامية؛ بل الاهتمام بالجانب المعرفي فهي مسؤولة عن إكسابهم المهارات المختلفة بصورة وظيفية لكي تعينهم على التكيف مع مجتمعهم، ومتطلباته المتغيرة.

وعلى الجانب المروري، يتمثل دور المدرسة في:

- ✓ غرس آداب المرور والثقافة المرورية في نفوس التلاميذ واحترام رجال المرور.
- ✓ تعريف الناشئة بقواعد المرور والسلامة العامة على الطرق والالتزام بها.
- ✓ إدراك الفرد طريقة التعامل مع المركبة في جميع الظروف والأحوال.

- ✓ تنمية اتجاهات مرورية صحيحة عند الناشئة تمكنهم من أن يسلكوا سلوكاً رشيداً في حياتهم اليومية.
- ✓ استشعار الفرد بأهمية أنظمة المرور وآدابها من أجل تجنبه حوادث المرور والمشكلات الناجمة عنها.
- ✓ أن يحترم الآخرين ويقدر ظروفهم سواء كانوا سائقين أو مشاة.
- ✓ تصحيح المفاهيم الخاطئة عن جراء المخالفات المرورية وتقديم المعلومات الصحيحة عنها.
- ✓ إرشاد التلاميذ والطلبة إلى كيفية التصرف في حالة وقوع احدهم في تكرار المخالفات المرورية. (عبد الله، 2001: 260 . 261)

## 12. دور مدارس تعليم القيادة في التقليل من حوادث المرور:

من خلال قراءة تحليلية لإحصائيات حوادث المرور تبين أن العنصر البشري بصفة عامة وسلوكات السائق بصفة خاصة تبقى في الصدارة وبدون منازع لأسباب حوادث المرور، ومن هذا المنطلق أكدت الاستراتيجيات والبرامج الوطنية للوقاية من حوادث المرور على دور مدارس تعليم القيادة في الرفع من كفاءة السائقين. إذ تساهم وبشكل كبير في نشر التوعية المرورية ومحاولة الحد من حوادث المرور، من خلال ما تقدمه من دورات التي تهدف إلى رفع المهارات النظرية والعملية، كما تتضمن هذه الدورات الجوانب التي لها علاقة بالسلوكيات والتصرفات الخطيرة والمتهورة التي تمس بالسلامة المرورية من خلال توعية السائقين بخطورة هذه السلوكيات وما تخلفه من ضحايا وماسي وخسائر مادية.

كما تسعى مدارس تعليم القيادة إلى إكساب السائق أساليب التعامل الحضاري مع مستعملي الطريق الآخرين بما يمكن من تحسين السلوكيات وتوفير الأمن على الطرقات. إذن

دورا مدارس تعليم السياقة ليس مقتصرًا فقط على تلقين المترشحين بعض الحركات التي تمكنه من اجتياز امتحان الحصول على الرخصة وإنما يتجاوز ذلك ليضطلع بدور تعليمي وتثقيفي يساهم في نحت وغرس وتأسيس سلوك مروري قويم. (دبو، 2007: 07).

### 13. دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية والوقاية من حوادث المرور:

تسعى الدولة على المحافظة على أمن العباد والبلاد من خلال مؤسساتها الأمنية التي تسهر على المحافظة على الممتلكات العامة والخاصة وكذا ومن بين هذه المؤسسات نجد:

➤ **قيادة الدرك الوطني:** تعمل قيادة الدرك الوطني تحت وصية وزارة الدفاع الوطني وهي مسؤولة عن عملية شرطة حركة المرور خارج المناطق الحضرية. تتشابه مسؤوليات قيادة الدرك الوطني والشرطة باستثناء أن الدرك الوطني يتدخل في المناطق الريفية، وفي حالة وقوع حادث تتوجه عناصر قيادة الدرك الوطني إلى عين المكان قصد المعاينة وتدوين تفاصيل الحادث في محضر الذي يرسل بدوره إلى الهيئة المعنية. وينظم على المستوى المركزي أمن الطرقات قسم أمن الطرقات الذي يتكون من ثلاث مكاتب وهي:

- ✓ مكتب الوقاية والإعلام.
- ✓ مكتب الإحصائيات والتقييم.
- ✓ مكتب التنسيق وحركة المرور.

تقدم قيادة الدرك الوطني إحصائيات حوادث المرور الخاصة بالمناطق الريفية ثم تقدم هذه الإحصائيات إلى مختلف القطاعات المعنية كالشرطة، الحماية المدنية. وزارة النقل لتكوين الإحصائيات الوطنية لحوادث المرور.

تسعى أجهزة الأمن في سياستها الأمنية، باعتماد على عدة تقنيات لمراقبة حركة السير والتقليل من حوادث المرور، كاستخدام كاميرات لضبط المخالفات الإرشادات الضوئية

ومخالفات السرعة والبيئة، ومما لاشك فيه أن الرقابة الإلكترونية تكمل دور الرقابة البشرية والتي تهدف إلى ضبط مخالفات تجاوز السرعة وتجاوز الإشارة الضوئية والمخالفات. والحد من وقوع الحوادث وتقليل من الخسائر، البشرية والمادية، كما تهدف إلى تفعيل الرقابة المرورية، على مدار الساعة وفي جميع الظروف الجوية ووضع السائقين تحت الشعور بالرقابة الدائمة. (البلاونة، الجلادة، د س: 06).

### ➤ المديرية العامة للأمن الوطني:

تقوم مصالح الشرطة على مستوى التراب الوطني، بتنظيم عدة نشاطات تحسيسية، وتوعوية للحد من مختلف الآفات التي تتخر المجتمع وتهدد أمنه، واستقراره، فعلى مستوى حوادث المرور وأخطار الطريق التي أصبحتهاجسا يؤرق المجتمع والحكومات، تنظم مصالح الشرطة وبالتنسيق مع مختلف الهيئات والفاعلين من المجتمع المدني أسابيع مرورية وأيام إعلامية تحسيسية، والهدف منها هو تقييم السلوكات المرورية الخاطئة التي تتسبب في وقوع الحوادث المرورية بكل أنواعها ونشر الوعي والثقافة المرورية في المجتمع كما تسعى

مصالح الأمن في سياستها الوقائية من حوادث المرور، بتنظيم البرامج وإقامة المعارض وتقديم إحصائيات مفصلة عن حوادث المرور مع تبيان أسبابها، كما تبادر مختلف مصالح الشرطة إلى إطلاق حملات جواريه وتوعوية، تمس مختلف مستعملي الطريق، لاسيما السائقين على مستوى نقاط المراقبة المرورية، وتقديم لهم نصائح وإرشادات بخصوص احترام قواعد السلامة المرورية وتجنب الإفراط في السرعة. ودوما في سياستها الوقائية، تقدم مصالح الشرطة مطويات تحسيسية، تحث على ضرورة الالتزام بالأنظمة والقواعد المرورية، حفاظا على الأرواح والممتلكات.

وفي نفس السياق وانطلاقا من حرص المديرية العامة للأمن الوطني على إعداد جيل ذي وعي وثقافة مرورية وحماية الأطفال من الإخطار المختلفة التي تحدق بهم من خلال

تنقلهم إلى المدرسة وباعتبار أن طفل اليوم هو سائق الغد تنتقل أفراد الشرطة إلى المؤسسات التعليمية لإلقاء دروس ومحاضرات في مجال السلامة المرورية .

ففي ولاية المسيلة وبتاريخ 22/20 سبتمبر 2016 وتحت شعار "تمهل لكل طفل مستقبل" انطلقت الحملة الوطنية التوعوية لحماية الأطفال المتمدرسين من مخاطر حوادث المرور، تحت إشراف وزارة الداخلية والجماعات المحلية، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وبمشاركة مصالح الدرك الوطني والأمن للولاية وكذا جمعية الإعلام والاتصال في الوسط الشباني، وديوان مؤسسات الشباب للولاية. وهدف هذه الحملة هو تعزيز الإجراءات الأمنية على مستوى المحيط المدرسي وكذلك تكثيف عمل مصالح الأمن على مستوى هذه

المدارس. كما تغطي الشرطة المناطق الحضرية والعمرانية على المستوى الوطني، تحت إشراف المديرية الفرعية التي تنقسم بدورها إلى ثلاثة مكاتب: مكتب حركة المرور الذي يهتم بتنظيم حركة المرور.

مكتب الوقاية الذي يهتم بترقية التقنيات التحسيسية لمختلف مستعملي الطريق.

المكتب التقني الذي يهتم بجمع ومعالجة واستغلال المعطيات التي لها علاقة بحوادث المرور.

### ➤ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

أنشئ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب المرسوم 91-77 الصادر في 16/03/1991 ومن مهامه:

. إعداد كل الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث.

. السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام والتربية والبحث التطبيقي في هذا المجال.

- . تنشيط حملات الوقاية، التوعية بأخطار الطريق وتنظيمها بالتعاون مع المصالح المعنية.
- . المشاركة في إعداد برامج تربية التلاميذ في مجال المرور وتسطير مناهج التكوين في السياقة.
- . جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور واستغلالها في إعداد دراسات حول مخاطر واستخلاص عواملها المختلفة وتقديم توصيات دقيقة للجهات المعنية لاستدراك ما أمكن من السلبيات.
- . الإدلاء بالرأي حول كل المسائل المتعلقة بالمرور.
- . تدعيم كل الأبحاث المتعلقة بالوقاية من حوادث المرور التي تقوم بها المؤسسات والهيئات العلمية الأخرى.
- . الإشراف على تكوين أخصائيين في ميدان أمن المرور.
- . تنظيم وترقية عمليات وقاية المرور المتمثلة في الملتقيات والأيام الدراسية والموائد المستديرة وإقامة معارض وتظاهرات جهوية ووطنية .
- . التعاون مع المنظمات الدولية المهمة بترقية نظم المرور، وتأمين السير عبر الطرق.
- . تمثيل الجزائر في المحافل والملتقيات والمؤتمرات الدولية. (بوظالبي، 1999: 33)

#### 14. دور الإعلام الأمني في الوقاية من حوادث المرور

يعد الإعلام المرأة العاكسة لما يستجد على ساحات الحياة ومجالاتها من تطورات وتفاعلات تحدث تأثيرها على حياة المجتمعات ويتنوع من إعلام سياسي، ثقافي، اجتماعي، بيئي، حضاري كل وحسب تخصصه ومجالاته، والإعلام الأمني واحد من أنواع الإعلام

الذي يهتم بالقضايا الأمنية وسلامة البشر وهو جسر التواصل بين المؤسسات الأمنية كالشرطة، الدرك والأفراد، ويهدف هذا النوع من الإعلام إلى نشر الثقافة الأمنية ورفع مستوى المسؤولية والحس الأمني لدى المواطن باعتماد على جملة من الوسائل كالندوات والمحاضرات والمعارض التوعوية، وبرامج مفتوحة يحرص من خلاله على استقطاب أكبر عدد ممكن من المواطنين والمواطنات من أجل صحة ضمير جماعية. (حمراني،،2010: 05)

وتعد الإذاعة إحدى أهم الوسائل الإعلامية نظرا للخصائص التي تتمتع بها، فمن قدرتها على تخطي الحاجز المكاني إلى قدرتها على مخاطبة كافة شرائح المجتمع باختلاف مستوياتهم التعليمية والاجتماعية، وجمهور السائقين هم الفئة الأكثر تناولا لمضامين الإذاعة بحكم مهنتهم حيث تقضي هذه الشريحة وقتا معتبرا داخل المركبات ما يجعلها أكثر عرضة لمضامين الإذاعة بما فيها من برامج وحملات للتوعية المرورية خاصة في ظل الاهتمام الإذاعي الكبير بهذا الموضوع. (تبان،،2012: 06)

والإذاعة كوسيلة إعلامية يمكن أن تكون جهازا فعالا في نشر التوعية الأمنية الواعي المروري مثلا إذ هي وسيلة تخاطب كل شرائح المجتمع بكافة الفئات والمستويات المتعلم والأي و لان الوعي والاستماع إلى الراديو لا يتطلب بالضرورة الجلوس والتفرغ الكامل كالمشاهدة والقراءة هذه الميزة تيسر عملية بث الرسائل التوعوية والأخبار الأمنية، مما يتيح للمستمع ممارسة أي نشاط آخر ويمكن متابعة الحدث الأمني بسهولة وبدقة لان الاستماع إلى الراديو لا يحتاج إلى جهد وعناء. (أبو جلال،،2012: 147)

## 15. علاقة الأساليب المعرفية بحوادث المرور:

من منطلق المنظور المعرفي فإن الأساليب المعرفية تميز الأفراد في تعاملهم مع مواقف الحياة المختلفة، بل أنها تعتبر أساسا في التنبؤ بألوان سلوك الأفراد في مواقف الحياة المختلفة، وفي تفسير كثير من جوانب الشخصية، فمثلا نجد أسلوب المخاطرة في مقابل

الحذر يرتبط بمدى الفروق القائمة بين الأفراد في مدياقبالهم على المجازفة واقتناص الفرص لتحقيق هدف من الأهداف في مقابل أولئك الذين يميلون إلى الحصول على ضمانات مؤكدة قبل الدخول في أي مغامرة، فمثلا هؤلاء المغامرون نجدهم أكثر اعتماد على التخمين في المواقف ذات البدائل المعقدة كما أنهم يتميزون بروح المغامرة في حين أن الأفراد الحذرين يتسم سلوكهم بعكس ذلك تماما. (شريف، 1982: 109-118).

كما ورد في رسالة (محجر، 2011: 30) ففي دراسة "لونغفرد وبارت winferd andbarrett" 1980 المعنونة بالقدرات المعرفية والاستهداف للحوادث المرورية والتي هدفت إلى الكشف عن ارتباط عدد من القدرات، الانتباه الانتقائي والاستقلال المجالي والقدرة المعرفية العامة وصلتها بتكرار الحوادث. واستخدم الباحثان بطارية من الاختبارات تقيس القدرات المذكورة أنفا إضافة إلى استمارة لجمع بيانات عن عدد من الحوادث التي وقعت لأفراد العينة والتي تألفت من 71 سائقا وأظهرت نتائج الدراسة أن الارتباط الوحيد كان بين عدد الحوادث ودرجة الانتباه الانتقائي.

## 16. علاقة سمات الشخصية بحوادث المرور:

يعد أسلوب المخاطرة من منظور نفسي حسب رأي يونج في اتجاهين أساسيين تتخذهما الشخصية هما الانبساط والانطواء إذ بين أن الشخصية المخاطرة اقرب إلى اتجاه الانبساط والشخصية المحافظة أقرب إلى اتجاه الانطواء وهذا ما أثبتته دراسة وستونج 1977 من أن المنبسطين أكثر مخاطرة من المنطويين. (درداح 2005 : 60).

وفي دراسة لبستونجي 1980 المعنونة بالعوامل الشخصية المرتبطة بحوادث الطرق والتي هدفت إلى معرفة العوامل الشخصية التي تميز فئة المستهدفين للحوادث وطبق اختبار تفهم الموضوع TAT على مجموعتين من السائقين المجموعة الأولى تجريبية تعرضت لعدد من الحوادث والثانية ضابطة لم تتعرض لأي حادث وخلصت الدراسة إلى أن السائقين

المستهدفين للحوادث يختلفون اختلافاً دالاً عن غير المستهدفين في عدد الصفات التي يتصفون بها وترتبط بالوقوع في الحوادث وهي الاندفاع، التردد، الاكتئاب، القلق والحساسية الزائدة.

كما ورد في رسالة (محرر 2011: 38) ففي دراسة لـفؤاد سالم 1994 المعنونة بالعلاقة بين الاستهداف للحوادث وبعض الخصائص النفسية لدى سائقي السيارات الثقيلة، والتي هدفت إلى معرفة مقدار الترابط بين الاستهداف للحوادث والقدرات العقلية والحركية، ومقدار الترابط بين الاستهداف والسمات النفسية التي تميز السائقين المستهدفين للحوادث. وباعتماد على مقياس وكسلر للذكاء واختبار زمن الرجوع البصري طبق الأدوات على عينتين الأولى

مستهدفة للحوادث والثانية عشوائية لم تتعرض لأي حادث، وخلصت نتائج الدراسة إلى أن المستهدفين للحوادث أقل من غير المستهدفين في بعض جوانب مقياس الذكاء وأن المستهدفين للحوادث أبطأ في الاستجابة، كما بينت نتائج الدراسة أن المستهدفين يتميزون بعدم القدرة على المثابرة في العمل، ويتصفون بالنشاط الزائد في الفكر والعمل ويتسمون بعدم المبالاة بالمعايير الاجتماعية .

وفي دراسة "السميث وكيركام" Smith Kirkam تم حساب الارتباط بين الانبساط والعصابية من قائمة المودزلي للشخصية بمعدلات ارتكاب الحوادث وانتهاكات المرور وذلك لدى عينة ممثلة تتكون من 113 مبحوثاً في المدى العمري 20-23 عاماً من السائقين الذكور، وتم الحصول على ارتباط ايجابي دال بين الانبساط وارتكاب الحوادث وبوجه خاص الحوادث الأخرى غير حوادث التقاطع، كما ارتبط الانبساط بانتهاكات المرور ارتباطاً ايجابياً دالاً آخر، بينما ارتبطت العصابية بالحوادث فقط عند العينة المتطرفة بصورة متزامنة مع الانبساط.

وفي دراسة أخرى "الماثيوس وزملائه" Mathews et al على عينة مكونة من 73 فردا تراوحت أعمارهم بين 19-63 متوسط 23 بنسبة 63 من طلاب بكالوريوس ودراسات عليا ونسبة 67 % مهنيين كشفت النتائج أن أهم المخالفات، السرعة وقطع الإشارة، والإهمال والاندفاع، وعدم الاهتمام بالعلامات المرورية، وقد شملت الدراسة على مقياس سلوك قيادة السيارات ومقياس زوكرمان للبحث عن الإثارة واستخبار أيزنك للشخصية، وتحددت فروض الدراسة في أربعة نقاط وهي أن السائقون الأكثر وقوعا في الحوادث يتمتعون بمستوى أعلى في مقياسي الانبساط والذهانية.

والسائقون الذين يقعون في المخالفات المرورية والحوادث هم أولئك الذين يميلون للمخاطرة والذين يبحثون عن الإثارة ولفت الانتباه. وأن الذكور أكثر احتمالية في الوقوع في الحوادث من الإناث، وتزداد الحوادث مع صغر السن. وقد خلصت الدراسة إلى وجود ارتباطات عالية تشير إلى أن الأفراد المتورطين في المخالفات المرورية لديهم مستوى مرتفع في الذهانية، والإثارة والمخاطرة، وسرعة الملل ومستوى منخفض في العصائية. وأن الانبساط والكذب يرتبطان مع الوقوع في الحوادث والمخالفات المرورية. كما خلصت الدراسة أيضا إلى أن صغار السن لديهم مستوى أعلى من الانبساط والذهانية، والإثارة والميل للمخاطرة ولكن درجات اقل في مقياس الكذب وأن الذكور أكثر اقترافا للمخالفات من الإناث.

واستخلص "زيلهارت وزملاؤه" عام 1974 من تحليله لثلاثة عشر متغيرا من متغيرات الشخصية أدخلت في تحليل للانحدار المتدرج أن هناك ستة متغيرات منها فقط هي التي أسهمت بصورة دالة في التمييز بين مجموعات منتهكي قواعد المرور ومرتكبي الحوادث من ناحية وغيرهم من الأفراد من الملتزمين بقواعد المرور وغير مرتكبي الحوادث وشملت هذه المتغيرات المسؤولية ومشاعر النقص والانبساط والانطواء والتشكك والتفكير المستقل.

وأشار سيفنسون وتريج إلى وجود علاقة ارتباطيه قوية بين سمات الشخصية من جهة وتكرار حوادث السير من جهة ثانية، وبخاصية سمة المخاطرة والتي تبدأ بالاختفاء مع تقدم العمر، وتكون لدى الذكور أكثر وضوحا منها لدى الإناث. (أبوجدي، 2016، ص: 05).

كما أشار كاربول إلى دور سمة عدم الاتزان الانفعالي وعدم القدرة على التفاعل مع عدد كبير من المثيرات، وحسب دراسة أبورمان والتي استخدم فيها مقياس يكشف عن خمس سمات للشخصية وهي الانبساطية، الانطوائية وإلى استشارة، الانفعالية، الاتزان الانفعالي ووتيرة الاستجابة سريعة، بطيئة والنشاط مرتفع، منخفض والجمود والمرونة كما استخدم مقياس يكشف عن أنماط الجهاز العصبي لدى عينة متاحة من سائقي السيارات العمومية من المكررين وغير المكررين لحوادث السير، حيث أثارت النتائج إلى وجود علاقة ارتباطيه ايجابية بين بعض سمات الشخصية، وأنماط الجهاز العصبي من جهة وحوادث السير المكررة من جهة ثانية، إذ أن السائقين المكررين لحوادث السير كانوا أكثر اندفاعية وانبساطية وأقل جمود بالتفكير من السائقين غير المكررين للحوادث المرورية.

و أشارت النتائج إلى أن السائقين المكررين لحوادث السير كانوا من النمط القوي للجهاز العصبي، بينما السائقين غير المكررين لحوادث السير كانوا من ذوي النمط الضعيف للجهاز العصبي، وأشارت النتائج أيضا إلى أن كل من سمات الشخصية، وأنماط الجهاز العصبي كانت من أكثر المتغيرات قدرة على التنبؤ بحوادث السير المكررة .

### خلاصة:

تناولنا في هذا الفصل معضلة عصرية تعاني منها الدول النامية ، وهي حوادث المرور، التي تقضي على أرواح الكثيرين، وحسب الإحصائيات المقدمة فإن نسبتها فاقت نسبة الحروب والصراعات.

إن دراسة حوادث المرور من أصعب الدراسات واعقدها، لتعدد وتداخل أسبابها، فهناك أسباب مباشرة متمثلة في العنصر البشري . مستخدمى الطريق . وتتمثل في السائق بالدرجة الأولى كونه هو العنصر العاقل، والمتحكم في كيفية التعامل مع المركبة ومع الطريق، وعليه تقع مسؤولية الحوادث المرورية. ولا ننسى تأثير العوامل النفسية على تقاوم هذه المعضلة، كالضغوطات النفسية، شرود الذهن، الأنانية، التعب والعدوانية... وهناك من يفسر زيادة حوادث المرور إلى تفاؤلهم غير الواقعي الذي من خلاله يحس الفرد بأن الحوادث والإخطار لن تصيبه، كما ساهم غياب الوعي المروري في ارتفاع الظاهرة .

أما الأسباب غير المباشرة فهي المرتبطة بالمركبة فعدم استخدام تجهيزات السلامة والأمان الموجودة بالمركبة وعدم صيانتها من أسباب تصاعد هذه الظاهرة الخطيرة، وللبيئة والطريق نصيبا في حوادث المرور فقصور التخطيط والأخطاء التقنية والهندسية وانعدام الإضاءة... الخ كلها عوامل مؤثرة بطريقة سلبية.

وتعدد أسبابها أدى إلى تعدد النظريات المفسرة لها، فمنهم من أرجع حدوثها إلى عوامل نفسية، إذ يرى فرويد أن معظم الحوادث تعبيرا عن صراعات عصابية أو عقابا للذات، ولهذه المشكلة آثارا سلبية على الفرد، وعلى المجتمع وتمس كل الأصعدة الاجتماعية، النفسية، الصحية الاقتصادية، ونتيجة لهذه الآثار الوخيمة تسعى الدولة في سياستها إلى وضع استراتيجيات وبرامج وقائية قصد التقليل من هذه الظاهرة.

وسوف نتطرق في الفصلين الأخيرين من الجانب الميداني إلى دراسة علاقة الأساليب المعرفية بسمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة.

تمهيد:

الدراسة الميدانية هي وسيلة هامة للوصول إلى الحقائق في مجتمع الدراسة، إذ عن طريق الميدان يصبح بالإمكان جمع البيانات و تحليلها ، و لتدعيم الجانب النظري و تأكيده، و في هذا الفصل المنهجي سنحاول إعطاء فكرة حول مجال الدراسة البشري، المكاني و الزماني و يتم التحقق من الفروض باستخدام مجموعة من الأدوات العلمية التي تتسجم مع طبيعة البيانات المنتقاة، و قد اشتملت الدراسة على: اختبار الأشكال المتضمنة (الصورة الجمعية ) لوتكن و زملائه (Witkn and al) و تعريب أنور محمد الشرقاوي و سليمان الخضري، و اختبار تزواج الأشكال المألوفة (ت.ا.20) الذي أعده كاجان (Kagan)، و قام حمدي الفرماوي بإعادة بناءه ليناسب البيئة المصرية.

قائمة العوامل الخمسة الكبرى في الشخصية: إعداد كوستا و ماكري ( Costa and 1662Mccrae). و ترجمة بدر الأنصاري (1997)، و مقياس التفاؤل غير الواقعي المعد من طرف الباحثة، متبعة في ذلك منهجا يتفق و طبيعة الدراسة و الذي يتمثل في المنهج الوصفي، و عليه سنحاول دراسة هذا الموضوع انطلاقا من الدراسة الاستطلاعية الأولى التي حاولت الباحثة من خلالها الإلمام بحوثيات الموضوع ، كل ذلك تمهيدا للدراسة الأساسية، التي انصبت على عينة الدراسة المتمثلة في سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور المميتة بولاية المسيلة، و الهدف من الدراسة الميدانية هو التحقق من صحة الفروض المعتمدة.

## 1. الدراسة الاستطلاعية

تعتبر الدراسة الاستطلاعية نقطة البداية في البحث العلمي في جانبه الميداني، و ذلك من اجل أن يطلع فيها الباحث على حوثيات الموضوع و يلم بجوانبه و في هذا المجال يرى

عمار بوحوش "أن معظم الدراسات تسعى إلى استطلاع مجال للدراسة، من أجل تحقيق غايات تصلح للبحث في المراحل اللاحقة و تستند إلى إجراءات منهجية ليست مستقلة عن بعضها البعض لتحقيق أهداف الدراسة الاستطلاعية" (بوحوش، 2001: 142-143)

### 1.1 الهدف من الدراسة الاستطلاعية

جاءت الدراسة الاستطلاعية لتحقيق الأهداف التالية:

- التعرف على الميدان و تقدير الصعوبات التي يمكن أن تواجه الباحث أثناء دراسته الأساسية، و العمل على تفاديها في الدراسة الأساسية.
- من خلالها يستطيع الباحث إلى تحديد النقاط التي تشير إلى التقارب و التباعد في المفاهيم و إدراك العينة للأبعاد و العبارات الموجهة التي تتضمنها المقاييس لقياس أهداف الدراسة.
- تقدير ما يمكن أن تستغرقه الدراسة الميدانية من وقت.
- التعامل المباشر مع عينة الدراسة و التعرف على مدى تجاوبهم مع المقاييس.
- و تهدف أيضا إلي تحديد أهم الخصائص السيكومترية لكل من أدوات البحث، حتى يتسنى للباحث القيام بالدراسة الأساسية من خلال أدوات يتوفر فيها القدر المطلوب من الصدق و الثبات و القدرة على التمييز.

### 2.1 مكان و زمان إجراء الدراسة الاستطلاعية

تمت الدراسة بولاية المسيلة على سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مميتة، و الذين تم التوصل إليهم عن طريق مصالح مجموعة الدرك الوطني - مكتب حوادث المرور - و مصالح الأمن الوطني و ذلك من خلال تقديم طلب احصائيات حوادث المرور و ترخيص لزيارة ميدانية قصد المساعدة في الوصول الى العينة. (الملحق رقم 05) و كذا على

مستوى مكاتب بعض محامي ولاية المسيلة و أهالي بعض الضحايا و كان ذلك خلال سنتي: 2015 . 2016.

### 3.1 خصائص عينة الدراسة الاستطلاعية

تكونت عينة الدراسة الاستطلاعية من (44) سائق شاحنة ارتكبوا حوادث مرور مميتة بولاية المسيلة و الجداول الآتية توضح توزيع العينة حسب المتغيرات التالية: السن، الحالة الاجتماعية، المؤهل العلمي، و مدة السياقة الفعلية.

الجدول رقم: (05) يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير السن

النسبة المئوية %	التكرارات	الفئات العمرية
/	/	من 20-30
27.27	12	31-40 سنة
50	22	41-49 سنة
22.73	10	أكثر من 50 سنة
100	44	المجموع

من خلال الجدول رقم: (05) يتضح أن الفئة العمرية (41-49) هي الأكثر تواجدا في عينة الدراسة بنسبة (50%) و هي حسب تقسيم مراحل عمر الإنسان تسمى بمرحلة الكهولة و بالرغم من أن كبار السن يمتازون بالحذر أكثر من صغار السن. ( Amadou,2009 p03)، إلا أن الدراسات أثبتت أن كبر السن يرتبط بضعف القدرات من أداء مهمة السياقة، و كثيرا ما يجد صعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر نتيجة لضعف التأزر الحسي الحركي الذي يقل مع تقدم الفرد في العمر، ثم تليها الفئة العمرية (31-40) سنة

بنسبة(27.27%) بينما الفئة أكثر من (50)سنة هي الأقل تواجدا في عينة الدراسة بنسبة(22.73% )في حين نلاحظ انعدام عينة الدراسة في الفئة العمرية (20-30)سنة و يرجع ذلك إلى السن القانوني المشترط في الحيازة على رخصة السياقة للوزن الثقيل و هو 25 سنة و كذلك حجم المركبة إذ يفضل الشباب سياقة السيارات و الدراجات النارية و التباهي بها و الاستعراض بمواهبهم القيادية.

الجدول رقم (06): يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير الحالة العائلية

النسبة المئوية %	التكرارات	الحالة العائلية
09.09	04	اعزب
84.09	37	متزوج
06.82	03	مطلق/ أرمل
100	44	المجموع

من خلال الجدول رقم (06) يتضح أن الحالة العائلية لمعظم عينة الدراسة هي متزوج بنسبة (84.09%) ثم (09.09%) للوضعية أعزب، بينما الحالة الاجتماعية مطلق /أرمل جاءت بنسبة 06.82% .

الجدول رقم (07): يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير المؤهل العلمي

النسبة المئوية %	التكرارات	المؤهل العلمي
38.64	17	شهادة التعليم الابتدائي
52.27	23	شهادة التعليم المتوسط
06.82	03	شهادة البكالوريا
02.27	01	شهادة جامعية
100	44	المجموع

من خلال الجدول رقم (07) تتضح أن غالبية عينة الدراسة ذو مؤهل علمي شهادة التعليم المتوسط بنسبة (52.27%) ثم تليها شهادة التعليم الابتدائي بنسبة (38.64%) بينما عينة الدراسة في المستوى التعليمي البكالوريا جاءت بنسبة (06.82%) و الشهادة الجامعية كانت ضئيلة جدا بنسبة (02.27%) فقد بينت الدراسات انه كلما كان المستوى التعليمي عال كلما قلت الحوادث، و كلما انخفض المستوى التعليمي كانت السلوكات الخطيرة و الحوادث. ومستوى التعليمي لدى عينة الدراسة جاء مخالف لدراسة سالي مراد الذي بين أن غالبية المبحوثين من فئة السواق ذو مستوى جامعي. (سالي، 2007: 146-147)

الجدول رقم (08): يوضح توزيع عينة الدراسة الاستطلاعية حسب متغير مدة القيادة الفعلية

النسبة المئوية %	التكرارات	مدة القيادة الفعلية
18.19	08	أقل من 5 سنوات
54.45	24	6-10 سنوات
24.27	12	11-15 سنة
100	44	المجموع

يتضح من خلال الجدول رقم (08) أن المدة الفعلية في قيادة الشاحنة لدى عينة الدراسة كانت بنسبة (24.27%) للمدة ما بين (11-15 سنة)، ثم تليها (6-10 سنوات) بنسبة (54.45%) أما المدة أقل من 5 سنوات جاءت بنسبة (18.19%).

## 2. الخصائص السيكومترية لأدوات القياس

إن أي دراسة ميدانية تعتمد على مجموعة من الأدوات التي تعين الباحث على جمع المعلومات و تقصي الحقائق عند نزوله إلى الميدان و لهذا لابد من حساب الصدق و الثبات لأدوات البحث.

ثبات الاختبار يقصد به هو أن يعطي نفس النتائج إذا أعيد تطبيقه مرة أخرى على نفس العينة. (الطيب، 1999: 167)

أما صدق الاختبار فيقصد به صحته في قياس ما يدعي أنه يقيسه (الطيب، 1999 : 291). و قد تم إيجاد صدق اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية و ثباته في بيانات

مختلفة و على عينات مختلفة أيضا و تبين انه يتمتع بدرجة عالية من الصدق و الثبات.

## 1.2 اختبار الأشكال المتضمنة (الصورة الجمعية )

و هو من إعداد و تكن وزملائه ( Witkn and al ) و قد قام أنور الشراوي و سليمان الخضري بإعادة بنائه ليلائم المراهقين و الكبار في البيئة المصرية و يتكون هذا المقياس من ثلاثة أقسام:

**القسم الأول:** و هو التدريب ولا تحسب درجته في تقدير المفحوص و يتكون من سبع فقرات سهلة.

**القسم الثاني:** و يتكون من تسع فقرات متدرجة الصعوبة.

**القسم الثالث:** و يتكون أيضا من تسع فقرات متدرجة الصعوبة.

و كل فقرة من الفقرات في الأقسام الثلاثة عبارة عن شكل مركب يتضمن داخله شكلا بسيطا و يطلب من المفحوص اكتشافها و تعيين حدودها على الصفحة الأخيرة من الاختبار. و حدد القسم الأول دقيقتان و خمس دقائق للقسم الثاني بالإضافة إلى خمسة دقائق أخرى للقسم الثالث. (الملحق رقم 06)

## 1.1.2 تصحيح اختبار الأشكال المتضمنة ( الصورة الجمعية )

تعتبر إجابة المفحوص على كل فقرة صحيحة إذا استطاع أن يوضح جميع حدود الشكل البسيط المطلوب، أما الشكل الذي لم يحدد جميع أبعاده فلا يعتبر صحيحا و تعطي درجة واحدة على كل فقرة إجابتها صحيحة، و تجمع درجات المفحوص عن القسمين الثاني و الثالث فقط و تكون الدرجة النهائية للاختبار (18) درجة يحصل عليها المفحوص إذا

أجاب إجابات صحيحة و كلما زادت درجة الفرد في الاختبار كان ذلك دليلا على زيادة ميله إلى الاستقلال عن المجال الإدراكي، و كلما قل كان الاعتماد على المجال الإدراكي. (الشرقاوي، 1988: 5)

## 2.1.2 صدق اختبار الأشكال المتضمنة ( الصورة الجمعية )

### ❖ صدق الاختبار في البيئة العربية

من خلال دراسة كل من الخولي (1996) و الفرماوي(2003) واسعد الديري (2011) تبين أن المقياس يتمتع بدرجة عالية من الصدق، إذ قامت الباحثة علاء اسعد الديري بتطبيقه في البيئة الفلسطينية على عينة عشوائية من ضباط الإسعاف في قطاع غزة و الذي بلغ عددهم(30) مسعف، و قد قامت الباحثة بحساب الصدق عن طريق صدق التكوين وهو صدق الاتساق الداخلي للاختبار من خلال حساب معامل الارتباط بيرسون بين كل فقرة من فقرات الاختبار و الدرجة الكلية للمجال الذي ينتمي إليه، و كذلك تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين درجات كل مجال من مجالات الاختبار و الدرجة الكلية لفقراته كما هو مبين بالجدول التالي :

الجدول رقم (09): يوضح معاملات الارتباط بين كل مجال من مجالات الاختبار و الدرجة الكلية

للاختبار

معامل الارتباط	م	معامل الارتباط	م
0.666**	10	0.649**	1
0.701**	11	0.686**	2
0.544**	12	0.628**	3
0.613**	13	0.686**	4
0.555**	14	0.615**	5
0.654**	15	0.28**	6
0.502**	16	0.737**	7
0.573**	17	0.542**	8
0.433*	18	0.520**	9

\* دالة عند مستوى 0.05

\*\* دالة عند مستوى 0.01

يتضح من الجدول السابق أن جميع قيم فقرات اختبار الأشكال المتضمنة و الدرجة الكلية لفقراته دالة إحصائيا عند مستوى (0.01) و (0.05) مما يدل على تميز المجال بالاتساق الداخلي .

❖ **صدق الاختبار في البيئة الجزائرية** (صادق، 2012: 125)

قامت الباحثة سلمى صادق في دراستها المعنونة ب "التوافق الزوجي و علاقته بالأسلوب المعرفي و عوامل الشخصية" بحساب الصدق التكويني باستعمال طريقة الاتساق الداخلي و كانت النتائج كالآتي

الجدول رقم (10): يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل بند ببعده في اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية.

البعده	رقم البند	معامل الارتباط
القسم الثاني	01	0.32*
	02	0.35*
	03	0.34*
	04	0.58**
	05	0.45**
	06	0.45**
	07	0.51**
	08	0.33**
	09	0.55**
البعده	رقم البند	معامل الارتباط
القسم الثالث	01	0.37*
	02	0.47**
	03	0.40*
	04	0.52**
	05	0.47**
	06	0.43**
	07	0.70**
	08	0.54**

\*\* دال إحصائياً عند مستوى دلالة 0.01 \*دال إحصائياً عند مستوى دلالة 0.05

يتضح من خلال نتائج الجدول رقم (10) أن معاملات الصدق بين درجات كل بند من بنود اختبار الأشكال المتضمنة و الدرجة الكلية جاءت جيدة و هذا يدل على قوة التماسك الداخلي للبنود في كل بعد من الأبعاد. كما تم التحقق من صدق الاتساق الداخلي للاختبار

بكل بعد من أبعاده بالدرجة الكلية و ذلك بإيجاد معاملات الارتباط باستخدام معامل الارتباط يرسون و الجدول التالي يوضح ذلك:

الجدول رقم (11): يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل قسم بالدرجة الكلية للاختبار الأشكال المتضمنة (الصورة الجمعية)

معامل الارتباط	الاتساق الداخلي لأقسام اختبار الأشكال المتضمنة ( الصورة الجمعية )
0.97**	القسم الثاني
0.98**	القسم الثالث

\*\* دال إحصائياً عند مستوى الدلالة 0.01

يتضح من الجدول أن معاملات الارتباط لاختبار الأشكال المتضمنة جاءت جيدة و يدل ذلك على قوة التماسك الداخلي لفقرات الاختبار.

❖ صدق اختبار الأشكال المتضمنة ( الصورة الجمعية ) في الدراسة الحالية

تم حساب الاتساق الداخلي لفقرات المقياس على عينة الدراسة الاستطلاعية والبالغ عددها 44 مفردة وذلك بحساب معامل الارتباط بين كل فقرة والدرجة الكلية البعد التابعة له.

✓ قاعدة : إذا كانت  $r$  المحسوبة أكبر من  $r$  الجدولية ، فإنه يوجد ارتباط معنوي

✓ أو قاعدة أخرى: فإذا كانت قيمة SIG أقل من بمستوى دلالة 0.01، 0.05 فإنه يوجد ارتباط معنوي .

الجدول رقم (12): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات مقياس الاعتماد/الاستقلال باستخدام معامل الارتباط بيرسون

رقم الشكل	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة	رقم الشكل	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة
1	0,646**	0,000	دال	10	0,573**	0,000	دال
2	0,349*	0,020	دال	11	0,443**	0,003	دال
3	0,359*	0,017	دال	12	0,428**	0,004	دال
4	0,663**	0,000	دال	13	0,383*	0,010	دال
5	0,672**	0,000	دال	14	0,299*	0,049	دال
6	0,378*	0,011	دال	15	0,663**	0,000	دال
7	0,591**	0,000	دال	16	0,566**	0,000	دال
8	0,391**	0,009	دال	17	0,553**	0,000	دال
9	0,544**	0,000	دال	18	0,703**	0,000	دال

قيمة r الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة r الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات اختبار الأشكال المتضمنة ( الصورة الجمعية) والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائياً، حيث تراوحت قيمة r المحسوبة بين (0.299 و 0.703) وهي أكبر من قيمة r الجدولية ومنه تعتبر فقرات اختبار الأشكال المتضمنة (الصورة الجمعية) صادقة ومتسقة داخليا مع المجموع الكلي لدرجاته، لما وضعت لقياسه.

### 3.1.2. ثبات اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية

قامت الباحثة سلمى صادق في دراستها بحساب ثبات الاختبار بطريقة ألفا كرونباخ

و قدر معامل الثبات ب(0.76) و هو ثابت و مقبول. (صادق، 2012: 126)

كما قامت الباحثة علاء اسعد الديري بحساب الثبات بطريقة التجزئة النصفية و كان معامل الثبات بعد التعديل (0.848) و هذا يدل على أن الاختبار يتمتع بدرجة عالية من الثبات. (الديري، 2011: 101)

#### ❖ ثبات اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية في الدراسة الحالية

وقد تم التحقق من ثبات اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية من خلال معامل ألفا كرونباخ، كما هو مبين في الجدول الموالي:

الجدول رقم (13): يبين قيمة معامل Cronbach's Alpha

معامل Cronbach's Alpha		مقياس الاعتماد و الاستقلال على المجال الإدراكي
عدد الفقرات	القيمة	
18	0.786	جميع فقرات مقياس الاعتماد و الاستقلال على المجال الإدراكي

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال الجدول أعلاه نجد أن معامل الثبات ألفا كرونباخ أكبر من الحد الأدنى (0.6) في جميع أبعاد مقاييس أداة الدراسة مما يدل على ثبات أداة الدراسة. ومنه نستنتج أن أداة الدراسة التي أعدناها لمعالجة المشكلة المطروحة هي صادقة وثابتة في جميع فقراتها وهي جاهزة للتطبيق على عينة الدراسة الأساسية.

## 2.2 اختبار تزواج الأشكال المألوفة (ت ا م 20)

و هو من إعداد كاجان و زملائه (Kagan and al1664) و يقوم على أساس بعدين هما :

**بعد كمون الاستجابة :** و يقصد به الزمن الذي يمر في المحاولة الأولى للاستجابة  
**بعد الدقة :** و يتحدد بعدد الأخطاء التي يرتكبها المفحوص في محاولاته للوصول إلى الاستجابة الصحيحة. و قام حمدي الفرماوي بأعداد ثلاث صور لهذا الاختبار. و تقنينها على البيئة المصرية صور مناسبة للأطفال (ت ا م 10) ما قبل المرحلة الابتدائية و صور مناسبة للأطفال ما قبل المرحلة الابتدائية (ت ا م 12) ، و صور مناسبة للراشدين (ت ا م 20) و هي أداة الدراسة الحالية لأنها تتماشى و عينة الدراسة.

### 1.2.2 تصحيح اختبار تزواج الأشكال المألوفة (ت ا م 20)

يتطلب الأداء على هذه الاختبارات أن يماثل المفحوص بين شكل معياري و عدة بدائل لنفس الشكل المألوف ، مع وجود واحد فيما بينها مطابق تماما للشكل المعياري و تختلف بقية البدائل في عناصر دقيقة و يستخدم الفاحص ساعة إيقاف لتحديد الزمن الذي يمر في الاستجابة الأولى على كل مفردة كمون الاستجابة و يحسب عدد الأخطاء على كل مفردة ، فإذا كانت الاستجابة الأولى صحيحة فيطلب من المفحوص أن ينتقل إلى المفردة التالية و ذلك دون تدوين أي خطأ عليه ، أما إذا كانت الاستجابة خاطئة يطلب منه أن يحاول مرة و مرة إلى أن يشير إلى الشكل المطابق للشكل المعياري مع حساب عدد الأخطاء و أقصى عدد من الأخطاء يرتكبها المفحوص في أي مفردة سبع أخطاء، و تشمل النتائج في ورقة الإجابة مع الفاحص و يجمع عدد الأخطاء التي ارتكبها المفحوص في كل المفردات، و كذلك الزمن الذي يستغرقه ، ثم يحسب متوسط درجات الزمن ( الفرماوي، 1985). (الملحق رقم 07).

### 2.2.2 صدق اختبار تزواج الأشكال المألوفة ( ت ا م 20 )

قام حمدي الفرماوي (1985) بحساب صدق الاختبار باستخدام محك آخر حيث قام بحساب معامل الارتباط بين الزمن و عدد الأخطاء على اختبار تزواج الأكال المألوفة و اختبار لفظي أعده لقياس التأمل و الاندفاع و ذلك على عينة قوامها (100) طالب ثانوي و قد بلغ معامل الارتباط بين الاختبار اللفظي و كل من الزمن المستغرق في الإجابة (0,24) و عدد الأخطاء المحسوبة على اختبار تزواج الأشكال المألوفة (0,68) و القيمتان دالتان إحصائيا عند مستوى دلالة (0.01).

كما قام سعدي (1999) بالتأكد من صدق الاختبار على البيئة السعودية و ذلك عندما أجرى دراسة على المعلمين و المعلمات في المرحلة الابتدائية بمنطقة جازان حيث تأكد من صدقه فوجد معامل الارتباط بين الزمن و عدد الأخطاء لمجموعة المتروين (0.11) و معامل الارتباط بين الزمن و عدد الأخطاء لمجموعة المندفعين تساوي (0.24)، أما معامل الارتباط بين الزمن و عدد الأخطاء لمجموعة الأخيرين كانت (0.48).

### ❖ صدق الاختبار في البيئة الجزائرية

قامت الباحثة أمال بنين في دراستها المعنونة ب "علاقة الأسلوب المعرفي التروي الاندفاع بالاختيار الدراسي" بحساب صدق الاختبار عن طريق صدق التكويني بحساب صدق الاتساق الداخلي و يعتمد على حساب معاملات الارتباط بين درجة كل مفردة و الدرجة الكلية للمقياس الفرعي الذي تنتمي إليه، إذ تم حساب معامل الارتباط بين درجة كل مفردة من مفردات الاختبار و الدرجة الكلية لبعدي زمن الكمون و عدد الأخطاء و جاءت نتائج الدراسة كالآتي:

جدول رقم(14): يوضح معامل الارتباط بين درجة كل مفردة و الدرجة الكلية لبعء زمن الكمون و عدد الأخطاء

معامل الارتباط مع الدرجة الكلية		
عدد الأخطاء	زمن كمون الاستجابة الأولى	المفردة
0.449**	0.669**	السفينة
0.312*	0.695**	الهاتف
0.514**	0.773**	الطائر
0.514**	0.712**	رجل الأعمال
0.407**	0.698**	الأسد
0.421**	0.707**	التفاحة
0.453**	0.634**	القلم
0.561**	0.740**	الحذاء
0.427**	0.745**	السمكة
0.338*	0.714**	الساعة
0.478**	0.716**	الزجاجة
0.665**	0.767**	الشجرة
0.484**	0.716**	السيارة
0.467**	0.748**	الخريطة
0.336**	0.680**	الوجه
0.454**	0.659**	الفرشاة
0.331*	0.432**	الكاميرا
0.443**	0.795**	الوردة
0.453**	0.729**	العنكبوت
0.451**	0.615**	التلفزيون

يتضح من خلال الجدول رقم (14) أن قيم معاملات الارتباط بين درجة كل مفردة و الدرجة الكلية قد تراوحت بين (0.795) و (0.432) بالنسبة لبعء زمن الكمون و بين (0.665)

و(0.331) بالنسبة لبعء عدد الأخطاء مما يثبت وجود ارتباط موجب و دال إحصائياً بين درجة كل مفردة و درجة البعد الذي تنتمي إليه، و هو ما يشير إلى صدق الاتساق الداخلي للاختبار ببعديه .

كما تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين زمن كمون الاستجابة الأولى و عدد الأخطاء و كانت النتيجة معامل الارتباط (0.42) عند مستوى دلالة (0,01) و هو ارتباط عكسي دال إحصائياً عند مستوى (0,01) بين بعدي اختبار تزواج الأشكال المألوفة أي كلما ارتفع زمن الكمون كلما نقص عدد الأخطاء. (بنين، 2014: 97)

#### ❖ صدق اختبار تزواج الأشكال المألوفة ( ت ا م 20 ) في الدراسة الحالية

تم حساب الاتساق الداخلي لفقرات المقياس على عينة الدراسة الاستطلاعية والبالغ عددها 44 مفردة وذلك بحساب معامل الارتباط بين كل فقرة والدرجة الكلية البعد التابعة له. ✓ **بالنسبة لبعء الدقة:** حيث تم حساب معامل الارتباط بيرسون بين كل فقرة ( شكل) والدرجة الكلية لفقرات مقياس ( الاندفاع/ التروي) وهذا بالنسبة لعدد الأخطاء و المحاولات.

✓ قاعدة : إذا كانت ٢ المحسوبة أكبر من ٢ الجدولية ، فإنه يوجد ارتباط معنوي

✓ أو قاعدة أخرى : فإذا كانت قيمة SIG أقل من بمستوى دلالة 0.01، 0.05 فإنه يوجد ارتباط معنوي .

الجدول رقم (15): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات اختبار تزاوج الأشكال المألوفة بالنسبة لبعدها الدقة باستخدام معامل الارتباط بيرسون

رقم الشكل	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة	رقم الشكل	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة
السفينة	0,812**	0,000	دال	الزجاجة	0,764**	0,000	دال
التلفون	0,856**	0,000	دال	الشجرة	0,882**	0,000	دال
الطائر	0,849**	0,000	دال	العربة	0,685**	0,000	دال
الرجل	0,885**	0,000	دال	الخريطة	0,772**	0,000	دال
الاسد	0,652**	0,000	دال	الوجه	0,852**	0,000	دال
التفاحة	0,878**	0,000	دال	الفرشاة	0,854**	0,000	دال
القلم	0,725**	0,000	دال	الكاميرا	0,742**	0,000	دال
الحذاء	0,414**	0,005	دال	الوردة	0,590**	0,000	دال
السمك	0,544**	0,000	دال	العنكبوت	0,892**	0,000	دال
الساعة	0,735**	0,000	دال	التلفزيون	0,612**	0,000	دال

قيمة r الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة r الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات مقياس الاندفاع /التروي المعرفي والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائياً وهذا بالنسبة للمحاولات أفراد العينة، حيث تراوحت قيمة r المحسوبة بين (0.414 و 0.892) وهي أكبر من قيمة r الجدولية ومنه تعتبر فقرات المقياس ( الاندفاع /التروي) صادقة ومتسقة داخليا مع المجموع الكلي لدرجاته، لما وضعت لقياسه.

بالنسبة لبعده كمن الاستجابة: حيث تم حساب معامل الارتباط بيرسون بين كل فقرة (شكل) والدرجة الكلية ل فقرات مقياس (الاندفاع/ التروي) وهذا بالنسبة لزمن الاستجابة الأولى .

✓ قاعدة : إذا كانت  $r$  المحسوبة أكبر من  $r$  الجدولية ، فإنه يوجد ارتباط معنوي

✓ أو قاعدة أخرى : فإذا كانت قيمة SIG أقل من بمستوى دلالة 0.01، 0.05 فإنه يوجد ارتباط معنوي .

الجدول رقم (16): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات مقياس التروي/ الاندفاع بالنسبة لبعده كمن الاستجابة باستخدام معامل الارتباط بيرسون

النتيجة	Sig (مستوى المعنوية)	معامل الارتباط	الشكل	النتيجة	Sig (مستوى المعنوية)	معامل الارتباط	الشكل
دال	0,022	0,345*	الزجاجة	دال	0,003	0,442**	السفينة
دال	0,004	0,426**	الشجرة	دال	0,038	0,314*	التلفون
دال	0,000	0,606**	العربة	دال	0,010	0,386**	الطائر
دال	0,006	0,406**	الخريطة	دال	0,001	0,498**	الرجل
دال	0,000	0,504**	الوجه	دال	0,000	0,540**	الأسد
دال	0,000	0,582**	الفرشاة	دال	0,001	0,486**	التفاحة
دال	0,000	0,646**	الكاميرا	دال	0,001	0,487**	القلم
دال	0,000	0,517**	الوردة	دال	0,008	0,392**	الحذاء
دال	0,001	0,487**	العنكبوت	دال	0,000	0,695**	السمك
دال	0,000	0,611**	التلفزيون	دال	0,000	0,572**	الساعة

قيمة  $r$  الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة  $r$  الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات مقياس الاندفاع/ التروي والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائياً وهذا بالنسبة للزمن ، حيث تراوحت قيمة  $r$  المحسوبة بين (0.314 و 0.695) وهي أكبر من قيمة  $r$  الجدولية ومنه تعتبر فقرات

المقياس ( الاندفاع /التروي) صادقة ومتسقة داخليا مع المجموع الكلي لدرجاته، لما وضعت لقياسه.

### 3.2.2. ثبات اختبار تزواج الأشكال المألوفة ( ت ا م 20 )

قام حمدي الفرماوي (1985) بحساب الثبات بطريقة إعادة التطبيق بفترة زمنية فاصلة (17) يوما على عينة قدرها (100) طالب و طالبة بالثانوي و قد بلغ معامل ثبات الزمن المستغرق في الاستجابة (0.85) و عدد الأخطاء (0.68) بمستوى الدلالة للقيمتين.

(إيهاب إبراهيم، 2001 : 96)

و في نفس المجال قام الصعدي(1999) بإعادة الاختبار و ذلك للتأكد من ثباته فوجد أن معامل الارتباط لكل من الزمن و عدد الأخطاء في التطبيقين كالتالي ( 0.995 ) للزمن و ( 0.901 ) للأخطاء.

### ❖ ثبات الاختبار في البيئة الجزائرية

قامت الباحثة بحساب الثبات بطريقتي التجزئة النصفية و الفاكرونباخ و كانت قيم معاملات الثبات عالية و دالة إحصائيا عند مستوى(0,01) مما يعني ثبات الاختبار ببعديه و منه الاختبار يتمتع بدرجات عالية من الصدق و الثبات و صالح لاستعماله في البيئة الجزائرية.

### ❖ ثبات اختبار تزواج الأشكال المألوفة في الدراسة الحالية

وقد تم التحقق من ثبات المقياس من خلال معامل ألفا كرونباخ، كما هو مبين في الجدول الموالي:

الجدول رقم (17) : يبين قيمة معامل Cronbach's Alpha لإختبار تزواج الأشكال المؤلفات

معامل Cronbach's Alpha		اختبار تزواج الأشكال المؤلفات ( 20 م ت )
عدد الفقرات	القيمة	
20	0,958	جميع فقرات اختبار تزواج الأشكال المؤلفات بالنسبة لعدد كمون الاستجابة
20	0,827	جميع فقرات اختبار تزواج الأشكال المؤلفات بالنسبة لعدد الدقة

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال الجدول أعلاه نجد أن معامل الثبات ألفا كرومباخ أكبر من الحد الأدنى (0.6) في جميع أبعاد مقاييس أداة الدراسة مما يدل على ثبات أداة الدراسة. ومنه نستنتج أن أداة الدراسة التي أعدناها لمعالجة المشكلة المطروحة هي صادقة وثابتة في جميع فقراتها وهي جاهزة للتطبيق على عينة الدراسة.

### 3.2 قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

من إعداد كوستا و ماكري ' Costa –Mccrae 1992 ' تعريب و تقنين بدر الدين الأنصاري(2001)، و تعتبر هذه القائمة واحدة من أحدث النماذج التي تم تطويرها لوصف الشخصية. ( Digman J M 1990 p423 ) (الملحق رقم 08). و تتكون من (60) فقرة تقيس خمسة أبعاد أساسية في الشخصية بواقع 12 فقرة لكل بعد ، منها ماهو ايجابي و منها ماهو سلبي و ذلك على النحو التالي:

الجدول رقم (18): يوضح توزيع عبارات المقياس على مجالاته

المجال	العبارات الموجبة و أرقامها	العبارات السالبة و أرقامها	مجموع العبارات
العصابية	26-36-41-51-56-21-6-	1-16-31-46	12
الانبساطية	2-7-17-22-32-37-47-52	12-27-42-57	12
الانفتاح على الخبرة	13-28-43-53-58	3-8-18-23-33-38-48	12
الموافقة	4-19-34-49	9-14-24-29-39-44-54-	12
يقظة الضمير	5-10-20-25-35-40-50-	15-30-45-55	12

**العصابية:** حدد كوستا و ماكري (Mccrae&Costa) عدة أوجه لعامل العصابية و هم: القلق، الغضب و العدائية، الاكتئاب و تثبيط العزيمة، لوم الذات، الاندفاع و التهور، الإنعصاب و القابلية للإنجراف، إن يميز الأفراد ذوي المستويات العالية في العصابية بقلق أعلى أثناء تفاعلاتهم و استقرار ادني في الانفعالات و زيادة مشاعر سلبية أخرى كالغضب و العدائية و الاندفاع و عدم القدرة على تحمل الضغوط .

**الانبساطية:** اظهر كوستا و ماكري (Mccrae &Costa) أن المنبسط هو شخص لبق، و متفائل و مبتهج، و مستمتع بالإثارات و التغييرات في حياته.

( Mccrae & Costa. ,1990, p 415)

**الانفتاح على الخبرة:** و يتضمن السعي الدؤب و الإعجاب بالخبرات الجديدة و الذكاء و الانفتاحية و الإبداعية و الاعتقاد في عالم عادل و الانهماك العقلي و الحاجة للتنوع و الحساسية الجمالية و قيم اللاتسلطية و الانفتاح على مشاعر الآخرين و خبراتهم الانفعالية. ( هريدي ، ظريف ، 2002: 46-78 ).

**الموافقة:** تعني توافق الناس مع الآخرين، أو قدرتهم على موافقة الآخرين، و المواظبة على السلوكات المقبولة اجتماعيا، و يحافظون على المعايير الاجتماعية ،و المبادئ الأخلاقية المقبولة و المرغوبة ،و زيادة تمسكهم بالنظم و القوانين المسيرة للحياة الاجتماعية بصفة عامة .(بوطبال ، 2014: 144 )

**ليقظة الضمير:** هو مصطلح يشير إلى المساييرة و التحكم في الاندفاعات. إذ بين عبد الخالق و الأنصاري أن ليقظة الضمير سمات نموذجية و هي : النظام و التمكن و التأثير و الثقة و التعاون. و أهم ما يميز ذوي الضمير الحي خاصة فيما يتعلق بالجانب المروري هو ضبط النفس و التسامح .

### 3.2. 1. طريقة تصحيح قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

يبدأ التصحيح باستخدام خمسة مفاتيح تصحيح للقائمة في كل مقياس فرعي على حدة بإعطاء كل بند في المقياس فرعي درجة تتراوح بين (1-5) و ذلك في جميع بنود المقياس ماعدا البنود المعكوسة، في كل مقياس فرعي و التي تصحح في الاتجاه العكسي ( 5-4-3-2-1 و بعدها يتم جمع الدرجة الكلية على المقياس الفرعي الواحد. ( الأنصاري ، 2002: 741)

### 2.3.2. صدق قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

تتمتع القائمة بصورة سيكومترية عالية فقد استخدمت على نطاق واسع من الدراسات و ثبت صدقها في العديد من الدول فقد قامت الباحثة إيمان عبد الكريم ذيب (2012) بحساب صدق القائمة عن طريق صدق المحكمين و صدق البناء و أثبتت نتائج دراستها أنها تتمتع بالصدق .

#### ❖ صدق الاختبار في البيئة الجزائرية

قامت الباحثة صادق سلمى في دراستها المعنونة بالأسلوب المعرفي و علاقته بالتوافق الزوجي بالتحقق من صدق الاتساق الداخلي لقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لكل بند ببعده و ذلك بإيجاد معاملات الارتباط باستخدام معامل الارتباط برسون حسب الجدول التالي:

الجدول رقم (19): يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل بند ببعده في قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية .

البعـد	رقم البند	معامل الارتباط	البعـد	رقم البند	معامل الارتباط
العصابية	01	0.36*	الانبساط	02	0.42*
	06	0.32*		07	0.42**
	11	0.54**		12	0.52**
	16	0.68**		17	0.44**
	21	0.53**		22	0.50**
	26	0.45**		27	0.37*
	31	0.37*		32	0.39*
	36	0.31*		37	0.46**
	41	0.69**		42	0.48**
	46	0.30*		47	0.54**
	51	0.60**		52	0.57**
	56	0.62**		57	0.36*
الصفـاوة	0.3	0.35*	الضمير	05	0.35*
	08	0.40*		10	0.61**
	13	0.40*		15	0.35*
	18	0.43*		20	0.55**
	23	0.39*		25	0.45**
	28	0.35*		30	0.49**
	33	0.35*		35	0.55**
	38	0.35*		40	0.42*
	43	0.37*		45	0.37*
	48	0.32*		50	0.35*
	53	0.42*		55	0.40*
	58	0.41*		60	0.35*

\*\* دال إحصائيا عند 0.01

\* دال إحصائيا عند 0.05

معامل الارتباط	رقم البند	البعد
0.30*	04	الطبية
.031*	09	
0.34*	14	
0.33*	19	
0.30*	24	
0.33*	29	
0.31*	34	
0.42*	39	
0.33*	44	
0.31*	49	
0.35*	54	
0.31*	59	

يتضح من الجدول رقم(19): وجود علاقة ايجابية لكل بعد فرعي و البنود التي تنتمي إليه جاءت معاملات الارتباط دالة إحصائيا عند مستوى الدلالة 0.01 و 0.05.

كما تم حساب معامل الارتباط بين كل بعد من أبعاده بالدرجة الكلية للاختبار حسب الجدول التالي:

الجدول رقم (20): يوضح الاتساق الداخلي لارتباط كل بعد بالدرجة الكلية لقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية .

معامل الارتباط	الاتساق الداخلي لأبعاد القائمة
0.55**	العصائية
0.54**	الانبساطية
0.49**	الصفاوة
0.48**	الطيبة
0.59**	يقظة الضمير

\*\*دالة إحصائية عند مستوى الدلالة 0.01

من خلال الجدول نلاحظ أن معاملات الارتباط جاءت دالة عند مستوى الدلالة 0.01 و هو ما يدل على تماسك كل بعد من أبعاده.

#### ❖ حساب صدق قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية في الدراسة الحالية

تم حساب الاتساق الداخلي لفقرات المقياس على عينة الدراسة الاستطلاعية والبالغ عددها 44 مفردة وذلك بحساب معامل الارتباط بين كل فقرة والدرجة الكلية البعد التابعة له.

✓ قاعدة : إذا كانت  $r$  المحسوبة أكبر من  $r$  الجدولية ، فإنه يوجد ارتباط معنوي

✓ أو قاعدة أخرى: فإذا كانت قيمة SIG اقل من مستوى دلالة 0.01، 0.05 فإنه يوجد ارتباط معنوي

▪ صدق الاتساق الداخلي لفقرات بعد العصابية

الجدول رقم (21): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد العصابية باستخدام معامل الارتباط

بيرسون

الرقم	الفقرة	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة
1	أنا لست قلقا .	0,385**	0,010	دال
6	اشعر بأني أدنى من الآخرين .	0,429**	0,004	دال
11	عندما أكون تحت قدر هائل من الضغوط اشعر أحيانا كما لو إنني سوف انهار .	0,501**	0,000	دال
16	نادرا ما اشعر بالوحدة أو الكآبة .	0,406**	0,006	دال
21	اشعر كثيرا بالتوتر والنفرة .	0,558**	0,000	دال
26	اشعر أحيانا بأنه لا قيمة لي .	0,664**	0,000	دال
31	نادرا ما اشعر بالخوف أو القلق .	0,475**	0,001	دال
36	اغضب كثيرا من الطريقة التي يعاملني بها الناس .	0,450**	0,002	دال
41	غالبا عندما تسوء الأمور تثبط همتي واشعر كما لو كنت استسلم .	0,286	0,060	دال
46	نادرا ما أكون حزينا أو مكتئبا .	0,526**	0,000	دال
51	اشعر غالبا بالعجز وبحاجة لشخص ليحل مشاكلي .	0,450**	0,002	دال
56	أحيانا كنت خجولا جدا لدرجة إنني حاولت الاختفاء .	0,547**	0,000	دال

قيمة r الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة r الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS .V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات بعد

العصابية والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائية، حيث قيمة r المحسوبة اكبر من قيمة r

الجدولية ومنه تعتبر فقراته صادقة ومتسقة داخليا، لما وضعت لقياسه.

▪ صدق الاتساق الداخلي لفقرات بعد الانبساطية

الجدول رقم (22): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد الانبساطية باستخدام معامل الارتباط بيرسون

الرقم	الفقرة	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة
2	أحب أن يكون حولي عددا كبيرا من الناس .	0,626**	0,000	دال
7	اضحك بسهولة .	0,573**	0,000	دال
12	لا اعتبر نفسي شخص مفرح .	0,784**	0,000	دال
22	أحب أن أكون في مكان حيث يوجد الفعل أو النشاط	0,691**	0,000	دال
17	استمتع حقا بالتحدث مع الناس .	0,765**	0,000	دال
27	أفضل عادة عمل الأشياء بمفردي .	0,591**	0,000	دال
32	اشعر كثيرا وكأنني أفيض قوة ونشاطا .	0,662**	0,000	دال
37	أنا شخص مبتهج ومفعم بالحيوية والنشاط .	0,484**	0,001	دال
42	إنني لست بمتفائل مبتهج .	0,569**	0,000	دال
47	حياتي تجري بسرعة .	0,661**	0,000	دال
52	أنا شخص نشيط جدا .	0,515**	0,000	دال
57	أفضل أن أدير أمور نفسي عن أن أكون قائدا للآخرين.	0,740**	0,000	دال

قيمة r الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43// قيمة r الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات بعد الانبساطية والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائياً، حيث قيمة r المحسوبة اكبر من قيمة r الجدولية ومنه تعتبر فقراته صادقة ومتسقة داخليا، لما وضعت لقياسه.

▪ صدق الاتساق الداخلي لفقرات بعد الانفتاح على الخبرة

الجدول رقم (23): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد الانفتاح على الخبرة باستخدام معامل الارتباط بيرسون

الرقم	الفقرة	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة
3	لا أحب أن أبدد وقتي في أحلام اليقظة .	0,431**	0,004	دال
43	أحيانا عندما أقرأ شعرا أو انظر إلى قطعة من الفن اشعر بقشعريرة ونوبة من الاستثارة.	0,372*	0,013	دال
53	لدي الكثير من حب الاستطلاع الفكري	0,398**	0,007	دال
8	عندما استدل على الطريقة الصحيحة لعمل شي استمر إليها .	0,478**	0,001	دال
13	تعجبي التصميمات الفنية التي أجدها في الفن أو الطبيعة	0,612**	0,000	دال
18	اعتقد إن ترك الطلاب يستمعون إلى متحدثين يتجادلون يمكن فقط أن يشوش تفكيرهم ويضللهم .	0,328*	0,030	دال
23	ليس للشعر أي تأثير علي .	0,850**	0,000	دال
28	أجرب كثيرا الأكلات الجديدة والأجنبية .	0,649**	0,000	دال
33	نادرا ما ألاحظ المشاعر والحالات المزاجية التي تحدثها البيئات المختلفة	0,432**	0,003	دال
38	اعتقد بأنه علينا أن نلجأ إلى السلطات الدينية للبت في الأمور الأخلاقية.	0,725**	0,000	دال
48	لدي اهتمام قليل في التأمل في طبيعة الكون أو الظروف الإنسانية.	0,636**	0,000	دال
58	كثيرا ما استطيع باللعب في النظريات والأفكار المجردة	0,402**	0,007	دال

قيمة r الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة r الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05.

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات بعد الانفتاح على الخبرة والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائياً، حيث قيمة  $r$  المحسوبة أكبر من قيمة  $r$  الجدولية ومنه تعتبر فقراته صادقة ومتسقة داخلياً، لما وضعت لقياسه.

▪ صدق الاتساق الداخلي لفقرات بعد الموافقة

الجدول رقم (24): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد الموافقة باستخدام معامل الارتباط بيرسون

الرقم	الفقرة	معامل الارتباط	Sig	النتيجة
9	ادخل كثيرا في نقاش مع أفراد عائلتي وزملائي في العمل .	0,394**	0,008	دال
14	يعتقد بعض الناس بأنني أناني ومغرور .	0,593**	0,000	دال
19	أفضل التعاون مع الآخرين على التنافس معهم .	0,417**	0,005	دال
24	أميل إلى الشك والسخرية من نوايا الآخرين .	0,564**	0,000	دال
29	اعتقد بان معظم الناس سوف تستغلك إذا سمحت لهم بذلك .	0,316*	0,036	دال
34	يحبني معظم الناس الذين اعرفهم .	0,691**	0,000	دال
39	يعتقد بعض الناس بأنني بارد وحذر .	0,473**	0,001	دال
44	أنا صلب الرأي ومتشدد في اتجاهاتي .	0,697**	0,000	دال
43	أحيانا عندما أقرأ شعرا أو انظر إلى قطعة من الفن اشعر بقشعريرة ونوبة من الاستثارة.	0,694**	0,000	دال
54	إذا لم أكن أحب بعض الناس ادعهم يعرفون ذلك.	0,501**	0,001	دال
49	أحاول أن أكون حذرا ويقظا ومراع لمشاعر الآخرين .	0,481**	0,001	دال
59	إذا كان ضروريا يمكن أن أتحايل على الناس للحصول على ما أريد.	0,925**	0,000	دال

قيمة  $r$  الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة  $r$  الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات بعد الموافقة والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائياً، حيث قيمة  $r$  المحسوبة أكبر من قيمة  $r$  الجدولية ومنه تعتبر فقراته صادقة ومتسقة داخلياً، لما وضعت لقياسه.

▪ صدق الاتساق الداخلي لفقرات بعد يقظة الضمير

الجدول رقم (25): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات البعد يقظة الضمير باستخدام

معامل الارتباط بيرسون

الرقم	الفقرة	معامل الارتباط	Sig	النتيجة
10	أنا جيد إلى حد ما في دفع نفسي لانجاز الأشياء في وقتها المحدد .	0,587**	0,000	دال
15	إنني لست بالشخص الذي يحافظ جدا على النظام .	0,575**	0,000	دال
20	أحاول انجاز الأعمال المحددة لي بضمير .	0,578**	0,000	دال
25	لدي مجموعة أهداف واضحة أسعى إلى تحقيقها بطريقة منظمة.	0,597**	0,000	دال
30	أضيق الكثير من الوقت قبل أن استقر لكي اعمل .	0,456**	0,002	دال
35	اعمل باجتهاد في سبيل تحقيق أهدافي .	0,727**	0,000	دال
40	عندما أتعهد بشي استطيع دائما الالتزام به ومتابعته للنهائية .	0,424**	0,004	دال
45	أحيانا لا يوثق بي ولا يعتمد علي كما ينبغي أن أكون .	0,460**	0,002	دال
50	أنا إنسان منتج دائما انهي العمل .	0,809**	0,000	دال
53	لدي الكثير من حب الاستطلاع الفكري .	0,527**	0,000	دال
55	لم ابد مطلقا على إنني قادر على أن أكون منظما.	0,761**	0,000	دال
60	أكافح من اجل التميز في كل شي أقوم به .	0,738**	0,000	دال

قيمة  $r$  الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة  $r$  الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات بعد يقظة الضمير والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائياً، حيث قيمة  $r$  المحسوبة أكبر من قيمة  $r$  الجدولية ومنه تعتبر فقراته صادقة ومتسقة داخلياً، لما وضعت لقياسه.

❖ صدق الاتساق البنائي لقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية :

يعتبر صدق الاتساق البنائي أحد مقاييس صدق أداة الدراسة، حيث يقيس مدى تحقق الأهداف التي تسعى الأداة الوصول إليها، ويبين صدق الاتساق البنائي مدى ارتباط كل بعد من أبعاد قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية بالدرجة الكلية لفقراته مجتمعة، والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (26): يوضح صدق الاتساق البنائي قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

النتيجة	Sig	معامل الارتباط	الأبعاد	
دال	0,009	0,388**	1	قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية
دال	0,000	0,782**	2	
دال	0,000	0,709**	3	
دال	0,000	0,833**	4	
دال	0,000	0,699**	5	

قيمة  $r$  الجدولية : 0.38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة  $r$  الجدولية : 0.294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل بعد والمعدل الكلي لفقرات قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية دالة إحصائياً ، حيث قيمة  $r$  المحسوبة أكبر من قيمة  $r$  الجدولية ومنه تعتبر الأبعاد صادقة ومتسقة ، لما وضعت لقياسه .

### 3.3.2 ثبات قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية في البيئة العربية

قامت الباحثة إيمان عبد الكريم نيب بحساب الثبات بطريقة الاختبار و إعادة الاختبار و تطبيقه مرة أخرى على العينة نفسها و باستعمال معامل الارتباط برسون للتعرف على طبيعة العلاقة بين درجات التطبيق الأول، و الثاني وقد بلغ معامل ثبات العصابية (0.91) و الانبساطية(0.89) و عامل الانفتاح على الخبرة(0.91) و الطيبة (0.84) و يقظة الضمير (0.81) و أظهرت النتائج أن معاملات الثبات عالية و منه القائمة تتمتع بثبات عال. (نيب، 2012 : 522).

في ضوء معادلة الفاكرونباخ قدر معامل ثبات المقياس ب 0.58 للعصابية، 0.53 للإنسباط، 0.43 للصفاء، 0.42 للطيبة، 0.58 ليقظة الضمير و هي معاملات ثابتة و مقبولة. (صادق، 2011-126-128).

#### ❖ ثبات قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية في الدراسة الحالية

وقد تم التحقق من ثبات قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية من خلال معامل ألفا كرونباخ، كما هو مبين في الجدول الموالي:

جدول رقم (27): يبين قيمة معامل Cronbach's Alpha أداة الدراسة

معامل Cronbach's Alpha		قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية		
عدد العبارات	القيمة			
12	0.690	1	العصابية	أبعاد قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية
12	0,699	2	الانبساطية	
12	0,632	3	الانفتاح على الخبرة	
12	0,640	4	الموافقة	
12	0,753	5	يقظة الضمير	
60	0,675	جميع فقرات قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية		
قيمة r الجدولية : 0.3579 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 49 // قيمة r الجدولية : 0.2765 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 49				

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال الجدول أعلاه نجد أن معامل الثبات ألفا كرومباخ أكبر من الحد الأدنى (0.6) في جميع أبعاد مقاييس أداة الدراسة مما يدل على ثبات أداة الدراسة. ومنه نستنتج أن أداة الدراسة التي أعدناها لمعالجة المشكلة المطروحة هي صادقة وثابتة في جميع فقراتها وهي جاهزة للتطبيق على عينة الدراسة.

#### 4.2 مقياس التفاؤل غير الواقعي من إعداد طالبة الباحثة

##### 1.4.2. خطوات بناء مقياس التفاؤل غير الواقعي:

لتحقيق أهداف الدراسة كان لزاماً على الباحثة بناء مقياس لقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة، لذا قامت الطالبة الباحثة بالإجراءات التالية:

أولاً:مراجعة الأدب و التراث السيكولوجي و الإطلاع على الدراسات و البحوث العربية

و الأجنبية التي تناولت هذا المتغير من حيث مفهومه و علاقته ببعض المتغيرات ، و ما لاحظته الباحثة هو ندرة الدراسات خاصة العربية في تناول هذا المتغير بشئ من التفصيل.

ثانيا.الإطلاع على المقاييس التي استهدفت إلى قياس التفاؤل غير الواقعي كمقياس بدر محمد الأنصاري 2001 الذي طبقه على عينة من طلاب جامعة الكويت، و تراوحت أعمارهم بين (17-22 سنة).

. مقياس وانشتين (1980 weinstein).

. مقياس التفاؤل غير الواقعي(2011) للباحثين مشاشو قرمية و زعابطة سيرين هاجر، حيث طبقت زعابطة المقياس على عينة من سائقي السيارات السياحية بمدينة سيدي بلعباس، أما الباحثة مشاشو قرمية طبقه على عينة من المدخنين المصابين و غير المصابين بسرطان الرئة.

ثالثا.إجراء لقاءات مع مجموعة من سائقي الوزن الثقيل المتواجدون عبر حظيرة الشاحنات المتواجدة بالمنطقة الصناعية بالمسيلة و سائقي الشاحنات بالحظيرة خارج المنطقة العمرانية المويلحة بالمسيلة .

و قد قامت الباحثة بطرح تساؤل لهم و هو ذكر الأحداث الإيجابية التي يزيد احتمال وقوعها لهم و الأحداث السلبية التي يقل حدوثها لهم و الهدف من هذا اللقاء هو التعرف على الجوانب التي ينبغي تضمينها في المقياس.

و على ضوء المعلومات التي تم الحصول عليها استخلصت الباحثة مجموعة من البنود التي يمكن أن تقيس هذا المتغير و قامت الباحثة بإدماج الفقرات و البنود المشابهة

و إعادة صياغة بعض الفقرات و تصنيف البنود الإيجابية و البنود السلبية.

. و بعد الانتهاء من هذه الإجراءات أصبح المقياس في صورته الأولية يتكون من 39 بند (ملحق رقم 09). تم تطبيقه على عينة الدراسة الاستطلاعية المقدره ب44 سائق شاحنة متورط في حادث مرور مميت .

#### 2.4.2. تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي :

تتم الاستجابة على مقياس التفاؤل غير الواقعي وفقا لتدرج خماسي البدائل على طريقة ليكرت، و تتراوح درجة كل فقرة من فقرات المقياس من 5 الي 1 درجات على التوالي للبدائل كمايلي:

تعطى الإجابة موافق بشدة 5 درجات، في حين تعطى الإجابة موافق 04 درجات، محايد تعطى له 03 درجات، معارض له 02 درجات و معارض بشدة 01 درجة هذا في حالة البنود السارة أي الموجبة الاتجاه.

و في حالة البنود المفجعة أي السالبة الاتجاه تعطى العكس. و على المبحوث أن يحدد مدى انطباق كل فقرة عليه بوضع علامة (X) أمام الإجابة المختارة. و تتراوح الدرجة التي يحصل عليها المفحوص على المقياس من 36 — 180 درجة.

و تدل الدرجة المرتفعة على ارتفاع التفاؤل غير الواقعي، و الدرجة المنخفضة تدل على انخفاض التفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة.

**البنود السارة (الإيجابية) :** 22 بند ايجابي.

**البنود المفجعة (السلبية):** 14 بند سلبي.

**البنود الإيجابية هي :** 1، 2، 4، 5، 7، 8، 10، 11، 13، 14، 17، 18، 20، 21، 23، 24، 26، 28، 30، 33، 35، 36.

البنود السلبية هي: 3، 6، 9، 12، 15، 16، 19، 22، 25، 27، 29، 31، 32، 34.

تكون المقياس في صورته الأولية من 39 بند و قد قامت الطالبة بحساب صدق و ثبات المقياس.

### 3.4.2. الخصائص السيكومترية لمقياس التفاؤل غير الواقعي

تم حساب الصدق للمقياس على عينة قوامها 44 سائق شاحنة ارتكبوا حوادث مرور قاتلة فاخترنا حساب صدق البناء وهو حساب صدق الاتساق الداخلي الذي هو احد أنواع الصدق الذي يبحث عن قوة الارتباط بين درجة كل بند و الدرجة الكلية للمقياس. و يعد هذا الإجراء مؤشرا من مؤشرات صدق البنود إذ يشير الارتباط الدال بين درجة البند و درجة المقياس ككل إلى قدرة البند على قياس ما يقيسه المقياس ككل ( Annastasi, 1997, 211 ) فضلا عن أن ارتباط البند بالدرجة الكلية للمقياس يعد مؤشرا من مؤشرات القدرة التمييزية للبند ( Annastasi, 1997, 156 ) كما تم حساب الصدق التمييزي .

### أولا. حساب صدق الاتساق الداخلي

تم حساب الاتساق الداخلي لفقرات المقياس على عينة الدراسة الاستطلاعية والبالغ عددها 44 مفردة وذلك بحساب معامل الارتباط بين كل فقرة والدرجة الكلية البعد التابعة له. ✓ قاعدة : إذا كانت  $r$  المحسوبة أكبر من  $r$  الجدولية، فإنه يوجد ارتباط معنوي. ✓ أو قاعدة أخرى: فإذا كانت قيمة SIG اقل من بمستوى دلالة 0.01، 0.05 فإنه يوجد ارتباط معنوي.

## الفصل السادس ————— الإجراءات الميدانية للدراسة

الجدول رقم (28): يوضح مدى الاتساق الداخلي لفقرات مقياس التفاؤل غير الواقعي باستخدام معامل الارتباط بيرسون

الرقم	الفقرة	معامل الارتباط	Sig (مستوى المعنوية)	النتيجة
1.	تسير الأمور دوما بالطريقة التي أريدها	0,386**	0,010	دال
2.	سأجوب العالم مستقبلا	0,601**	0,000	دال
3.	يصاب احد أولادي بالإعاقة	0,622**	0,000	دال
4.	كل الناس تمدحني و تود مصادقتي	0,630**	0,000	دال
5.	أتوقع الحصول دوما على المراتب الأولى	0,344*	0,022	دال
6.	أصاب بنوبة قلبية قبل سن الخمسين	0,579**	0,000	دال
7.	أكون مميزا حيثما وجدت	0,619**	0,000	دال
8.	يتحسن وضعي المالي عام بعد عام	0,581**	0,000	دال
9.	أتورط في حادث مرور مفضي الي الموت	0,514**	0,000	دال
10.	يستحيل أن أكون سلبيا في المجتمع	0,559**	0,000	دال
11.	أحقق كلما أصبو إليه في الحياة	0,350*	0,019	دال
12.	يتشوه جسمي جراء حادث	0,602**	0,000	دال
13.	لا أتورط في المخالفات المرورية	0,698**	0,000	دال
14.	أعيش فوق سن الثمانين	0,640**	0,000	دال
15.	تسرق جميع ممتلكاتي	0,682**	0,000	دال
16.	يمكنني امتلاك ثروة طائلة	0,048	0,755	غير دال
17.	لن ارتكب حادث مرور طيلة حياتي	0,166	0,282	غير دال
18.	أصاب بالجنون	0,675**	0,000	دال
19.	يخبئ لي الزمن مفاجآت سارة	0,673**	0,000	دال
20.	استحالة أن اخدع من اقرب الناس إلي	0,716**	0,000	دال
21.	يتحطم منزلي جراء كارثة طبيعية	0,309*	0,041	دال
22.	لن أتعرض للأمراض المعدية طيلة حياتي	0,491**	0,000	دال
23.	كل مشاريعي تكلل بالنجاح	0,661**	0,000	دال
24.	أتعرض لمجرمين و افقد حياتي	0,721**	0,000	دال
25.	أتمتع بصحة جيدة مدى الحياة	0,611**	0,000	دال
26.	يلازمني الحظ السعيد طيلة حياتي	0,692**	0,000	دال
27.	اطرد من العمل	0,410**	0,006	دال

## الفصل السادس ————— الإجراءات الميدانية للدراسة

28.	أنجب طفلا موهوبا	0,331*	0,028	دال
29.	أفقد أفراد عائلتي في حادث مرور	-0,136	0,378	غير دال
30.	أنجب طفلا معاقا	0,690**	0,000	دال
31.	يبدو لي المستقبل زاهرا	0,675**	0,000	دال
32.	يبتتر جزء من أطراف جسمي	0,300*	0,048	دال
33.	استطيع أن أتعامل بارتياح مع كل الناس	0,406**	0,006	دال
34.	أكمل بقية حياتي مقعدا في كرسي	0,421**	0,004	دال
35.	أتعرض للسجن	0,395**	0,008	دال
36.	غدني يكون دوما أفضل من يومي	0,366*	0,015	دال
37.	أصاب بأحد أمراض السرطان	0,341*	0,025	دال
38.	المركبة التي أقودها تجعلني في منأى من أخطار حوادث المرور	0,685**	0,000	دال
39.	امتلك سيارة فاخرة	0,299*	0,048	دال
قيمة r الجدولية : 0,38 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة حرية 43 // قيمة r الجدولية : 0,294 عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة حرية 43				

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

\*\* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.01 ..... \* تعني مقارنة قيمة sig بمستوى دلالة 0.05

من خلال الجدول أعلاه نجد معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات مقياس التفاؤل غير الواقعي والمعدل الكلي لفقراته دالة إحصائيا، حيث نجد أن معاملات الارتباط المحسوبة لكل فقرة من فقراته اكبر من قيمة r الجدولية، كما أن قيمة SIG (مستوى المعنوية) اقل من مستوى دلالة 0.01، 0.05 في جميع فقرات مقياس التفاؤل غير الواقعي أي يوجد ارتباط معنوي ومنه تعتبر فقراته صادقة ومنتسقة داخليا، لما وضعت لقياسه.

وبينما الفقرة رقم 16 ورقم 17 ورقم 29 غير دالة إحصائيا حيث أن r المحسوبة اقل من قيمة r الجدولية، أي لا يوجد ارتباط معنوي لذا يتوجب حذفها من مقياس التفاؤل غير الواقعي. و بذلك صارت بنود المقياس في صورته النهائية 36 بندا. (الملحق رقم 10)

ثانياً: حساب الصدق التمييزي ( المقارنة الطرفية )

- قامت الباحثة بترتيب درجات عينة الدراسة الاستطلاعية ( 44 فرد) في مقياس التفاؤل غير الواقعي وتقسيم الدرجات إلى طرفين علوي وسفلي، ثم بعد ذلك تم استخدام اختبار ' T Test ' للكشف عن الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين العينة الأولى العلوية والعينة الثانية سفلية : (T Test pour échantillons indépendants) وأيضاً باعتماد على المتوسط الحسابي والانحراف المعياري للطرفين كمايلي:
- والقاعدة الرفض والقبول هي إذا كانت قيمة ' T ' المحسوبة أكبر من قيمة ' T ' المجدولة عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية ( 42 ) فإنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية.
- أو قاعدة أخرى : فإذا كانت قيمة SIG اقل من بمستوى دلالة 0.01 فإنه يوجد فروق ذات دلالة إحصائية

الجدول رقم (29): يوضح حساب الصدق التمييزي لمقياس التفاؤل غير الواقعي

المتغير	الطرفين	حجم العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	T المحسوبة	SIG	الدلالة الإحصائية
التفاؤل غير الواقعي	علوي	11	130,3636	3,79907	9,406	0.000	توجد فروق
	سفلي	11	141,2727	3,89361			

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال الجدول أعلاه نجد:

أن المتوسط الحسابي لفئة الطرف العلوي يساوي (130.36) وبالنسبة لفئة الطرف السفلي يساوي ب(141.27)، أما قيمة T المحسوبة قدرت ب(9.406) وهي اكبر من T الجدولية و بالتالي **توجد فروق دالة إحصائية بين الطرفين** . وإذن نستنتج أن مقياس التفاؤل غير الواقعي يتمتع بدرجة عالية من الصدق.

#### 4.4.2. حساب ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي

أولا :حساب معامل الثبات بطريقة ألفا كرونباخ

وقد تم التحقق من ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي من خلال معامل ألفا كرونباخ، كما هو مبين في الجدول الموالي:

جدول رقم (30): يوضح ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي بطريقة ألفا كرونباخ

بعد حذف العبارات غير متسقة داخليا مع محورها				قبل حذف أي عبارة غير متسقة داخليا مع محورها			
النتيجة	عدد الفقرات	يصبح معامل ألفا كرونباخ	رقم العبارة المحذوفة	النتيجة	عدد الفقرات	معامل ألفا كرونباخ	المقياس
يرتفع قيمة الثبات	36	0,738	29,17,16	ثابت	39	0,648	الكلي

المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال الجدول أعلاه نجد أن معامل الثبات ألفا كرومباخ اكبر من الحد الأدنى (0.6) في جميع أبعاد مقاييس أداة الدراسة مما يدل على ثبات أداة الدراسة. ومنه نستنتج أن أداة الدراسة التي أعددها لمعالجة المشكلة المطروحة هي صادقة وثابتة في جميع فقراتها وهي جاهزة للتطبيق على عينة الدراسة.

**ثانياً: حساب معامل الثبات بطريقة التجزئة النصفية**

تعتمد هذه الطريقة في حساب الثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي على تجزئة المقياس إلى جزأين الجزء الأول يمثل البنود الفردية و الجزء الثاني يمثل البنود الزوجية ثم حساب معامل الارتباط بينهما وتعديله باستخدام معادلة سبيرمان بروان كما هو مبين في الجدول:

الجدول رقم (31): يوضح ثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي بطريقة التجزئة النصفية

المقياس	معامل الارتباط	عدد الفقرات	تعديل باستخدام معامل سبيرمان بروان Spearman-Brown Coefficient
الجزء الأول البنود الفردية	0.919	18	
الجزء الثاني البنود الزوجية	0.905	18	
المقياس ككل بين الجزأين	0.742	36	0.852

(تم استخدام برنامج spss في حساب معامل الارتباط وتعديل انظر ملاحق مخرجات البرنامج)

من خلال الجدول نجد أن معامل الارتباط بين الجزأين بلغ 0.742 وجرى تعديله فبلغ 0.852 وهو معامل مرتفع مما يدل أن جميع عبارات المقياس ثابتة.

وان تعديل هذه الطريقة أنها تقيس ثبات نصف الاختبار وليس الاختبار كله ولعلاج ذلك نستخدم معادلة سبيرمان براون ، معادلة جتمان .

■ ومنه نستنتج أن أداة الدراسة التي أعدناه لمعالجة المشكلة المطروحة هي صادقة وثابتة في جميع فقراتها وهي جاهزة للتطبيق على عينة الدراسة.

### 3. إجراءات الدراسة الأساسية

#### 1.3 منهج الدراسة:

سعيًا لتحقيق أهداف البحث، استخدمت الطالبة الباحثة في الجانب الميداني المنهج الوصفي، حيث يعرف على أنه وصف دقيق وتفصيلي لظاهرة أو موضوع محدد ، على صورة نوعية أو كمية رقمية، فالتعبير الكيفي يصف الظاهرة ويوضح خصائصها، أما التعبير الكمي فيعطينا وصفا رقميا يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها، ودرجة ارتباطها مع الظواهر المختلفة الأخرى، وقد يقتصر هذا المنهج على وضع قائم في فترة زمنية محددة أو تطويرا يشمل على فترات زمنية. (دويدري 2000: 183)

و عرفه عمار بوحوش على انه "طريقة في الوصف والتحليل والتعليل والتفسير بصيغة علمية أو وصفية اجتماعية أو مشكلة اجتماعية أو سكانية ". (بوحوش، 2001: 139) ويعتمد هذا المنهج على أدوات معينة منفردة لجمع البيانات الميدانية مثل: الاستمارة، المقابلة، الملاحظة، الاختبارات و المقاييس. (زرواتي ، 2002: 87)

وقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي الارتباطي، لأنه المنهج الأكثر ملائمة، وحيث أن الدراسة الحالية تهتم بمعرفة طبيعة العلاقة بين الأساليب المعرفية و سمات الشخصية و التفاعل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت، فإن المنهج الوصفي الارتباطي هو الذي يمد كل المعلومات والبيانات والمعطيات

الخاصة بمتغيرات الدراسة التي يمكن الاعتماد عليها في كشف العلاقات بين المتغيرات المختلفة في الدراسة الحالية. (ملحم: 2000: 350)

### 2.3 حدود الدراسة:

و نعني بحدود الدراسة الميدانية النطاق الذي يجري فيه البحث و الذي ينقسم عادة إلى الحدود البشرية ، و المكانية ،الحدود الزمانية و الحدود الموضوعية.

**الحدود البشرية:** اقتصرت الدراسة على عينة من السائقين المرتكبين لحوادث مرور مميتة و يحملون رخصة القيادة من الصنف ج و المتعلقة بالمركبات ذات الوزن الثقيل.

**الحدود المكانية:**تمت الدراسة الميدانية بولاية المسيلة.

**الحدود الزمانية:** تتمثل الحدود الزمانية في المدة الزمنية التي نزلت فيها الطالبة الباحثة إلى الميدان و قد استغرق البحث في جانبه الميداني مدة سنتين 2015، 2016.

**الحدود الموضوعية:** يتحدد موضوع الدراسة على تناول موضوع الأساليب المعرفية

و علاقتها بسمات الشخصية و التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

### 3.3 عينة الدراسة:

العينة هي مجموعة من الأفراد يبني الباحث عمله عليها، وهي مأخوذة من المجتمع

الأصلي شريطة أن تكون ممثلة له أحسن تمثيل. (زررواتي، 2002: 119)

بما أن الهدف من هذه الدراسة هو الكشف عن طبيعة العلاقة بين الأساليب المعرفية و سمات الشخصية و التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

فإن أفراد عينتنا هم سائقوا الشاحنات المتورطون في حوادث مرور مميتة، و قد تم

اختيار هذه العينة عن طريق العينة القصدية ،إذ يرى الدويدري «أن الباحث يختار هذا النوع

من العينات لتحقيق غرضه إذ يقوم باختيار عينة الدراسة اختياراً حراً على أساس أنها تحقق أغراض دراسته، من خلال توافر البيانات اللازمة لدرسته « (الدويدري، 2000: 315) .

و تم اختيار هذه العينة بالضبط أولاً لكثرت الحوادث المرورية المرتبطة من طرفهم ، و ثانياً لكبر حجم المركبة التي تمدهم بالأمن و التفاؤل غير الواقعي بعدم ارتكابهم للحوادث المرورية ، أو عدم تضررهم في حالة حدوثها، و تكون مجتمع الدراسة من سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية الى الموت، و الذين يصعب الإحاطة بعددهم و لعدم توافر البيانات عنهم، و قد تم اختيار عينة مكونة من 97 سائق شاحنة متورط في حادث مرور مميت و هي العينة المتاحة، و قد تم التوصل إليهم عن طريق مصالح مجموعة الدرك الوطني - مكتب حوادث المرور - و مصالح الأمن الوطني ، و كذا على مستوى مكاتب بعض محامي ولاية المسيلة و أهالي بعض الضحايا وفي حظيرة الشاحنات المنطقة الصناعية المسيلة، و كذا حظيرة الشاحنات خارج المنطقة العمرانية المويلحة بالمسيلة،

و عند طابور الشاحنات لمصنع الإسمنت حمام الضلعة بالمسيلة.

#### 4. أدوات الدراسة :

إن طبيعة مشكلة البحث وفروضه تفرض على الباحث اختيار أدوات تتماشى وطبيعة الموضوع لتساعده في بحثه ذلك لأن القيمة العلمية لأي بحث تقاس بالنتائج التي يتوصل إليها والتي بدورها تتوقف على المنهج المستخدم في البحث وكذلك على الأدوات التي تعد من أهم التقنيات المستخدمة لجمع البيانات من ميدان البحث وهي تختلف باختلاف البحوث.

#### 1.4. مصادر جمع المادة العلمية النظرية:

تم الإعداد في جمع البيانات والمعلومات المتعلقة بالجانب النظري من المصادر التالية: الكتب، المجلات، القواميس والرسائل.

#### 2.4. مصادر جمع المادة العلمية الميدانية:

في الجانب الميداني تم الاعتماد على اختبار الإشكال المتضمنة (الصورة الجمعية) و هو من إعداد وتكن وزملائه (Witkn , and al) و قد قام أنور الشراوي و سليمان الخصري بإعادة بنائه ليلائم المراهقين و الكبار في البيئة المصرية. كما اعتمدنا اختبار تزواج الإشكال المألوفة (ت ا م 20) و هو من إعداد كاجان و زملائه (Kagan and al , 1664) و يقوم على أساس بعدين هما: بعد كمون الاستجابة و بعد الدقة.

و قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية من إعداد "كوستا و ماكري" - Costa 1992 Mcrae تعريب و تقنين بدر الدين الأنصاري (2001). و تعتبر هذه القائمة واحدة من أحدث النماذج التي تم تطويرها لوصف الشخصية، و مقياس التفاؤل غير الواقعي من إعداد الباحثة معتوق سهام .

#### 5. المعالجة الإحصائية:

بعد القيام بتطبيق المقياس على عينة الدراسة تم تفريغ البيانات المتحصل عليها في الجداول باستخدام الحاسب الآلي الحزمة الإحصائية لتحليل العلوم الاجتماعية (statistical package for social sciences) المعروف باسم (spss) وهو أداة لإجراء التحليلات اللازمة لتحليل بيانات الأبحاث العلمية وفي كافة نواحي العلوم الاجتماعية. (شاهر محمد ، 2005 ، : 59). (الملحق رقم 11).

#### الأدوات الإحصائية المستخدمة في الدراسة

استخدمنا الأساليب الإحصائية التالية:

1- التكرارات والنسب المئوية لوصف الخصائص الديمغرافية لعينة الدراسة.

- 2- المتوسط الحسابي: وهو متوسط مجموعة من القيم، أو مجموع القيم المدروسة مقسوم على عددها، وذلك بغية التعرف على متوسط إجابات المبحوثين حول المقاييس المعتمدة.
- 3- الانحراف المعياري: وذلك من أجل التعرف على مدى انحراف استجابات أفراد الدراسة اتجاه كل فقرة أو بعد، والتأكد من صلاحية النموذج لاختبار الفرضيات، ويوضح التشتت في استجابات أفراد الدراسة فكلما اقتربت قيمته من الصفر فهذا يعني تركيز الإجابات وعدم تشتتها، وبالتالي تكون النتائج أكثر مصداقية وجودة، كما أنه يفيد في ترتيب العبارات أو الفقرات لصالح الأقل تشتتاً عند تساوي المتوسط الحسابي بينها.
- 4- معامل ألفا كرومباخ لقياس الثبات.
- 5- معامل الارتباط بيرسون للكشف عن قوة ودلالة العلاقة بين المتغيرات المدروسة.
- 6— اختبار 'Test T' للكشف عن الفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين.

### الصعوبات التي واجهت الباحثة:

من بين الصعوبات التي واجهت الباحثة أثناء الدراسة هي:

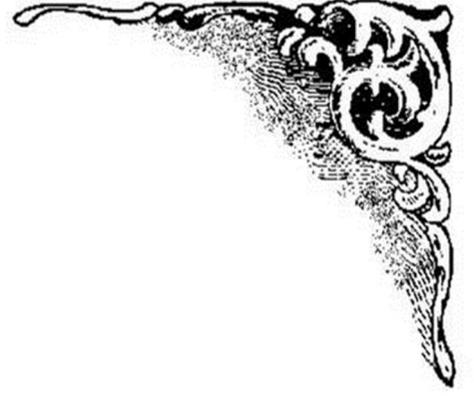
- ✓ صعوبة البحث التطبيقي خاصة مع عدم وجود العينة في مكان محدد و خاص بها
- مما دفع الباحثة الي التنقل للوصول إليها.
- ✓ عدم توفر المصادر و المراجع حول مشكلة الدراسة خاصة لدى العينة الحالية.
- ✓ عدم توفر دراسات مماثلة للدراسة الحالية .
- ✓ وجود صعوبة في فهم بنود المقاييس و هذا راجع الى انخفاض المستوى التعليمي لدى العينة ، مما ألزمتنا بتبسيط عبارتها و توضيح معانيها.
- و رغم كل هذه العقبات إلا أن الباحثة تمكنت بعون الله من تجاوز هذه العقبات و إخراج هذا الجهد المتواضع إلى النور.

## خلاصة:

تضمن فصل منهجية البحث و الإجراءات الميدانية على: الدراسة الاستطلاعية التي من خلالها تعرفنا على خصائص عينة الدراسة، و مجال و حدود الدراسة الميدانية كما تم من خلالها تحديد الخصائص السيكومترية لأدوات القياس المستعملة ، كما تطرقنا في هذا الفصل إلى منهج البحث، العينة، وكيفية اختيارها، والأدوات النظرية والتطبيقية المستعملة. للوصول إلى تحقق صحة أو نفي الفرضيات، واعتمدنا طريقة المعالجة الإحصائية للوصول إلى قيم عددية يمكن من خلالها معرفة مدى تحقيق أهداف الدراسة وسنحاول في الفصل الموالي مناقشة وتحليل النتائج المتوصل إليها.

الجانِب

التطْبِيقِي



## الفصل السادس:

# الإجراءات الميدانية للدراسة

### تمهيد

1. الدراسة الاستطلاعية

2. الخصائص السيكومترية لأدوات القياس

3. الدراسة الأساسية

1.3. منهج الدراسة

2.3. حدود الدراسة

3.3. عينة الدراسة

4. أدوات الدراسة

5. المعالجة الإحصائية

خلاصة



## الفصل السابع: عرض وتحليل النتائج

تمهيد

1. نتائج الدراسة وتفسيرها .
2. مناقشة نتائج الدراسة .
3. المقترحات و التوصيات.
4. الدراسات المستقبلية

خاتمة

## تمهيد:

إن الغرض من هذه الدراسة هو تحليل النتائج المتوصل إليها في ضوء الفرضيات وما جاء في الجانب النظري مع تقديم عرض تحليلي مفصل للنتائج المتوصل إليها من خلال دراستنا الميدانية، لذا سوف نذكر بفرضيات الدراسة.

### الفرضية الرئيسية:

وجود علاقة بين أسلوب (الاندفاع/التروي) و(الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

### الفرضيات الفرعية:

1. وجود ميل للأسلوب المعرفي الاعتماد على المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

2. وجود ميل للأسلوب المعرفي الاندفاع لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

3. سمة العصائية هي السمة السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

4. مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت مرتفعا.

5. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي ) وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

6 . وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي) والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

7. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال ) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

8. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

9. وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين سمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

## 1. نتائج الدراسة وتفسيرها:

### 1.1. نتائج الفرضية الرئيسية وتفسيرها:

تنص الفرضية الرئيسية: على أنه توجد علاقة بين أسلوب المعرفة (الاندفاع /التروي) و(الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت .

الفرضية الصفرية H0 : لا نتوقع وجود علاقة بين أسلوب المعرفة (الاندفاع/التروي) و(الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

الفرضية البديلة H1 : نتوقع جود علاقة بين أسلوب المعرفة (الاندفاع /التروي) و(الاعتماد

والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

للتحقق من صحة هذا الفرض قامت الباحثة بحساب مصفوفة معاملات الارتباط بين درجات الكلية للمتغيرات (الاندفاع/التروي) و(الاعتماد والاستقلال) وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي).

والقاعدة: إذا كانت قيمة الاحتمال (Sig or P-value) أقل من أو تساوي مستوى الدلالة 0.01 فإننا نرفض H0 ونقبل H1. والنتيجة موضحة في الجدول التالي:

الجدول رقم (32): بين مصفوفة الارتباط بين متغيرات (الاندفاع/التروي) و(الاعتماد والاستقلال) وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي

		Correlations		
التفاؤل غير الواقعي	سمات الشخصية	(الاعتماد والاستقلال)	(الاندفاع/التروي)	المتغيرات الدراسة
				معامل الارتباط بيرسون
				(الاندفاع/التروي)
				Sig. (2-tailed)
			0,024	معامل الارتباط بيرسون
				(الاعتماد والاستقلال)
			0,822	Sig. (2-tailed)
		-0,207	-0,199	معامل الارتباط بيرسون
				سمات الشخصية
		0,053	0,063	Sig. (2-tailed)
	-0,065	-0,002	0,018	معامل الارتباط بيرسون
		0,983	0,868	(التفاؤل غير الواقعي)
	0,549			Sig. (2-tailed)

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه نجد أن:

إن كل معاملات الارتباط في المصفوفة أعلاه غير دالة إحصائياً حيث أن قيم sig أكبر من مستوى الدلالة 0.01 وعليه فإنه لا توجد علاقة بين المتغيرات الدراسة فيما بينها وبالتالي ترفض الفرضية البديلة H1 ونقبل الفرضية الصفرية H0 أي : لا توجد علاقة بين أسلوب المعرفة ( الاندفاع /التروي) و(الاعتماد والاستقلال)على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية الرئيسية لم تتحقق.

### 2.1. نتائج الفرضية الفرعية الأولى وتفسيرها:

تنص الفرضية الفرعية الأولى على انه: وجود ميل عام للأسلوب المعرفي الاعتماد على المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

**للاختبار الفرضية :** نحاول معرفة درجات إجاباتهم على مقياس(الاعتماد/ الاستقلال) على المجال الإدراكي من خلال تحليل إجاباتهم باستخدام: التكرارات، النسبة المئوية، المتوسط الحسابي، الانحراف المعياري.

**أولاً: تحديد الإجابات الصحيحة والإجابات الخاطئة في اختبار الأشكال المتضمنة ومدى استطاعة المفحوصين ( سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت) على توضيح جميع حدود الشكل البسيط المطلوب، أما الشكل الذي لم يحدد جميع أبعاده فلا يعتبر صحيحاً. وكانت كما هي في الجدول التالي:**

الجدول رقم (33): يوضح إجابات أفراد العينة الصحيحة والخاطئة على أشكال اختبار

الاعتماد/الاستقلال على المجال الإدراكي

النتيجة الغالبة لإجابات العينة	إجابة صحيحة		إجابة خاطئة		الرقم الشكل	النتيجة الغالبة لإجابات العينة	إجابة صحيحة		إجابة خاطئة		الرقم الشكل
	%	ت	%	ت			%	ت	%	ت	
معظم إجاباتهم صحيحة	66,0	64	34,0	33	10	معظم إجاباتهم صحيحة	92,8	90	7,2	7	1
معظم إجاباتهم صحيحة	72,2	70	27,8	27	11	معظم إجاباتهم خاطئة	45,4	44	54,6	53	2
معظم إجاباتهم صحيحة	81,4	79	18,6	18	12	معظم إجاباتهم صحيحة	78,4	76	21,6	21	3
معظم إجاباتهم خاطئة	40,2	39	59,8	58	13	معظم إجاباتهم صحيحة	72,2	70	27,8	27	4
معظم إجاباتهم صحيحة	74,2	72	25,8	25	14	معظم إجاباتهم صحيحة	62,9	61	37,1	36	5
معظم إجاباتهم صحيحة	68,0	66	32,0	31	15	معظم إجاباتهم صحيحة	76,3	74	23,7	23	6
معظم إجاباتهم خاطئة	30,9	30	69,1	67	16	معظم إجاباتهم صحيحة	71,1	69	28,9	28	7
معظم إجاباتهم صحيحة	68,0	66	32,0	31	17	معظم إجاباتهم صحيحة	61,9	60	38,1	37	8
معظم إجاباتهم خاطئة	10,3	10	89,7	87	18	معظم إجاباتهم خاطئة	26,8	26	73,2	71	9

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه نجد أن معظم إجابات سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت كانت صحيحة في تحديدهم لحدود الشكل المطلوب منهم ما عدا الشكل رقم 02 و 09 من القسم الثاني، والشكل رقم 13، 16، 18 من القسم الثاني.

ثانيا: تحديد درجات التي حصلوا عليها المفحوصين

الجدول رقم (34): يوضح توزيع إجابات أفراد العينة حسب الدرجات المتحصل عليها في إجاباتهم على اختبار الاعتماد/الاستقلال

أدنى درجة	أعلى درجة	التكرار والنسبة المئوية للدرجات المفحوصين		درجات المفحوصين المتحصل عليها
		%	تكرار (مرة)	
15	06	2,1	2	6 درجات
		1,0	1	7 درجات
		7,2	7	8 درجات
		9,3	9	9 درجات
		22,7	22	10 درجات
		22,7	22	11 درجات
		11,3	11	12 درجات
		10,3	10	13 درجات
		9,3	9	14 درجات
		4,1	4	15 درجات
		100,0	97	مجموع أفراد العينة
وأدنى درجة: 01		أعلى درجة هي: 18		تصحيح المقياس:

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS . V 23

حيث من خلال قراءة الجدول رقم (34) نجد أن أكبر درجة هي 15 في حين أن الدرجة الأعلى في تصحيح الاختبار هي 18، وأن أدنى درجة بلغها المفحوصين هي 06، كما أن معظم الدرجة المحصل عليها هي 10 و 11 وهذا بنسبة (45.40%).

ثالثاً: تحديد عدد المفحوصين الذين يتمتعون بأسلوب الاعتماد على مجال الإدراكي وبأسلوب الاستقلال على المجال الإدراكي

حيث كلما اقتربت درجة المفحوص في الاختبار من الدرجة الكلية 18، فإن السائق يميل إلى أسلوب الاستقلال والعكس صحيح واستعملت الباحثة المدى في تحديد الحد فاصل بين الأسلوبين: المدى = ( أعلى درجة - أدنى درجة ) / 2 = ( 18-1 ) / 2 = 8.5 بالتقريب درجة .09

الجدول رقم (35) إجابات توزيع أفراد العينة حسب نوع الأسلوب الاعتماد/ الاستقلال على المجال الإدراكي

المجال الإدراكي للمفحوصين	التكرار	%
المعتمدين	19	19.6
المستقلين	78	80.40
المجموع	97	100,0

المصدر: اعتماداً على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من قراءة الجدول أعلاه نجد أن النسبة (80.40%) تمثل فئة السائقين الذين يعتمدون على الأسلوب الاستقلال على المجال الإدراكي وهي أكبر من فئة السائقين الذين يعتمدون على الأسلوب الاعتماد على المجال الإدراكي بنسبة ( 19.60%).

رابعاً: تحديد مستوى (الاعتماد/الاستقلال) على المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت. وذلك باستخدام المتوسط الحسابي والانحراف المعياري.

الجدول رقم (36): يوضح مستويات (الاعتماد / الاستقلال) على المجال الإدراكي لدى

سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت

المتغيرات	العدد أفراد العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	المجال المتوسط الدرجات	الترتيب
الاعتماد	19	8,2105	0,97633	%45.613	من 01 درجة إلى 09 درجات	02
الاستقلال	78	11,6667	1,54303	%64.815	من 10 درجات إلى 18 درجة	01
18 أعلى درجة ----- % 100 س (الوزن النسبي) = % 64.815						
11,3030 ----- س						

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه نجد: متوسط درجات السائقين الذين يعتمدون على الأسلوب الاستقلال على المجال الإدراكي بلغ 11.6667 وانحراف معياري: 1.54303 وهو أعلى من المتوسط الدرجات السائقين الذين يعتمدون على الأسلوب الاعتماد على المجال الإدراكي (8.2105) بانحراف معياري(0.97633) وأن نسبة الاستقلال على المجال الإدراكي (%64.815) أكبر من نسبة الاعتماد على المجال الإدراكي (%45.613) لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

كما أن المتوسط الأكبر(11.6667) ينتمي إلى مجال درجات من 10 إلى 18 درجة إذن يمكن أن نستنتج: الأسلوب الغالب لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت هو الاستقلال على المجال الإدراكي.

وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية الجزئية الأولى لم تتحقق.

### 3.1. نتائج الفرضية الفرعية الثانية وتفسيرها:

تنص الفرضية الفرعية الثانية على أنه: يوجد ميل عام للأسلوب المعرفي الاندفاع لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

للاختبار الفرضية: نحاول معرفة درجات اجابات سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت على مقياس (الاندفاع/التروي) من خلال تحليل إجاباتهم باستخدام: التكرارات، النسبة المئوية، المتوسط الحسابي، الانحراف المعياري.

أولاً: تحديد المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لبعدي كمون الاستجابة والدقة في إجابات سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت على فقرات مقياس الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي).

الجدول رقم (37): مستويات (الاندفاع والتروي المعرفي) لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت

المتغيرات	عدد العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
بعد كمون الاستجابة	97	21,2139	11,14379
بعد الدقة		3,4680	2,14095

المصدر: اعتماداً على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه نجد:

متوسط بعد كمون الاستجابة لدى السائقين على الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) بلغ 21.2139 وبانحراف معياري: 11.14379.

متوسط بعد الدقة في إجابات السائقين على الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) بلغ 3.4680 وبانحراف معياري: 2.14095

أولاً: تقسيم العينة إلى مجموعات وفق الأبعاد الأربعة للمقياس الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) كما يلي :

- **مجموعة المتروون** وهي التي حصلت على زمن فوق المتوسط ( 21,2139 ) بالنسبة لأفراد العينة وارتكبت عدد من الأخطاء أقل من المتوسط (3,4680).
  - **مجموعة المندفعين** وهي التي حصلت على زمن أقل من المتوسط ( 21,2139 ) بالنسبة لأفراد العينة وارتكبت عدد من أخطاء فوق المتوسط(3,4680).
  - **مجموعة بطئ غير دقيق** وهي التي حصلت على زمن فوق متوسط ( 21,2139 ) بالنسبة لأفراد العينة وارتكبت عدد من الأخطاء فوق المتوسط(3,4680).
  - **المجموعة الرابعة وهي سريع مع الدقة** وهي التي حصلت على زمن أقل من المتوسط ( 21,2139 ) بالنسبة لأفراد العينة وارتكبت عدد من أخطاء أقل من المتوسط(3,4680)
- الجدول رقم (38): تصنيف أفراد العينة حسب أبعاد مقياس الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي)

الأسلوب المعرفي للمفحوصين	تكرار	%
مجموعة المندفعين	52	53,6
مجموعة المتروون	36	37,1
مجموعة بطئ غير دقيق	3	3,1
مجموعة سريع مع الدقة	6	6,2
المجموع	97	100,0

المصدر: اعتماداً على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من الجدول أعلاه نجد نسبة المفحوصين المنتمين إلى مجموعة المندفعين يمثلون 53.6% وهي الفئة الأكبر في سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت تليها مجموعة المتروون نسبة 37.1% ونسبة 6.20% لصالح مجموعة سريع مع الدقة ومجموعة بطيء غير دقيق بنسبة 3.10%.

إذن يمكن أن نستنتج: الأسلوب المعرفي الغالب لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت هو الاندفاع المعرفي.

وبالتالي: نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة: نتوقع وجود ميل للأسلوب المعرفي الاندفاعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت. وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية الجزئية الثانية تحققت.

#### 4.1. نتائج الفرضية الفرعية الثالثة وتفسيرها:

تنص الفرضية الفرعية الثالثة على انه: سمة العصابية هي السمة السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

للاختبار الفرضية: نحاول معرفة درجات اجابات سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت على أبعاد قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية وهذا باستخدام:

✓ المتوسط الحسابي والانحراف المعياري.

✓ المدى لتحديد طول الفئة:  $(5-1)/3 = 1,333$  نحصل على مجالات كما يلي:

مجال المتوسط	من 01	من 2.34	من 3.67
الحسابي	إلى 2.33	إلى 3.66	إلى 5
مستوى السمة	منخفض	متوسط	مرتفع

وترتيب الأبعاد حسب درجة المتوسط الحسابي:

الجدول رقم (39): بين مستوى سمات الشخصية لدى أفراد عينة الدراسة

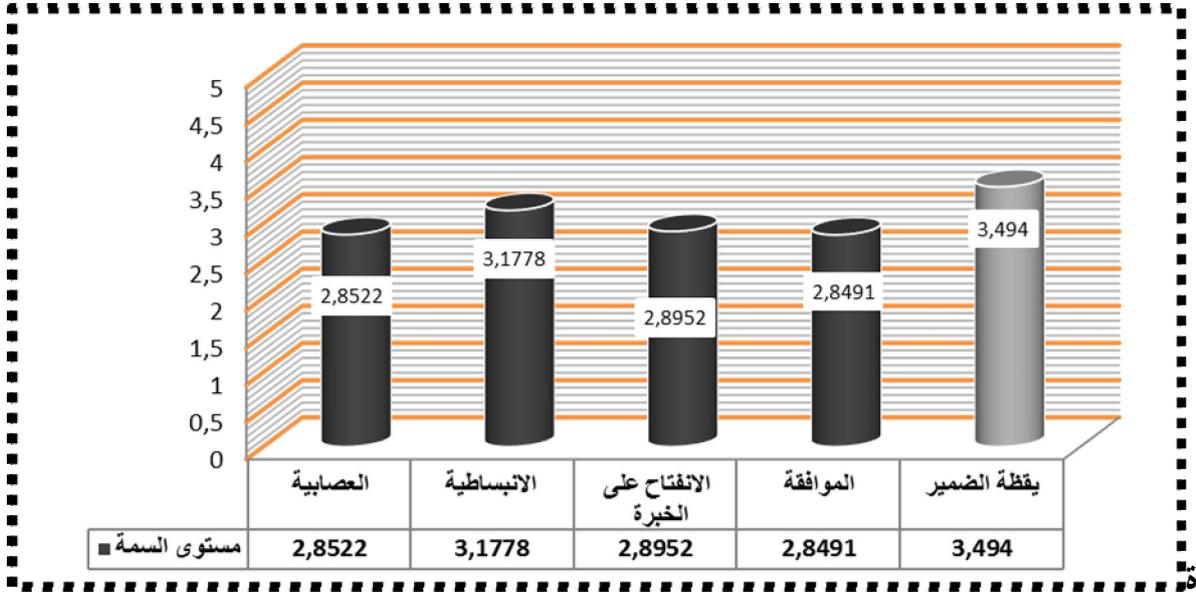
المتغيرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الترتيب	مستوى السمة
العصابية	2,8522	0,33431	%57,04	الرابعة	مستوى السمة لدى أفراد العينة هو متوسط
الانبساطية	3,1778	0,42281	%63,56	الثانية	مستوى السمة لدى أفراد العينة هو متوسط
الانفتاح على الخبرة	2,8952	0,55281	%57,90	الثالثة	مستوى السمة لدى أفراد العينة هو متوسط
الموافقة	2,8491	0,73480	%56,98	الخامسة	مستوى السمة لدى أفراد العينة هو متوسط
يقظة الضمير	3,4940	0,50978	%69,88	الأول	مستوى السمة لدى أفراد العينة هو متوسط

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه: نجد المتوسط الحسابي لسمة يقظة الضمير بلغ 3.4940 وهو احتل المرتبة الأولى وهذا بنسبة 69,88% وانحراف معياري بلغ 0.51 وهو يقترب من الصفر مما يؤكد على تركيز إجابات العينة حول المتوسط الحسابي وعدم تشتت إجاباتهم. ومنه نستنتج أن سمة يقظة الضمير هي السمة السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور المفضية الى الموت.

وهو ما يوضحه الشكل أدناه :

الشكل رقم (01): يوضح مستويات السمات الشخصية لدى أفراد



المصدر: بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.v23 وبرنامج EXCEL.v2010

وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية لم تتحقق.

#### 5.1. نتائج الفرضية الفرعية الرابعة وتفسيرها :

تنص الفرضية الفرعية الرابعة على أنه: مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت مرتفعا.

للاختبار الفرضية: نحاول معرفة درجة اجابات سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت على فقرات مقياس التفاؤل غير الواقعي وهذا باستخدام المتوسط الحسابي والانحراف المعياري.

✓ المدى لتحديد طول الفئة :  $(5-1)/3 = 1,333$  نحصل على مجالات كما يلي :

مجال المتوسط	من 01	من 2.34	من 3.67
الحسابي	إلى 2.33	إلى 3.66	إلى 5
مستوى التفاؤل	منخفض	متوسط	مرتفع
غير الواقعي			

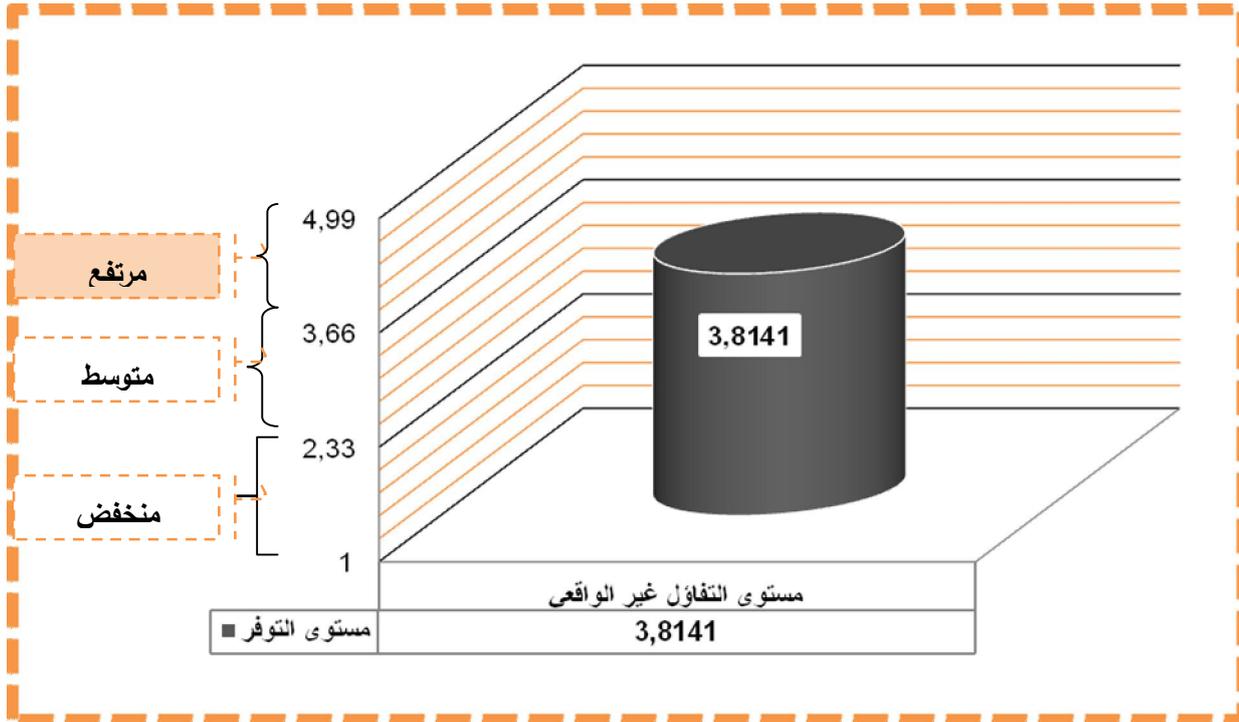
الجدول (40): يبين مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة

النتيجة	الوزن النسبي	المتوسط ضمن المجال	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	المتغيرات
مرتفع	76.28%	من 3.67 إلى 5	0,18136	3,8141	مستوى التفاؤل غير الواقعي
5 اعلى درجة ----- % 100 س = 76.28%					
3,8141----- س					

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن المتوسط الحسابي الإجمالي لإجابات سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت على مقياس التفاؤل غير الواقعي بلغ 3.8141 وبانحراف معياري 0.181136 ( يقترب من 0) مما يعني تركيز إجابات أفراد العينة حول المتوسط وعدم تشتتها والمتوسط الحسابي هو ضمن مجال 'مرتفع' أي من 3.67 درجة إلى 05 درجة إذن مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت مرتفعا. والشكل التالي يوضح ذلك:

الشكل رقم (02): يوضح المستوى المرتفع للتفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة



المصدر: من إعدادنا بالاعتماد على مخرجات برنامج SPSS.v23 وبرنامج EXCEL.v2010

وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية الجزئية الرابعة قد تحققت

### 6.1. نتائج الفرضية الفرعية الخامسة وتفسيرها:

تنص الفرضية الفرعية الخامسة على أنه: وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي) وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

للتحقق من صحة هذا الفرض قامت الباحثة بحساب معاملات الارتباط بين درجات (بعدي كمون الاستجابة والدقة) على مقياس الأسلوب المعرفي (الاندفاع والتروي) وبين الدرجات على قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية .

01- كشف عن العلاقة بين بعد كمون الاستجابة على اختبار الأشكال المألوفة وسمات الشخصية

جدول رقم(41): بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين بعد كمون الاستجابة المستغرق في اختبار الأشكال المألوفة الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي) وأبعاد قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لدى أفراد العينة

القرار	Sig (مستوى المعنوية)	R الجدولية	قيمة R المحسوبة	الأسلوب المعرفي / السمات (الاندفاع /التروي ) / الشخصية
غير دال احصائيا	0,475	0.2716	-0.077	العصابية
غير دال احصائيا	0,063		-0.199	الانبساطية
غير دال احصائيا	0,542		-0.066	الانفتاح على الخبرة
غير دال احصائيا	0,139		-0.161	الموافقة
غير دال احصائيا	0,289		-0.114	يقظة الضمير

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه نجد أن: قيم معاملات الارتباط بيرسون المحسوبة (r) بين متغير زمن الاستجابة على اختبار الأشكال المألوفة وأبعاد قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية بلغت: سمة العصابية = (-0.077)، سمة الانبساطية = (-0.199) ، سمة الانفتاح = (-0.066)، سمة الموافقة = (-0.161) ، سمة يقظة الضمير = (-0.0114) وهو أقل من معامل الارتباط المجدولة 0.27 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية 87 وان قيمة الاحتمال الخطأ (Sig. or P-value) أكبر من أو تساوي مستوى الدلالة 0.01 أي أنه: لا توجد علاقة معنوية بين زمن الاستجابة على اختبار الأشكال المألوفة وقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية.

2. كشف عن العلاقة بين بعد الدقة في اختبار مضاهاة الأشكال المألوفة وقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

جدول رقم (42) : بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين بعد الدقة في اختبار الأسلوب المعرفي ( الاندفاع / التروي ) وقائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية لدى أفراد العينة

القرار	Sig (مستوى المعنوية)	R الجدولية	قيمة R المحسوبة	الأسلوب المعرفي / ( الاندفاع / التروي ) السمات / الشخصية	
غير دال احصائيا	0.860	0.2716	-0.019	العصابية	عدد الأخطاء في اختبار مضاهاة الإشكال المألوفة
غير دال احصائيا	0.867		0.018	الانبساطية	
غير دال احصائيا	0.680		-0.045	الانفتاح على الخبرة	
غير دال احصائيا	0.691		0.044	الموافقة	
غير دال احصائيا	0.984		0.002	يقظة الضمير	

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه نجد أن: قيم معاملات الارتباط بيرسون المحسوبة (r) بين عدد الأخطاء في اختبار الأشكال المألوفة وأبعاد قائمة العوامل الكبرى للشخصية بلغت: سمة العصابية = (-0.019)، سمة الانبساطية = (0.018) ، سمة الانفتاح = (-0.045)، سمة الموافقة = (0.044) ، سمة يقظة الضمير = (0.002) وهو أقل من معامل الارتباط المجدولة 0.27 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية 87 وان قيمة الاحتمال الخطأ (Sig. or P-value) اكبر من أو تساوي مستوى الدلالة 0.01 أي أنه لا توجد علاقة معنوية بين عدد الأخطاء في اختبار الأشكال المألوفة وسمات الشخصية.

وبالتالي: فإننا نرفض الفرضية البديلة ونقبل الفرضية الصفرية أي: لا توجد علاقة ذات دلالة

إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع/ التروي) وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

7.1. نتائج الفرضية الفرعية السادسة وتفسيرها:

تنص الفرضية الفرعية السادسة أنه: وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع/التروي) والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

وللتحقق من صحة الفرضية تم حساب معامل الارتباط بيرسون والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (43): بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين الأسلوب المعرفي

( الاندفاع/التروي) والتفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة

التفاؤل غير الواقعي	الأسلوب المعرفي ( الاندفاع/التروي)	قيمة R المحسوبة	R الجدولية	Sig (مستوى المعنوية)	القرار
	بعد كمون الاستجابة	-0.112		0,299	غير دال إحصائيا
	بعد الدقة	0,038		0,728	

المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال قراءة الجدول أعلاه نجد أن: قيمة معامل الارتباط بيرسون المحسوبة ( $r$ ) بين زمن الاستجابة على الأشكال المألوفة والدرجة الكلية لمقياس التفاؤل غير الواقعي بلغت: (-0.112) وقيمة معامل الارتباط بيرسون المحسوبة ( $r$ ) بين بعد الدقة في اختبار مضاهاة الأشكال المألوفة والدرجة الكلية لمقياس التفاؤل غير الواقعي بلغت: (0,038) هو أقل من معامل الارتباط المجدولة 0.27 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية 87 أي انه لا توجد علاقة معنوية بين المتغيرين وبالتالي: فإننا نرفض الفرضية البديلة .

ونقبل الفرضية الصفرية أي : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي ( الاندفاع/التروي) والتفائل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

ومنه الفرضية الجزئية السادسة لم تتحقق.

### 8.1. نتائج الفرضية الفرعية السابعة وتفسيرها

تنص الفرضية الفرعية عن وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

الفرضية الصفرية  $H_0$  : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد و الاستقلال ) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

الفرضية البديلة  $H_1$  : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد و الاستقلال ) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

- وقاعدة قبول أو رفض هي إذا كانت قيمة ' R ' المحسوبة اكبر من قيمة ' R ' الجدولة عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة الحرية  $n-1=96$  فإننا نرفض  $H_0$  ونقبل  $H_1$ .

- قاعدة أخرى: إذا كانت قيمة الاحتمال (Sig. or P-value) أقل من أوتساوي مستوى

الدلالة 0.01 فإننا نرفض  $H_0$  ونقبل  $H_1$ .

الجدول رقم (44): بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى أفراد العينة

القرار	Sig (مستوى المعنوية)	R الجدولية	قيمة R المحسوبة	المتغيرات	
غير دال احصائيا	0,559	0.258	0,060	العصابية	الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال)
غير دال احصائيا	0,199		-0,131	الانبساطية	
غير دال احصائيا	0,133		-0,154	الانفتاح على الخبرة	
غير دال احصائيا	0,079		-0,181	الموافقة	
غير دال احصائيا	0,209		-0,129	يقظة الضمير	
غير دال احصائيا					

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال الجدول نجد أن: قيم معاملات الارتباط بيرسون المحسوبة ( $r$ ) بين متغير الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي وأبعاد مقياس السمة الشخصية بلغت: سمة العصابية = (0.060)، سمة الانبساطية = (-0.131)، سمة الانفتاح = (-0.154)، سمة الموافقة = (-0.181)، سمة يقظة الضمير = (-0.129) وهواقل من معامل الارتباط المجدولة 0.258 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية 96 وان قيمة احتمال الخطأ (Sig. or P-value) أكبر من أو تساوي مستوى الدلالة 0.01 أي انه لا توجد علاقة معنوية بين المتغيرين وبالتالي: فإننا نرفض الفرضية البديلة ونقبل الفرضية الصفرية.

أي: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية الجزئية السابعة لم تتحقق.

### 9.1. نتائج الفرضية الفرعية الثامنة وتفسيرها

تنص الفرضية الفرعية الثامنة انه : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

وعليه: الفرضية الصفرية  $H_0$ : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

الفرضية البديلة  $H_1$ : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

- وقاعدة قبول أو رفض هي اذا كانت قيمة ' R ' المحسوبة اكبر من قيمة ' R ' المجدولة عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية  $n-1=96$  فإننا نرفض  $H_0$  ونقبل  $H_1$ .

- قاعدة أخرى: إذا كانت قيمة الاحتمال (Sig. or P-value) أقل من أوتساوي مستوى الدلالة 0.01 فإننا نرفض  $H_0$  ونقبل  $H_1$ .

الجدول رقم (45) : بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة

القرار	Sig (مستوى المعنوية)	R الجدولية	قيمة R المحسوبة	المتغيرات
غير دال إحصائياً	0,983	0.258	-0,002	الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال)
				التفاؤل غير الواقعي

المصدر: اعتماداً على مخرجات برنامج SPSS . V 23

من خلال الجدول نجد أن: قيمة معامل الارتباط بيرسون المحسوبة ( $r$ ) بين متغير الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والدرجة الكلية لمقياس التفاؤل غير الواقعي بلغت: (-0.002) وهو اقل من معامل الارتباط المجدولة 0.258 عند مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية وان قيمة الاحتمال الخطأ (Sig)=0.983 اكبر من أوتساوي مستوى الدلالة 0.01 أي انه لا توجد علاقة معنوية بين المتغيرين وبالتالي: فإننا نرفض الفرضية البديلة ونقبل الفرضية الصفرية أي: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

وبناءً على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية الجزئية الثامنة لم تتحقق.

### 10.1. نتائج الفرضية الفرعية التاسعة وتفسيرها

تنص الفرضية الفرعية التاسعة على انه توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التفاؤل غير الواقعي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

أي : الفرضية الصفرية  $H_0$  : لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التفاعل غير الواقعي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

الفرضية البديلة  $H_1$  : توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التفاعل غير الواقعي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

- وقاعدة قبول أو رفض هي إذا كانت قيمة 'R' المحسوبة أكبر من قيمة 'R' الجدولة عند مستوى الدلالة 0.05 ودرجة الحرية  $n-1 = 96$  فإننا نرفض  $H_0$  ونقبل  $H_1$ .

- قاعدة أخرى: إذا كانت قيمة الاحتمال (Sig or P-value) أقل من أوتساوي مستوى الدلالة 0.01 فإننا نرفض  $H_0$  ونقبل  $H_1$ .

جدول رقم (46) : بين قيمة معامل الارتباط بيرسون بين التفاعل غير الواقعي وسمات الشخصية لدى أفراد العينة

القرار	Sig (مستوى المعنوية)	R الجدولية	قيمة R المحسوبة	المتغيرات	
غير دال احصائيا	0,364	0.258	-0,093	العصابية	التفاعل غير الواقعي
غير دال احصائيا	0,359		-0,094	الانبساطية	
غير دال احصائيا	0,525		0,065	الانفتاح على الخبرة	
غير دال احصائيا	0,938		0,008	الموافقة	
غير دال احصائيا	0,322		-0,102	يقظة الضمير	

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS .V 23

من خلال الجدول نجد أن: قيم معاملات الارتباط بيرسون المحسوبة ( $r$ ) بين متغير التفاعل غير الواقعي وأبعاد قائمة العوامل الكبرى الخمسة للشخصية بلغت : سمة العصابية = (-0.093)، سمة الانبساطية = (-0.094)، سمة الانفتاح = (0.065)، سمة الموافقة = (0.008)، سمة يقظة الضمير = (-0.102) وهو أقل من معامل الارتباط الجدولة 0.258 عند

مستوى الدلالة 0.01 ودرجة الحرية 96 وان قيمة الاحتمال الخطأ (Sig. or P-value) اكبر من أو تساوي مستوى الدلالة 0.01 أي انه لا توجد علاقة معنوية بين المتغيرين وبالتالي: فإننا نرفض الفرضية البديلة ونقبل الفرضية الصفرية أي: لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التفاؤل غير الواقعي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

وبناء على ما تقدم يمكن القول أن الفرضية الجزئية التاسعة لم تتحقق.

## 2. مناقشة نتائج الدراسة

### 1.2. مناقشة نتائج الفرضية الرئيسية

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الرئيسية كما هو مبين في الجدول رقم (32) أنها لم تتحقق ، إذ لم تجد الباحثة دراسة تؤيد أو ترفض النتيجة الحالية لأن في حدود علمها لا توجد دراسة تناولت المتغيرات البحثية المدروسة معاً، ولم تجد أيضاً دراسة تناولت عينة الدراسة الحالية.

إلا انه هناك بعض الدراسات التي حاولت الربط بين متغيرين من الدراسة كالتالي تناولها عبد العال عجوة، وبينت انه لا توجد علاقة بين سمات الشخصية والأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي. فهذه الدراسة اتفقت مع الدراسة الحالية في المتغيرين سمات الشخصية والاندفاع في مقابل التروي المعرفي.

ودراسة "جلو وآخرون" أيضاً بينت انه لا توجد علاقة ارتباطيه ذات دلالة إحصائية بين الذهانية والعصابية والانبساطية والأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي المعرفي. على عكس دراسة "ريتشارد وستيفن" حيث بينت عن علاقة الاندفاعية المعرفية وسمتي العصابية والذهانية. ودراسة "جابر عيسى" 1986 التي بحثت في العلاقة بين الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي وسمات الشخصية التي بينت انه توجد علاقة بين بعض سمات الشخصية والاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي. ودراسة الطهراوي

هي الأخرى بحثت في العلاقة بين سمات الشخصية وبعض الأساليب المعرفية لدى الطلاب المتفوقين والمتأخرين أكاديميا وأظهرت النتائج عن وجود ارتباط دالا بين سمات الشخصية والاعتماد على الاستقلال على المجال الإدراكي.

في حين دراسة (Elliot, R. 1961: 27-36) التي من خلالها تم التعرف على العلاقات بين مجال الاعتماد على المجال الإدراكي والقابلية وسمات الشخصية.

بينما دراسة (Morey, D.R.1974: 31-59) التي كشفت عن العلاقة بين سمات الشخصية والأساليب الإدراكية للكشف عن فعالية استخدام تقديرات الشخصية وقياساتها بوصفها توقعات للأسلوب الإدراكي.

ودراسة ملحم مازن المعنونة " بالعوامل الخمسة للشخصية وعلاقتها ببعض الأساليب المعرفية ". دراسة مقارنة بين طلبة كليتي التربية في جامعتي دمشق وحلب. هدفت الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين العوامل الخمسة والأساليب المعرفية وأظهرت النتائج إلى وجود ارتباط سلبي دال إحصائيا بين العصابية والاستقلال والاعتماد على المجال الإدراكي لدى عينة الدراسة .

ووجود ارتباط سلبي دال إحصائيا بين العصابية وتحمل الغموض، كما أظهرت النتائج وجود ارتباط دال إحصائيا بين الانبساط والاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي، وجود ارتباط دال إحصائيا بين الانفتاح على الخبرة وتحمل الغموض، وجود ارتباط دال إحصائيا بين الانفتاح على الخبرة والأسلوب الإبداعي، لا يوجد ارتباط دال إحصائيا بين الطيبة والاستقلال / الاعتماد على المجال الإدراكي.

بالرغم من أن الأساليب المعرفية بمختلف أنواعها المدخل الأكثر ملائمة لتفسير سلوك الإنسان وفهم أساليب نشاطه العقلي في مختلف مواقف الحياة وفي تفاعله مع بيئته، وهي ميزة مهمة في موضوع الشخصية إذ اعتبرها وتكن " Witkin" عاملا يتداخل مع عدة مجالات في الشخصية وكذا سماتها.

إلا أن نتائج الدراسة الميدانية الحالية افرزت عدم وجود علاقة بين متغيرات الدراسة.

قد يكون إلى أن عينة الدراسة لا تقع عليها المسؤولية الكاملة في ارتكاب الحوادث المرورية المفضية إلي الموت، وقد تعود الأسباب إلي عدم وجود علاقة بين متغيرات الدراسة إلى تأثير متغيرات أخرى لم تتناولها الدراسة الحالية وتعتبر بحوث مستقبلية، وحسب مراكز الأمن والدرك الوطني يرجعون الأسباب الأولى في حوادث المرور إلى التجاوزات الخطيرة من طرف سائقي المركبات الخفيفة للمركبات الثقيلة إذ طول الشاحنة وزمن التجاوز يزيد في نسبة ارتكاب الحوادث المرورية المميتة. ومن خلال الفرضيات الفرعية اللاحقة نوضح عدم وجود العلاقة بين المتغيرات المدروسة.

## 2.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الأولى

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية الأولى كما هو مبين في الجداول (33، 34، 35، 36)، أنها لم تتحقق، واتفقت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة أسماء سلمان نصيف الدحوح 2010 والتي كانت تحت عنوان "الأساليب المعرفية وعلاقتها بالتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية"، وأفرزت نتائج دراستها أن مستوى الاستقلال الإدراكي لدى العينة مرتفعا. (الدحوح، 2010: 130. 159)

واختلفت هذه النتائج مع دراسة زكرياء الشربيني (1992) والتي عنونت "بفاعلية الاعتماد والاستقلال عن المجال الإدراكي على أبعاد الشخصية لدى الجنسين"، والذي اظهر من خلال دراسته انه توجد فروق بين المستقلين إدراكيا عن المجال والمعتمدين عنه لصالح المعتمدين إدراكيا. (الشربيني، 1992: 271)

كما اختلفت نتائج دراسة الحالية مع دراسة مرفت العزي سنان (2009) التي أسفرت أن الاعتماد على المجال الإدراكي سائدا بين الطلبة المتفوقين دراسيا. (السنان، 2009: 06)

وبما أن عينة الدراسة تتدرج ضمن المستقلين إدراكيا قد يرجع ذلك إلي نمط تنشئتهم الاجتماعية، التي تساهم في إكساب الفرد أسلوبه المعرفي وهذا مرده إلي خصوصية المجتمع الجزائري باعتباره مجتمع ذكوري ، يميل لان يجعل الذكر أكثر استقلالاً من الأنثى وإشراكه في المسؤولية التي تعطي نوعاً من الاستقلالية.

وهذا ما أثبتته الخولي في دراسته أن الرجال يميلون إلى أن يكونوا أكثر استقلالاً مقارنة مع الإناث. (الخولي، 2002: 88).

كما أثبتت دراسات وتكن وجودانوف "Witkn & Goodenouhg" انه يحدث تمايزاً لهذا النوع من الأسلوب المعرفي كلما تقدم الفرد في العمر ليصبح أكثر استقلالية، وهذا ما نلاحظه في عينة الدراسة الحالية التي تراوحت أعمارهم في الغالب بين (41 و 49)، مما زاد في ميلهم للأسلوب المعرفي الاستقلال عن المجال الإدراكي.

وحسب الدراسات فإن المستقلين إدراكيا يفضلون العمل وهم بعيدون مادياً وحسبياً من الآخرين، ولديهم ميل إلى الانعزالية عن الآخرين، وتفضيل الأنشطة الفردية. (العتوم، 2004: 304).

كما لديهم ميل إلى العمل في الخلاء، وهذا ما نلاحظه لدى سائقي الشاحنات إذ يقطعون مسافات طويلة من أجل نقل البضائع لمدة أيام ، وحسب تصريح أحد أفراد العينة الذي أكد خلو الطريق لمدة ساعات طويلة أثناء تنقلهم.

وهذا ما نلاحظه عند سائقي الشاحنات إذ بحكم مهنتهم التي تجعلهم لوقت كبير في عزلة عن المجتمع.

### 3.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثانية

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية الثانية كما هو مبين في الجدولين (37)، (38) أنها تحققت.

وانفقت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة عبد الله النافع والسيف خالد (1988) والذي بينت نتائج دراستهما أن سلوك سائقي السيارات في المملكة العربية السعودية يتسم بالميل إلى المخاطرة. (النافع،السيف،1988: 02- 06).

كما دعمت دراسة بن الشيخ عياش (2008) نتائج الدراسة الحالية إذ بينت أن سلوك المخاطرة من سمات السائقين مقارنة مع السائقات. وبين مان Mann, 1973 أن الأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي يظهر في علاقة منتظمة مع المخاطرة في مقابل الحذر. كما بين أن المندفعين يميلون إلى أن يسمحوا لأنفسهم استخدام الحد الأدنى من الزمن في التفكير، وأنهم أكثر تعرضاً لعدم استخدام قدراتهم كاملة أكثر من ذوي الطبيعة المتروية، هذا يؤدي إلي ارتكاب أخطاء كبيرة في المهام التي تتطلب السرعة والدقة في الأداء ، وهذا ينطبق على السواق المندفعين إذ يرتكبون مخالفات وحوادث كثيرة.

كما انفقت نتائج الدراسة الحالية مع نتائج دراسة عبد الحميد صفوت التي بينت أن هناك ارتباط للمخالفات وعدد الحوادث طردياً بالاتجاه نحو المخاطرة .

وجاءت نتائج الدراسة الحالية مخالفة لدراسة (اولا سيفنسون 1980 ) حيث أظهرت أن أفراد العينة اعتبروا أنفسهم أكثر مهارة في السياقة وتنسم سياقاتهم بالتروي والأمن. ( زعابطة ، 2011 : 14 ).

كما اختلفت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة هيام يونس الأغا ،هي الأخرى بينت أن أفراد العينة لديهم مستوى جيد يميل إلي الحذر، وأن أفراد العينة لديهم مستوى جيد يميل إلى التروي. (الأغا،2014: 153 - 174 ).

وقد يرجع ذلك إلى تدني المستوى التعليمي لدى عينة الدراسة، لأن الفرد الذي يكتسب خبرات أثناء المراحل التعليمية تكسبه التروي والاستقرار والثبات في اتخاذ القرار، الذي عادة ما تكون هذه القرارات صحيحة وبعيدة عن الأخطاء، وهذا ما أكده هشام محمد الخولي في كتابه: الأساليب المعرفية وضوابطها في علم النفس. إذ بين أن الأفراد المندفعين ليس لهم أي مميزات أكاديمية ويستجيبون بسرعة ويرتكبون عدد كبيراً من الأخطاء . (الخولي، 2002: 210).

وهذا أيضاً ما أكدته دراسة (هيدر 1971, Heider) ودراسة (ميلر Miller).

هذا من جهة ومن جهة أخرى وبما أن عينة الدراسة تقضي أوقات طويلة أثناء السياقة بصفتها مهنتهم، فإن هناك عوامل تؤثر سلباً على سلوكهم فالتعب، والنعاس يؤثران سلباً على تركيز وانتباه السواق، ويزيدان من احتمال تعرضهم للمخاطر والحوادث المرورية، وكذلك إقرار بعض سائقي الشاحنات بتعاطيهم للحبوب المنشطة، ظناً منهم أنها تساعد على طرد النعاس أثناء القيادة، مما قد يتسبب بإصابتهم بضغوطات نفسية عصبية، لما لها من تأثير نفسي على السائقين، حيث تزيدهم ثقة بأنفسهم، وتزيد من إحساسهم المبالغ فيه بالشجاعة والمخاطرة، وبالتالي ارتكاب حوادث مروعة.

أما الملل هو الآخر عاملاً من العوامل المؤثرة في سلوك السائقين، فطول مسافة الطريق تنجر عنه زيادة السرعة للوصول إلى الهدف وفي وقت قصير، والقضاء على هذا الملل قد يتورط السائقين في ارتكاب حوادث مرورية .

وقد ترجع اندفاعية عينة الدراسة من خلال ممارسة بعض قائدي الشاحنات على الطرق سلوكيات خطيرة، كالقيادة بسرعة جنونية، دون مراعاة للأنظمة القانونية، ودون مراعاة حقوق الآخرين من مرتادي الطرق، ويمارسون سلوكيات عدوانية، هذا ما أثبتته دراسة (Doobe Gros, 1989). التي بينت عدائية السواق من خلال ديناميكيته المبالغ فيها.

كما تساهم الأنانية عند بعض سائقي الشاحنات بتورطهم في حوادث مرور ظنا منهم أن الطريق ملكا لهم، وهذا ما أكدته دراسة ( Marsh Coleth ,1986 ) التي بينت أن السواق خاصة الرجال، يشعرون بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يربط بسلوك دفاعي عدائي ويعتبرون المركبة امتدادا لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية، وكأن المركبة عضوا من أعضاء الجسم ، وعندما تعرض هذه الحدود إلى مضايقات في الطريق العمومي مثلا تنطلق آليات الدفاع عن المجال الحيوي بعنف وبقوة. ( العبودي ، 2009 : 3.2 )

ودراسة بلوك وزملائه ( Bloch & al ,1974 ). بينت أن الأفراد المتروين يميلون إلى أن يكونوا أكثر ذكاء وكفاءة. (الخولي، 2002: 130)

إذ أن السائق المندفع لا يستطيع ضبط ذاته، مما يؤدي إلى عجزه في المواقف التي تتطلب حل المشكل مما يتورط في حوادث مرور .

أيضا عدم خوفهم من ارتكاب الأخطاء والمخالفات المرورية ، والحوادث سببا من الأسباب التي تجعل السائقين مندفعين فقد اثبت (الجموي 2011:91) أن الخوف من ارتكاب الأخطاء يجعل الفرد أكثر ترويا.

#### 4.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثالثة

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية الثالثة كما هو مبين في الجدول رقم (39) والشكل رقم (01) أنها لم تتحقق، واتفقت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة مرفت العزي سنان التي عنونت بالأساليب المعرفية لدى الطلبة المتفوقين دراسيا وعلاقتها بسماتهم الشخصية (2009) إذ أسفرت الدراسة على أن الطلبة المرنون في أسلوبهم المعرفي يتسمون بيقظة الضمير.

كما اتفقت ودراسة سلمى صادق ( 2012 ) التي كشفت عن العوامل الخمسة الكبرى المرتبطة بالتوافق الزوجي منها يقظة الضمير .

وقد يرجع تفسير هذه الفرضية إلى أن بعد يقظة الضمير يشمل السمات التالية: المثابرة وتحمل المسؤولية الإحساس بها والتأني وضبط الذات، فالسائقون الذين يتمتعون بدرجة عالية على هذه السمة، يتميزون بالأمانة، والجدية والدقة، والحذر واحترام إشارات المرور، كل هذه السمات تؤثر إيجاباً في سلوك السائقين أثناء قيادتهم لشاحناتهم، وتجنبهم بنسبة عالية في الوقوع في الحوادث المرورية. فقد أثبتت دراسة بن الشيخ المعنونة بالمسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين (2008) أن هناك علاقة ارتباطية عكسية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة وأن هناك علاقة ارتباطية سالبة بين المسؤولية الاجتماعية والإفراط في السرعة .

وقد يرجع كذلك إلى عامل السن، إذ أن غالبية عينة الدراسة الحالية تراوحت بين (41- 49 سنة) وهذه المرحلة العمرية عند علماء نفس النمو صنفت ضمن مرحلة الرشد والنضج، وفيها يتم النضج الاجتماعي والعقلي للفرد.

## 5.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الرابعة

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية الرابعة كما هو مبين في الجدول رقم (40) والشكل رقم (02) أنها تحققت، وقد اتفقت هذه الدراسة مع نتائج دراسة (اولا سيفنسون 1980) التي أظهرت نتائج دراستها بان السائقين يتميزون بسياسة أمنة، وأنهم اقل تعرضاً للخطر من غيرهم (زعابطة ، 2011 :14).

واتفقت نتائج الدراسة أيضاً مع دراسة (ونشتاين 1987) الذي أظهرت أن التفاؤل غير الواقعي يزيد بزيادة الاعتقاد بالقدرة على منع حدوث الخطر.

ودراسة روتر وكوين والبري (Rutter, Quine, and Albery, 1988) هي الأخرى بينت أن مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الدراجات الهوائية مرتفع ، كما أكدت دراسة ماكينا (1993) أن عدم توقع السائقين لوقوع حوادث مرورية عندما يقومون بقيادة السيارة بأنفسهم .

ودراسة ( Regan ,1995 ) كشفت أن المفحوصين كانوا أكثر تفاؤلاً غير واقعي.

( الأنصاري 2001 :205 ) ودراسة محمد احمد النابلسي (2002) هي الأخرى أكدت أن التفاؤل غير الواقعي يؤدي إلى حوادث المرور .

وانفقت أيضا نتائج دراستنا مع دراسة زعابطة سيرين هاجر (2011) التي كانت بعنوان "علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين "وخلصت دراستها الي انه توجد علاقة سلبية بين التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي . (زعابطة ، 2011، 06).

ودراسة سعد الدين بوطبال (2012) هي الأخرى أظهرت أن مرتكبي الحوادث المرورية يملكون مستويات أعلى في التفاؤل غير الواقعي من السائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية (بوطبال،2012: 101).

أما دراسة الصالح أبركان وتوفيق برغوتي المعنونة بادراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية (2015) اظهرا انه يمكن التنبؤ بالسلوك الخطير في السياقة من خلال التفاؤلية غير الواقعية. وأن هناك علاقة ارتباطيه موجبة بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة .

كما فسر دارك وفريدرمان أن الثقة الزائدة ناشئة عن اعتقاد البعض في الحظ الجيد بوصفه صفة شخصية ثابتة وانه قابل للضبط بالنجاح في مهمة مألوفة هذا ما أرجعته عينة دراستنا إذ بينت أن الفهم على الطريق هو بالنسبة لهم ضمان من حوادث المرور .

وقد يرجع ارتفاع مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت، إلى كبر حجم المركبة وعلوها، إذ أن هذا الكبر يمدهم بنوع من الأمن النفسي وأنهم محصنون من الحوادث المرورية، كما أن ارتيادهم لنفس المسالك بحكم مهنتهم لسنوات خلق بينهم وبين الطريق نوعا من التالف وأنهم على معرفة تامة بتلك الطرقات .

وحسب تصريح بعض المبحوثين بدرائتهم بكل مجريات الطريق، إذ قال احدهم: الطريق حافظها نمشي وعينيا مسكرين حافظ كل شيء فيها الشجرة والحجرة. هذا ما زادهم ثقة مفرطة بأنفسهم وبن الحوادث والأخطار لن تصيبهم. وهذا ما أكدته دراسة الصالح أبركان وتوفيق برغوتي إذ أظهرت نتائج دراستهما انه توجد علاقة ارتباطيه موجبة بين التفاؤلية غير الواقعية والثقة الذاتية المفرطة.

وقد يرجع سبب ارتفاع التفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة إلى أن التأمين خلق عند بعض السائقين نوعا من الأمان، يمارسون من خلاله مخالقات مرورية، قد تؤدي إلى حوادث كارثية.

هذا من جهة ومن جهة أخرى قد تكون عدم فاعلية الأساليب العقابية التي ترتبط بقواعد المرور وآليات تطبيقه، إذ لايزال القضاء الجزائي يتعامل مع حوادث المرور بنوع من التساهل والتخفيف في الأحكام إذ يتحصل المتورطون على أحكام مخففة اغلبها غير نافذة وتكيف جرائمهم ضمن القتل الخطأ غير المتعمد.

## 6.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الخامسة

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية الخامسة كما هو مبين في الجدولين (41)، (42) أنها لم تتحقق، وتؤيد هذه النتائج دراسة عبد العال عجوة (1989) الذي أفرزت دراسته انه لا توجد علاقة بين التأمل في مقابل الاندفاع المعرفي، وبين سمات الشخصية على مقياس كومري.

كما أسفرت دراسة جلو و آخرون عن عدم وجود علاقة ارتباطيه ذات دلالة إحصائية بين الذهانية والعصابية والانبساطية والأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي. في المقابل اختلفت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة ريتشارد وستيفن حيث بينت دراستهما على وجود تأثير للأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي على متغيرات الشخصية وهناك

علاقة بين الاندفاعية المعرفية والعصابية والذهانية.

ومن خلال مراجعة أدبيات الدراسة فإن خصائص الأساليب المعرفية تقدم صورة واضحة و مفصلة عن خصائص شخصية الفرد، إذ من خلالها يمكن التنبؤ بسلوكه، والتعرف على سماته الشخصية، أي أن الأساليب المعرفية تقوم بدور وظيفي يقوم على أساس الربط بين سمات الشخصية والعمليات العقلية، لكن من خلال الدراسة التطبيقية تبين انه لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الاندفاع والتروي والمعرفي وسمات الشخصية ، وبالرغم من ان الشخصية الاندفاعية تتميز بالقلق والتشتت وعدم القدرة في التحكم في العواطف والانفعالات ولها ميول عدوانية، كل هذه الخصائص هي من سمات بعد العصابية الذي هو احد أبعاد الشخصية . بالمقابل نجد أن الشخصية المتروية تتميز بالتأني والثبات والرزانة والحرص والحذر وهذه الخصائص تندرج ضمن أبعاد الشخصية والمتمثلة في بعد الانبساطية، يقظة الضمير، الانفتاح على الخبرة .

وقد يرجع عدم وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين متغيرات الدراسة إلى نوع العينة حجمها ،تأثير المجتمع البيئي وثقافته . أيضا قد ترجع إلى طبيعة الأدوات البحثية المستعملة.

## 7.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية السادسة:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية السادسة كما هو مبين في الجدول رقم (43) أنها لم تتحقق. وفي حدود علم الباحثة لا توجد أي دراسة تؤيد أو ترفض هذه النتيجة بصفة مباشرة. إلا أن دراسة (Peterson, 2000) بينت أن التفاؤل غير الواقعي ارتبط بإيجاب مع المخاطرة وأن الإقدام على المخاطرة بمثابة ترجمة للتفاؤل غير الواقعي. ( بوطبال، 2012 : 102-103 ).

من خلال الإطلاع على التراث السيكلوجي لمتغير التفاؤل غير الواقعي تبين انه تشبه معرفي يستبعد فيه الفرد وقوع الأحداث السلبية له، وازدياد وقوع الأحداث الإيجابية. وهو عامل من العوامل المؤثرة في سلوك الفرد.

هذا الخلل المعرفي يخلق في نفس السائق نوع من توهم الحصانة، فيتهاون في اخذ الحيطة والحذر وبالتالي الوقوع في الحوادث المرورية .

أن المتروين اقل تفاؤلا غير واقعيًا مقارنة مع المندفعين معرفيًا . وذلك لان السائق المتروى يستجيب للمهام المختلفة (سلوك السياقة) بتأني وتريث وبتفكير في البدائل والحلول المقترحة، مما يترتب عن ذلك تفادي الوقوع في الحوادث ، أي أن هذا الأسلوب المعرفي يمد للسائق نوع من الرزانة والثبات والتأني والتفكير في البدائل والحلول المقترحة واخذ الحيطة والحذر وتجنب السلوكيات الخطرة ، مما ينتج عنه التقليل من التفاؤل غير الواقعي.

وهذا ما توصلت إليه الدراسة الحالية إذ بينت أن عينة الدراسة لها ميل عام للاندفاع المعرفي وأن التفاؤل غير الواقعي مرتفعًا لديهم.

إلا انه بينت النتائج انه لا توجد علاقة بين هذين المتغيرين قد يرجع ذلك إلى وجود عوامل ومتغيرات أخرى تؤثر في سلوك سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث مرور مفضية إلى الموت. كما قد يفسر عدم وجود العلاقة بين المتغيرين إلى طبيعة العينة وخصائصها، وقد ترجع إلى أن هذا النوع من الأسلوب المعرفي لا يرتبط مع التفاؤل غير الواقعي.

## 8.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية السابعة

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية السابعة كما هو مبين في الجدول رقم (44) أنها لم تتحقق.

أن الأسلوب المعرفي الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي، هو أسلوب الفرد في مواجهة مواقف الحياة المختلفة، ومن خلاله يتم تحديد الفروقات الفردية ، والأساليب المعرفية بصفة عامة من الأبعاد المستعرضة في الشخصية . وهناك مجموعة وخصائص من السمات الشخصية التي تميز السواق ذوي الأسلوب المعرفي الاستقلال في مقابل الاعتماد على المجال الإدراكي . لو تمعنا في التراث النظري لنجد انه توجد علاقة بين المتغيرين ، إلا أن

نتائج الدراسة الحالية نفت هذه العلاقة ودراسة محمود فتحي عكاشة (1991) وجمال محمد على (1999) (الشايب، 2001: 116) أيدت نتائج الدراسة الحالية إذ بينت انه لا توجد علاقة بين الأسلوب المعرفي الإدراكي وسمات الشخصية .

بالرغم من الارتباط بين الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والشخصية واشتراكهم في بعض العوامل المؤثرة في نموهم إلا أن العلاقة بين المتغيرات لم ترق إلى مستوى الدلالة الإحصائية، واتفقت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة عبد العال عجوة (1989) الذي بين انه لا توجد علاقة بين الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي وبعض متغيرات الشخصية ، واتفقت أيضا مع دراسة ملحم مازن الذي اظهر انه لا توجد علاقة بين سمة الطيبة والاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي ، واختلفت الدراسة الحالية مع نتائج دراسة الطهراوي (1997) والذي بين ارتباط دالا بين سمات الشخصية والاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي، ومع نتائج دراسة زكريا الشرييني والتي دلت على وجود علاقة ارتباطية بين سمات الشخصية والاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي يمكن تفسير عدم وجود العلاقة بين المتغيرين في نوعية العينة وطبيعتها وحجمها وربما إلى الأدوات المستخدمة في الدراسة الحالية، وكذلك المستوى التعليمي لها وحتى تأثير البيئة واختلاف الأنماط الثقافية العامة، والتطبيع الاجتماعي وحتى اختلاف سمات الشخصية المراد قياسها ، ونوع الأسلوب المعرفي المختار .

ولو اعتمدنا مبدأ ادلر Adler في أسلوب الحياة نجد انه هو الذي يحدد النظام الذي تمارس به الشخصية وظائفها وهو الذي يفسر لنا إن لكل شخص أسلوب حياة هذا التفرد في الشخصية هو الذي جعل لكل شخص صياغة فريدة من الدوافع والسمات وبالتالي تعدد واختلاف وتنوع هذه السمات لدى عينة الدراسة الحالية هو سبب من أسباب عدم وجود العلاقة الإرتباطية بين متغيرات الدراسة .

وبين مؤيد ومعارض لهذه النتيجة ضرورة إجراء المزيد من الدراسات والأبحاث لتأكيد العلاقة أو نفيها.

## 9.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية الثامنة:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية الثامنة كما هو مبين في الجدول رقم (45) أنها لم تتحقق.

ومن خلال عرض نتائج الفرضيات السابقة تبين أن عينة الدراسة تتدرج ضمن المستقلين إدراكيا، ولهم مستوى مرتفع من التفاؤل غير الواقعي، إلا أن نتائج الفرضية الفرعية الثامنة بينت انه لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى العينة الحالية.

لم يتم العثور على أي دراسة تؤيد أو ترفض هذه النتيجة، في حدود علم الباحثة قد يرجع ذلك إلى أن متغير التفاؤل غير الواقعي من المتغيرات الحديثة، ولم يأخذ حصته في الدراسات النفسية والمعرفية . هذه النتيجة دلت على أن العلاقة بين المتغيرين الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لم ترق إلى مستوى الدلالة الإحصائية وقد يرجع ذلك إلى طبيعة المتغيرات المدروسة معا، أو حتى نوع العينة وحجمها.

## 10.2. مناقشة نتائج الفرضية الفرعية التاسعة:

يتضح من خلال عرض نتائج الفرضية الجزئية التاسعة كما هو مبين في الجدول رقم (46) أنها لم تتحقق. وهذه النتيجة لا تتفق مع بعض الدراسات السابقة، فقد أكدت دراسة بدر الأنصاري عن ارتباط التفاؤل غير الواقعي بالانبساط ارتباطا موجبا، وأكدت ذلك دراسة "هورنيز Hoorens 1995" بهدف الكشف عن طبيعة العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وبعض متغيرات الشخصية، على عينة قدرها (90) طالبا وطالبة وأسفرت نتائج الدراسة على وجود ارتباطات جوهرية موجبة بين التفاؤل غير الواقعي، وكل من خداع الذات، والشعور الزائف بالقدرة على التحكم، وتقدير الذات والسلوك الاجتماعي والسعادة والاتزان الانفعالي. (محمد أمين وآخرون 2013: 1545)

بالرغم من وصف التفاؤل غير الواقعي سمة في الشخصية، إلا أن نتائج الدراسة لم ترق إلى مستوى الدلالة الإحصائية، وفي حدود علم الباحثة لا توجد أي دراسة تناولت متغيرات الحالية لدى العينة المتناولة، قد يرجع ذلك إلى كون متغير التفاؤل غير واقعي حديث اهتم به الباحثون في علم النفس وعلم الشخصية، في وقت متأخر لا يزيد عن العقدين .

### 3. المقترحات:

استنادا لما أسفرت عنه الدراسة الحالية من نتائج فإننا نقترح مجموعة من المقترحات التي من شأنها أن تسهم في التقليل من حوادث المرور وهي:

- ✓ التطبيق الجدي والحازم لقانون المرور الجديد.
- ✓ دعم برامج التوعية المرورية، وذلك باستخدام مختلف القنوات والوسائل، وبخاصة المستحدث منها.
- ✓ إشراك فئات متعددة من مستخدمي الطريق في تحمل عبء مسؤولية تنظيم المرور ومن ثم تحقيق درجة عالية من درجات السيطرة والانضباط المروري .
- ✓ إدراج مادة التربية المرورية كمادة أساسية في المنهاج التربوي حتى يكتسب الناشئة مبادئ التربية المرورية في نشأته وذلك بدءاً من مرحلة رياض الأطفال، وذلك لضمان غرس القيم السلوكية المرورية في النفوس، والتدريب عليها منذ الصغر، مع التوسع في تلك القيم وتنشيطها مع تطور المرحلة الدراسية التي يمر بها الطلاب.
- ✓ تفعيل علم النفس المروري عن طريق الاتصال والتنسيق مع الجامعات والهيئات المختصة في المجال المروري.
- ✓ وبخصوص سلوك مستعملي الطريق ضرورة دعم دوريات المرور وتكثيف وجودها لتحقيق رقابة فعالة على سلوك مستعملي الطريق، وضبط جميع حالات المخالفة، واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة.

- ✓ فرض رقابة مشددة على أوزان وحمولات الشاحنات لتفادي الثقل الزائد والذي قد ينتج عنه كوارث.
- ✓ إنشاء مراكز، في مواقع مختارة، لوزن الشاحنات، وذلك لضبط مخالفات تجاوز الأوزان المصرح بها، والتي تمثل مصدر خطر جسيم على السلامة المرورية من جهة، وعلى رصف الطرق من جهة ثانية.
- ✓ إصدار قرار يمنع المركبات الكبرى خاصة الشاحنات من السير ليلا الا بوجود مرافق بجانب السائق كي لا ينتابه النعاس.
- ✓ بما أن السرعة من المسببات الرئيسية في حوادث المرور، فيجب ضبط مخالفات السرعة بواسطة الرادارات الثابتة والمنقولة والسعي إلى تغطية كامل مساحة الوطن بهذا النوع من الوسائل للتقليل أو الحد من الحوادث المرورية.
- ✓ تطبيق إجراء جديد للتقليل من حوادث المرور، من خلال إجبار جميع أصحاب الشاحنات والحافلات على تركيب الجهاز المعروف بـ"كرونتاكيغراف" الذي يراقب السرعة التي تسير بها هذه المركبات، وكذلك مدة السياقة، وفترات الراحة، وهوما سيمكن مصالح الشرطة والدرك من مراقبة هؤلاء السائقين لفرض قانون المرور، سواء فيما يتعلق باحترام السرعة المحددة أو من حيث وقت السياقة وفترات الراحة التي يجب أن يأخذها كل سائق، خاصة أصحاب الحافلات والشاحنات الذين يقطعون مسافات طويلة.
- ✓ تهيئة أماكن للراحة خاصة لسائقي الشاحنات الذين يقطعون مسافات طويلة.
- ✓ التخطيط الجيد لشبكة الطرقات من خلال استخدامات الأرض ودراستها دراسة جيدة على مستوى مخططات شغل الأراضي pos التي تنظم وتسير المجال العمراني.
- ✓ تحديد الأماكن الخطرة التي تحتاج إلى معالجة خاصة المواقع التي تقع فيها حوادث مرور متكررة ومتشابهة.
- ✓ إلزامية الفحص الدوري للمركبات وفرض عقوبات مشددة على مخالفيها.

✓ ضرورة الأخذ بعين الاعتبار الفحص النفسي للسائق قبل نيل رخصة القيادة.

نصائح علماء النفس قصدك تجنب حوادث المرور .

✓ ضرورة احترام الذات والمحافظة عليها واحترام حقوق الآخرين بتطبيق واحترام قانون المرور .

✓ رفع سن استخراج رخصة القيادة للوزن الثقيل إلى سن الثلاثين (30) سنة .

ينصح علماء النفس لتفادي حوادث المرور مجموعة من المقترحات كالتالي:

✓ تبني الفكرة أن الحادث يمكن أن يقع لأي شخص:

تعتقد الغالبية العظمى من قاندي المركبات أنهم في مستوى اعلي من بقية السائقين وأن

ما يحدث للغير لا يمكن أن يحدث لهم ،وهي نظرة خاطئة إذ أن هذا الاعتقاد في حد ذاته

مدعاة لكثير من الحوادث ، فيلزم دائما الحدث في قيادة السيارة بطريقة دفاعية مع التوقع

بما قد يحدث من أخطاء الآخرين.

✓ اليقظة الدائمة بالقيادة بما يستوجب التفرغ الدائم لها

البعض من قاندي المركبات يعتقد أن إلمامهم وخبراتهم الطويلة في القيادة تكون مبررا

يستهيونوا بالقيادة وتمنحهم حق التحدث مع الغير تليفونيا أثناءها، أو أن يشغل نفسه بأمر

أخرى مما يشغل انتباهه عن القيادة ، حينئذ لا يتسع أمامه الوقت لتفادي الحادث فالقيادة

تستدعي الانتباه التام ولا يأتي هذا إلا بعد أن يكون السائق في قمة نشاطه خاصة في

القيادة لمسافات طويلة ، فيجب عليه أن يعرف الطريق الذي سيسلكه ويضعف من

احتياظه في أماكن الخطرة وعدم أكل الوجبات الدسمة وتحاشي المنبهات أي كان نوعها.

✓ يجب أن يكون السائق ذكيا وماهرا في قيادته

يتطلب الذكاء والمهارة في القيادة المزيد من المعرفة والتحصيل في النواحي الفنية والأنظمة المرورية المتطورة، فالسائق الذكي هو الذي يحاول أن يتطور بمفهومه مع التطور المروري ولا يأتي له ذلك إلا بمداومة الإطلاع على أنظمة المرور، والاستفادة من أخطائه وخبرات الآخرين وبالتخلي في بعض الأحيان عن الأحقية في الطريق وإعطاء الغير أفضلية المرور ويتم تقادي وقوع الحوادث واثر هذا المبدأ ينعكس بدوره على معاملة الآخرين فيعم الأمن والسلام بين مستخدمي الطريق.

✓ ضبط النفس :

هناك الكثير من المؤثرات النفسية التي يمكن ان تواجه قائد المركبة وتفقد السيطرة على نفسه بسبب تصرفات سيئة تصدر من احد السائقين أو عن طريق العمل أو المنزل، لذلك يجب التذكر دائما انه إذا فقد السيطرة على نفسه فلن يكون هناك مجال للسيطرة على السيارة أثناء القيادة . (سعيد احمد على قاسم، 2009: 76 . 77)

#### 4.الدراسات المستقبلية

من خلال النتائج والتوصيات التي انتهت إليها الدراسة الحالية فإننا نوصي بإجراء الدراسات والبحوث التالية:

- ✓ إجراء دراسات حول الصحة النفسية لدى مرتكبي حوادث المرور المميتة.
- ✓ إجراء دراسات حول سمات الشخصية على عينات مختلفة من مجتمع السواق.
- ✓ إجراء دراسة مقارنة بين سمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المرتكبين لحوادث المرور وغير مرتكبين لها.
- ✓ إجراء مزيد من الدراسات حول متغير التفاؤل غير الواقعي وربطه بمتغيرات بحثيه أخرى.

- ✓ إجراء دراسة مقارنة لمستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المرتكبين لحوادث مرورية وغير المرتكبين للحوادث المرورية.
- ✓ إجراء دراسة على نفس العينة بأساليب معرفية أخرى.
- ✓ بناء برنامج وقائي علاجي لخفض مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين خاصة لدى عينة الدراسة .

### خاتمة:

إن حوادث المرور من اخطر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات، نتيجة ما تخلفه من مجازر مرورية، التي أصبحت واقعا مؤلما يوميا في الجزائر، إذ لا يمر يوما إلا وتسجل فيه عشرات من الحوادث الخطيرة والمميتة .

ويرى المختصون في حوادث المرور، أن العامل البشري بصفة عامة والسائق خاصة احد الأسباب الرئيسية في إرهاب الطرقات، ولكونه هو العنصر العاقل والمتحكم في طريقة تعامله مع المركبة تقع عليه كل المسؤولية في وقوع حوادث المرور أو تفاديها .

ودراسة سلوك سائقي الشاحنات من الناحية السيكلوجية، ومعرفة سماتهم الشخصية تلعب دورا هاما في التنبؤ بسلوكهم، وتحديد ملمحهم النفسي، كما تسهم الأساليب المعرفية بقدر كبير في الكشف عن فروقاتهم الفردية، وأسلوب تعاملهم مع مواقف الحياة المختلفة.

ومن خلال الدراسة الميدانية تبين أن سائقي المركبات الثقيلة من الذين لا يعتمدون بشكل كبير على عناصر المجال المحيط بهم، ويستمدون معلوماتهم وخبراتهم عن طريق إحساسهم الداخلي الصادر عن ذاتهم، ويعتبرون هذه المراجع الداخلية موجهة لسلوكهم أو مرشدة لهم في إدراكهم لعناصر البيئة المحيطة بهم.

هذا بخصوص الأسلوب المعرفي الاعتماد والاستقلال على المجال الإدراكي. بينما في الأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي فان سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث

المرور المفضية إلى الموت لديهم ميل عام للاندفاع المعرفي نتيجة تأثير عدة عوامل أهمها: الملل، التعب، القلق، الضغوطات النفسية والمهنية. ويستجيبون بسرعة ودون تفكير في مواقف الحياة المختلفة، مما قد يتورطون في حوادث مرور مفرجة.

ولعل ما زاد من حدة وتفاقم حوادث المرور هو تأثير متغير التفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة، إذ يعتقد سائقو الشاحنات أن الحوادث السلبية يقل احتمال حدوثها لهم، مما قد يتسبب في حدوث نتائج غير متوقعة كحوادث المرور المميتة.

وبعد الدراسة التحليلية لمتغيرات البحث خلصت إلى النتائج التي نوجزها فيما يلي:

✚ لا توجد علاقة بين أسلوب (الاندفاع/التروي) و (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية وكذا التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت .

✚ وجود ميل عام للأسلوب المعرفي الاستقلال عن المجال الإدراكي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

✚ وجود ميل للأسلوب المعرفي الاندفاع لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

✚ سمة يقظة الضمير هي السمة السائدة لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

✚ مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت مرتفعا.

✚ لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي )

وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

❖ لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاندفاع /التروي)

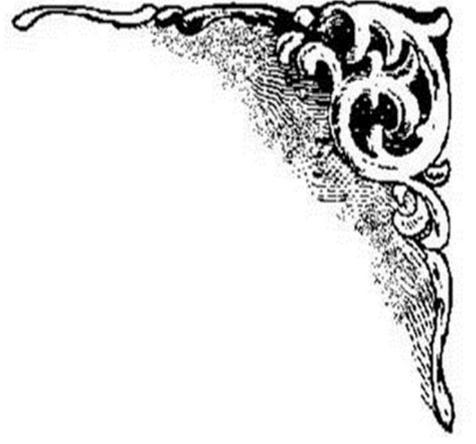
والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

❖ لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي وسمات الشخصية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

❖ لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الأسلوب المعرفي (الاعتماد والاستقلال) على المجال الإدراكي والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

❖ لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين سمات الشخصية والتفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت.

ولا شك أن هذه الظاهرة الخطيرة التي تحصد آلاف الأرواح، وتكبد خسائر مادية معتبرة بات لزاما من تضافر جهود كل الفاعلين ابتداء من الأسرة باعتبارها النواة الأولى للتنشئة الاجتماعية، مروراً إلى المدرسة ومنابر المساجد، والمجتمع المدني، للتحسيس وغرس الثقافة المرورية في أوساط المجتمع، والوصول إلي التقليل من هذه الظاهرة.



# المراجع

## قائمة المصادر و المراجع

### أولاً: المصادر

1. القرآن الكريم . سورة البقرة الآية 195 سورة الإسراء الآية 37 سورة إبراهيم الآية:7

### ثانيا : الكتب باللغة العربية

2. أبو النيل، محمود السيد (1995): علم النفس الاجتماعي، دراسات عربية و عالمية، دار النهضة.

3. أبو النيل، محمود السيد (2005): علم النفس الصناعي و التنظيمي عربيا و عالميا، دار الفكر العربي، القاهرة.

4. أبو جادو، صالح محمد على (2005) : علم النفس التربوي ،ط4، الأردن ،عمان ، دار الميسرة للنشر والتوزيع.

5. أبو جلال إسماعيل السليمان (2012): الإذاعة و دورها في الوعي الأمني،ط1، دار أسامة للنشر و التوزيع ،عمان،الأردن.

6. أبو حطب، فؤاد (1983): القدرات العقلية، ط 4 ،مكتبة الانجلو مصرية ،القاهرة

7. ابن ماجة ،محمد بن يزيد القزويني (1999): سنن ابن ماجة ،ط1، دار السلام الرياض ، السعودية .

8. احمد محمد،الطيب (1999): التقويم و القياس النفسي و التربوي، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية.

9. احمد محمد،الطيب(1999): الإحصاء في التربية و علم النفس،المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية.

10. احمد محمد، عبد الخالق(1983): الأبعاد الأساسية للشخصية، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية.

11. الأنصاري،بدر (1998): التفاؤل و التشاؤم المفهوم و القياس و المتعلقات ،مطبوعات جامعة الكويت .

12. الأنصاري بدر (2002): المرجع في مقاييس الشخصية ، تقنين على المجتمع الكويتي ،دار الكتاب الحديث،القاهرة .

13. الدويدري، رجاء وحيد (2000): البحث العلمي أساسياته النظرية وممارسته العلمية، ط1، دار الفكر

14. الوافي ،عبد الرحمان (2006): مدخل إلى علم النفس، بدون طبعة، دارهومة ، للنشر و التوزيع بوزريعة ،الجزائر.
15. الزيات،فتحي مصطفى(2001): علم النفس المعرفي، ط1، ج2، دار النشر للجامعات.
16. الزغلول، رافع نصير و الزغلول عماد(2003): علم النفس المعرفي ،ط1، دار الشروق ،الأردن.
17. الحضيرى، على محمود(1998): حوادث الطرق و أفاق السلامة المرورية، دارالكتب الوطنية ،بنغازي.
18. السيد،عبد الحليم وآخرون،(1990): علم النفس العام، ط3، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة،مصر .
19. السيلمانى، محمد بن حمزة محمد (2002): السلامة المرورية، ط1 ، الرياض.
20. العيسوي، عبد الرحمان (1988): سيكولوجية العمل و العمال ، دار الراتب الجامعية ، بيروت ، لبنان.
21. العتوم، عدنان يوسف(2004): علم النفس المعرفي . النظرية و التطبيق ، عمان ،دار المسيرة للنشر و التوزيع .
22. الفرماوي ،حمدي (1985): اختبار تزاوج الأشكال المألوفة (ت ا م 20) لقياس أسلوب الاندفاع مقابل التروي ،كراسة تعليمات القاهرة،مكتبة النهضة المصرية.
23. الفرماوي، حمدي (1994): الأساليب المعرفية بين النظرية و البحث ،مكتبة الأنجلو المصرية ،القاهرة.
24. الشاذلي،عبدالحميدمحمد (2001): الصحة النفسية و سيكولوجية الشخصية، ط1،المكتبة الجامعية الأزاريطة ، الإسكندرية، مصر .
25. الشرقاوي،أنور محمد (1988): اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية، كراسة التعليمات ،مكتبة الأنجلومصرية ،ط3، القاهرة.
26. الشرقاوي،أنور (1995): الأساليب المعرفية في بحوث علم النفس،العربية و تطبيقاتها في التربية، القاهرة ، مكتبة الإنجلو المصرية.
27. الشرقاوي ،أنور محمد (1996): علم النفس المعرفي المعاصر، ط1، جامعة عين شمس القاهرة.

28. الخولي، هشام محمد(2002): الأساليب المعرفية وضوابطها في علم النفس، دار الكتاب الحديث.
29. بوحوش، عمار و الذنبيات، محمد محمود (2001): مناهج البحث العلمي و طرق إعداد البحوث ، ط3 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر .
30. جابر، وليد جابر(2003)طرق التدريس العامة، ط1، الأردن ،عمان، دار الفكر
31. جبل، فوزي محمد (2000):الصحة النفسية و سيكولوجية الشخصية، بدون طبعة، المكتبة الجامعية الازاريطة، الإسكندرية.
32. درويش، عبد الفتاح السيد (2005):بعض محددات الميل الي الحوادث المرورية ، ط1، دار النشر الأقصى ، لبنان .
33. هريدي، عادل محمد (2002)علاقة الإقدام على المخاطرة اللاموضوعية، ط1، دار المنوخية.
34. وجية ،محمود إبراهيم (2006):التعلم أسسه ونظرياته، ط1، مصر، الإسكندرية ،دار
35. ويلسون ،جلين(2000):سيكولوجية فنون الآداب، ترجمة شاعر عبد الحميد، الكويت عالم المعرفة.
36. وينفرد ،هوبر(1995):مدخل إلى سيكولوجية الشخصية،ترجمة مصطفى عشوي، ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر .
37. زهران،حامد عبد السلام(1997): الصحة النفسية والعلاج النفسي، ط1، عالم الكتب للنشر والتوزيع والطباعة، مصر .
38. زرواتي ،رشيد (2002): تدريبات على منهجية البحث العلمي في العلوم الإجتماعية، ط1، دار هومة الجزائر .
39. كامل، أحمد سهير(2003) :سيكولوجية الشخصية ، مركز الإسكندرية للكتاب ، مصر .
40. ماهر، احمد(2003):السلوك التنظيمي ،مدخل بناء المهارات ، ط1،الدار الجامعية للطباعة و النشر والتوزيع ،مصر .
41. موسى،عبد الله عبد الحي (1976) : المدخل إلى علم النفس ، مكتبة الخانجي ،القاهرة.
42. مطاوع، إبراهيم عصمت (1981) : علم النفس و أهميته في حياتنا ،القاهرة، دار المعارف ،مصر.

43. منصور ، محمد ،حسين: (دس) تدخل السيارة في حادث المرور مناط مسؤولية القائد، منشأة المعارف، الإسكندرية
44. معوض، خليل ميخائيل (1999): علم النفس العام، ط1، دار المعرفة الجامعية، مصر.
45. معتز، سيد ع الله: دس الشخصية الانبساطية، دار غريب للطباعة والنشر، القاهرة، مصر.
46. نوتكات، برنارد (1959) : سيكولوجية الشخصية، ترجمة مخيمر، عبد مخائيل رزق ط1، مكتبة الإنجلو مصرية القاهرة.
47. سامي ،ملحم (2000): مناهج البحث في علم التربية والنفس، دار المسيرة ، الأردن.
48. عبد الله، محمد(2001): مدخل إلى الصحة النفسية، ط1 ، عمان ، دار الفكر للطباعة و النشر.
49. عدس، عبد الرحمان، توق، محي الدين (1993): المدخل إلى علم النفس، ط3 الأردن مركز الكتب الأردني.
50. عوض عباس محمود (دس) حوادث العمل في ضوء علم النفس، دار النهضة
51. فرج، احمد فرج(1984): سيكولوجية الشخصية، مكتبة جامعة عين شمس، القاهرة.
52. صالح، أحمد محمد حسن، وآخرون (بدون سنة): الصحة النفسية وعلم النفس الاجتماعي (بدون طبعة، مركز الإسكندرية للكتاب).
53. صفيان، نبيل صالح(2004) : المختصر في الشخصية، بدون طبعة، إتراك للطباعة و النشر، القاهرة
54. رزو ماري شاهين(1995): قرارات متعددة للشخصية ، دار مكتبة الهلال ، ط1 ، بيروت ، لبنان.
55. توما جورج خوري(1996): الشخصية، الطبعة الأولى ،المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع ،بيروت ،لبنان.
56. غنيم ،سيد محمد (1983): الشخصية، القاهرة ، دار المعارف.

### ثالثا: الرسائل العلمية

57. إيهاب إبراهيم ،أبو العطا الوزير (2001): العلاقة بين أسلوب التروي و تحمل الغموض و بعض سمات الشخصية لدى عينة من طلاب المرحلة الثانوية، رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة المنصورة.

58. الأغا، هيام يونس(2014): بعض الأساليب المعرفية و مفهوم الذات و علاقتهما بالمستولية الاجتماعية لدى طلبة الثانوية العامة في قطاع غزة، رسالة ماجستير غير منشورة ،كلية التربية في جامعة الأزهر ،غزة.
59. الجوهري ،أيمن احمد(2011): اثر العلاقة بين متغيرات إنتاج الاختبارات الإلكترونية و بين الأسلوب المعرفي على معدل أداء المتعلمين ،رسالة دكتوراه غير منشورة ،جامعة حلوان ،مصر .
60. الدحودح ،أسماء سلمان نصيف (2010):الأساليب المعرفية و علاقتها بالتوتر النفسي لدى طلبة الجامعات الفلسطينية ،رسالة ماجستير غير منشورة،الجامعة الإسلامية غزة.
61. الديري ،علا اسعد (2011):الاستقلال الإدراكي و علاقته بالاتجاه نحو المخاطرة لدى ضباط الإسعاف في قطاع غزة ،رسالة ماجستير غير منشورة ،الجامعة الإسلامية ،غزة.
62. الطهراوي ،جميل حسن (1997): سمات الشخصية و علاقتها ببعض الأساليب المعرفية لدى الطلاب المتفوقين و المتأخرين أكاديميا في الجامعة الإسلامية ،الجامعة الإسلامية غزة.
63. المنيع، فيصل بن سعد محمد(2013): دور نظام الضبط الآلي للمخالفات المرورية في الحد من حوادث المرور من وجهة نظر طلاب جامعة الملك سعود ،رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة نايف للعلوم الأمنية ،الرياض.
64. العمري،منى بنت سعد بن صالح(2007): الأسلوب المعرفي التروي الاندفاع و علاقته بالمسؤولية الاجتماعية لدى عينة من طالبات كلية التربية للبنات، بمحافظة جدة ،رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة طيبة.
65. القحطاني، علي مشبب(1988): أحكام الحوادث المرورية في الشريعة الإسلاميةرسالة ماجستير غير منشورة جامعة أم القرى المملكة العربية السعودية.
66. الشحات، مجدي محمد احمد(1996):علاقة الأسلوب المعرفي باستراتيجيات الذاكرة في المهام اللفظية و الشكلية ،رسالة ماجستير غير منشورة ،كلية التربية ،جامعة الزقازيق.
67. بدري فندي، عبد المعطي (1993):علاقة احد الأساليب المعرفية بالتوافق الشخصي و الاجتماعي و الدراسي لدى طلاب الجامعة ،رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة أسيوط.

68. بهلول ،سارة أشواق(2009): سلوكيات الخطر المتعلقة بالصحة و علاقتها بكل من جودة الحياة و المعتقدات الصحية،رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة باتنة.
69. يلاح ،ياسين(2005): التصلب و أسلوب الاندفاع /التروي المعرفيان و علاقتها بالسلوك الإجرامي ،لدى عينة من المجرمين و غير المجرمين .دراسة مقارنة .رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة باتنة.
70. بن الشيخ، عياش(2008):المسؤولية الاجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين ، دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر رسالة ماجستير غير منشورة.
71. بن زطة، بلدية(2006):علاقة الأسلوب المعرفي الاستقلال و الاعتماد على المجال الإدراكي بالانتباه لدى تلاميذ المرحلة الابتدائية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الحاج لخضر، باتنة.
72. بنين ،أمال(2014):علاقة الأسلوب المعرفي التروي الاندفاع بالاختيار الدراسي ،رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة قاصدي مرباح. ورقلة.
73. بن لمبارك سمية (2014): الرسم و علاقته ببعض الأساليب المعرفية لدى تلاميذ المرحلة الابتدائية ، رسالة دكتوراه غير منشورة ،جامعة الحاج لخضر باتنة.
74. بن محسن محمد الصبحي عبد العزيز(1998):الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير غير منشورة.
75. بن عباس، فتيحة (2012):دور الإعلام في التوعية المرورية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر . دراسة وصفية استطلاعية . رسالة دكتوراه غير منشورة ،قسم علوم الإعلام و الاتصال ،الجزائر .3
76. درداح، الشاعر(2005):اتجاهات طلبة الجامعات الفلسطينية في محافظات غزة نحو المخاطرة و علاقتها بكل من المساندة الاجتماعية و قيمة الحياة لديهم،رسالة دكتوراه غير منشورة،البرنامج المشترك لجامعتي الأقصى و عين شمس، غزة.
77. هادي الحربي، عبد الله بن محمد (2008): أساليب التنشئة الأسرية و علاقتها بكل من التفاؤل و التشاؤم لدى عينة من تلاميذ المرحلة المتوسطة و الثانوية لمنطقة جازان، رسالة دكتوراه غير منشورة ، علم النفس، جامعة أم القرى، المملكة العربية السعودية.

78. زعابطة، سيرين هاجر (2011): علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك القيادة الصحي لدى السائقين، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الحاج لخضر باتنة.
79. حمراني، أمينة (2010): الإعلام الأمني في الجزائر و دور العلاقات العامة في تطويره الأمن المروري نموذجا ، ماجستير غير منشورة ، جامعة الحاج لخضر باتنة .
80. محجر، يسين (2011): الاستهداف لحوادث المرور دراسة ميدانية في بعض ولايات الجنوب الشرقي للجزائر، أطروحة دكتوراه علم النفس العمل و التنظيم ،جامعة منتوري قسنطينة.
81. مشاشو، قرمية (2011): علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك التدخين لدى المدخنين دراسة مقارنة بين المدخنين المصابين و غير المصابين بسرطان الرئة، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة الحاج لخضر باتنة.
82. محمود ، احمد جبر (2012): العوامل الخمسة الكبرى للشخصية و علاقتها بقلق المستقبل لدى طلبة الجامعات الفلسطينية بمحافظات غزة، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الأزهر غزة.
83. ناجي، رشيد (2008): تغير الدور الاجتماعي لمعاقبي حوادث المرور، دراسة ميدانية لعينة من المعاقين بالجزائر العاصمة ،رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة الجزائر .
84. نصر الله، نوال خالد حسن (2008): أنماط التفكير السائدة و علاقتها بسلوكية التفاؤل و التشاؤم لدى طلبة مرحلة الثانوية العامة في محافظة جنين، رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة النجاح الوطنية.
85. سالي، مراد (2007): حوادث المرور أسبابها و سبل الوقاية منها . دراسة ميدانية بالطريق الوطني السريع رقم 1، رسالة ماجستير غير منشورة ،قسم علم الاجتماع ،جامعة الجزائر .
86. سلمى، الصادق (2010): التوافق الزوجي و علاقته بالأسلوب المعرفي و عوامل الشخصية، رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة الجزائر 2.
87. سنان، مرفت العزي (2009): الأساليب المعرفية لدى الطلبة المتفوقين دراسيا و علاقتها بسماتهم الشخصية في ضوء نموذج العوامل الخمسة الكبرى للشخصية ،رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة تعز، اليمن.

88. عبد الله حامد ، عبد الله الخلق (2005): دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير ، جامعة نايف للعلوم الأمنية.

89. عبد العزيز بن عبد الله العوين (2011): دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض، رسالة دكتوراه . غير منشورة .

90. صعدي ، إبراهيم (2000): الأسلوب المعرفي التروي . الاندفاع و التصرف في المواقف التربوية لدى المعلمين و المعلمات بمنطقة جازان ،رسالة ماجستير غير منشورة ،كلية التربية أم القرى.

91. قاسم سعيد احمد علي (2009): الجرائم المرورية رسالة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة الإسكندرية.

92. شويمت، عمار (2011): أحكام حوادث المرور و الآثار المترتبة عليها في الشريعة الإسلامية ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الحاج لخضر . باتنة .

93. خلفي ، عبد الحليم (2006): نمط الشخصية كمتغير وسيط بين أسلوب الاندفاع و التروي و سلوك حل المشكلات ،رسالة ماجستير ،علم النفس المعرفي ، جامعة باتنة.

رابعا :المقالات في المجلات و في الملتقيات

94. أبركان، صالح، برغوتي، توفيق (2015): التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية ، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد 8، العدد 01.

95. إيمان عبد الكريم ذيب (2012): التفكير الجانبي و علاقته بسمات الشخصية على وفق أنموذج قائمة العوامل الخمسة للشخصية لدى طلبة الجامعة ،مجلة الأستاذ العدد 201 ،بغداد ،العراق .

96. الأنصاري، بدر (2001) : إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة و الطالبات في الكويت مجلة دراسات نفسية 2001 مجلد 11 ، ع 2 ، ص ص 194. 243.

97. البلاونة، سهى، الجلامدة، فرح (د. س) اثر الرقابة الآلية على سلوك السائق من الناحية النفسية و الحد من الحوادث و الإزحامات المرورية، قسم الدراسات - إدارة السير المركزية - ورقة عمل مقدمة لورشة الرقابة الآلية، المملكة الأردنية الهاشمية ، مديرية الأمن العام ، إدارة السير المركزية.

98. اليخوفى، نجوى(2002): التفاؤل و التشاؤم و علاقته ببعض المتغيرات الاجتماعية ، الديموجرافية لدى طلاب الجامعة ، مجلة علم النفس ، الهيئة المصرية العامة، للكتاب، القاهرة ، العدد 62 ص 132-150
99. النافع عبد الله، و السيف خالد(1988): تحليل الخصائص النفسية و الاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات في المملكة العربية ، إدارة البحث العلمي، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم النفسية الرياض.
100. السيد راضي عبد المعطي(2008): ا لآثار الاقتصادية لحوادث المرور ، إصدار مركز الدراسات و البحوث ، جامعة نايف للعلوم الأمنية ، المملكة العربية السعودية
101. السيف، عبد الجليل (1976): العوامل النفسية و أثرها على كفاءة السائق ،مجلة الأمن العام ،العدد الثامن .
102. العبودي، صالح ( 2009 ): الندوة العلمية التجارب العربية الدولية في تنظيم المروالعوامل النفسية لحوادث المرور مركز الدراسات و البحوث قسم الندوات و اللقاءات العلمية الجزائر 2،3.
103. العجمي عيسى،بن محمد (2008) : السلامة المرورية ،الواقع و التطلعات ،جامعة نايف للعلوم الأمنية ،مركز الدراسات و البحوث،الرياض.
104. العيسري ياسر عبد الله و آخرون (2009) : حوادث السيارات في مدينة الرياض ، جامعة الملك سعود ،المملكة العربية السعودية.
105. العنزي ،عبد العزيز حجي (2015): دور التفاؤل غير الواقعي في العلاقة بين المعتقدات الصحية و سلوك التدخين لدى الشباب الجامعي ،المجلة الدولية المتخصصة المجلد 4،العدد 9 ، أيلول 2015 من 203-220.
106. العنزي ، فريح (2001): الشعور بالسعادة و علاقته ببعض سمات الشخصية ، دراسة ارتباطيه مقارنة بين الذكور و الإناث ، مجلة الدراسات النفسية .
107. الصراف قاسم(1986): أسلوب التأمل الاندفاع و علاقته بحل المشكلة لدى طلاب و طالبات كلية التربية بجامعة الكويت، مجلة كلية التربية، جامعة الكويت، العددالعاشر، المجلدالثالث، 134. 163.

108.الشايب، سليم محمد سليم (2001):العلاقة بين الاستقلال و الاعتماد على المجال الإدراكي و بعض متغيرات الشخصية و البيئية، مجلة علم النفس الهيئة المصرية العامة ، للكتاب القاهرة ، العدد 15 من 110 -127.

109.الشربيني، زكرياء (1992): فعالية الاعتماد و الاستقلال عن المجال الإدراكي على أبعاد الشخصية لدى الجنسين،مجلة مركز البحوث التربوية ،جامعة قطر، السنة الأولى،العدد الثاني، يوليو 1992.

110.الشريف، نادية(1981): الأساليب المعرفية الإدراكية و علاقتها بمفهوم التمايز النفسي ، الكويت عالم الفكر، المجلد الثالث عشر، العدد الثاني .

111.الخولي، هشام محمد (2000): علاقة كل من أسلوب الاستقلال ( الاعتماد على المجال وإدراك بعض مكونات بيئة التعلم المدرسي بشروط الذهن ، مجلة علم النفس ، مجلة فصلية تصدر عن الهيئة المصرية العامة للكتاب ، العدد 53، مارس 2000، ص 61.

112.الغامدي ،الغامدي محمد بن سعيد الغامدي ، سعيد بن فالح الغامدي : الثقافة المرورية و علاقتها بحوادث السير ، دراسة استطلاعية بمحافظة جدة.

113.بوطالبي (1999):مهام المركز الوطني و الأمن عبر الطرق و إستراتيجيته في عملية الوقاية و السياقة ،مجلة فصلية تصدر عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق العدد الأول.

114.بوطبال، سعد الدين(2012): دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب ، دراسات نفسية و تربوية ، مخبر تطوير الممارسات النفسية و التربوية ، عدد 09 ديسمبر 2012.

115.بوطبال ،سعد الدين (2014): سمات الشخصية و أثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين ،مجلة الدراسات و البحوث الاجتماعية ، جامعة الوادي ، العدد الرابع ، جانفي 2014،ص. 139.157.

116.بوظريفة، حمو و آخرون(1991):دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، مركز الطباعة لجامعة الجزائر.

117. بوغازي ، الطاهر ، عامرة سميرة (2014): الضغط المهني و علاقته بسلوك السياقة الصحي لدى ساقى الحافلات مجلة العلوم الإنسانية و الاجتماعية، العدد 17 .
118. جيجة، حسين (2014): استعمال السماعات أثناء التنقل خطر محقق بالراجلين الشرطة، مجلة شهرية، أمنية ثقافية، تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني ، عدد 122 مارس.
119. هراع، حمود الشريف (2006): الآثار النفسية للحوادث المرورية ، مؤتمر التعليم و السلامة المرورية ، مجلة جامعة نايف للعلوم الأمنية ، السعودية 11،12،13.
120. هريدي عادل، محمد شوقي، فرج ظريف(2002): مصادر السعادة المدركة في ضوء العوامل الخمسة الكبرى للشخصية و التدين، القاهرة مجلة علم النفس ص 46-78 .
121. كرم الله، عبد الرحمان (1971): حوادث المرور أسبابها و طرق الوقاية منها، معهد الإدارة العامة الرياض.
122. لعريط، البشير بوحارة، هناء (2013): دراسة نفسية لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية، الملتقى الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور، 24، 25 افريل جامعة الحاج لخضر باتنة.
123. مدور، مليكة، جعفر صباح (2013): الإستهداف لحوادث المرور و دلالاته اللاشعورية الملتقى الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق و تنظيم المرور 24،25، افريل جامعة الحاج لخضر باتنة.
124. محمد أمين و آخرون(2013): التفاؤل غير الواقعي لدى طالبات كليات العلوم التربوية في الجامعات الأردنية و علاقته ببعض المتغيرات الاجتماعية.دراسات،العلوم التربوية ،المجلد 40، العدد 2.
125. منار بني مصطفى ، تامر مقالده (2014): الحكم الأخلاقي و علاقته بمستوى التفاؤل لدى طلبة جامعة اليرموك ، المجلة الأردنية في العلوم التربوية ، مجلد 10 عدد4 ص431-444.
126. مقدم ، عبد الحفيظ سعيد(2003): السمات الشخصية و النفسية لمرتكبي الحوادث المرورية، الندوة العلمية مركز الدراسات و البحوث ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية،الرياض.
127. نصر،سميحة (1992): المنحنى النفسي في قيادة السيارات و حوادث الطرق،المجلة الجنائية القومية ،المجلد الخامس و الثلاثون، العددان 3،2، جويلية، نوفمبر.

128. عبد الماجد، أميرة (2009): التفاوت و علاقته بمفهوم الذات لدى عينة من الأطفال ذوي صعوبات تعلم القراءة معهد الدراسات العليا للطفولة جامعة عين شمس مجلة دراسات الطفولة.
129. عبد العال، جمال عبد المحسن (1997): الحوادث المرورية و العناصر الحاكمة لها، الندوة العلمية الأربعون، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
130. صفوت، إبراهيم عبد الحميد (1992): العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة و سلوك التدخين ، مجلة علم النفس (ع 21) (7352).
131. قاشي، محمد (2014): الأسباب النفسية لحوادث المرور من وجهة نظر سائقي مركبات الوزن الثقيل، الشرطة: مجلة شهرية، أمنية ثقافية ، تصدر عن المديرية العامة للأمن الوطني عدد 122 مارس.
132. رياض، حافظ دبو (2007): الندوة العلمية واقع الحملات التوعوية المرورية مدارس تعليم قيادة السيارات و دورها في رفع كفاءة السائقين، جامعة نايف للعلوم الأمنية.
- خامسا: القواميس و المعاجم و الموسوعات
133. ابن منظور، أبي الفضل، جمال الدين (ب، ت): لسان العرب، المجلد الأول، بيروت، دار الصياد.
134. الحنفي عبد المنعم (1994): علم النفس في حياتنا، الموسوعة النفسية، القاهرة، دار المعرفة الجامعية.
135. المنجد الأبجدي، (1967): ط1، دار المشرق، بيروت.
136. المنجد في اللغة والإعلام (1960): باب الميم، مادة مر، طبعة دار المشرق، المطبعة الكاثوليكية، بيروت لبنان.
137. محمد، عاطف (1995): قاموس علم الاجتماع ، القاهرة ، دار المعرفة المصرية
138. علاوي، محمد حسن (1998): موسوعة الإختبارات النفسية للرياضيين، ط1، مركز الكتاب للنشر، مصر.
139. غيث روز نفال و يودن (1980): الموسوعة الفلسفية ،ترجمة سمير كرم ، ط2، دار الطليعة ، بيروت.

140.الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق ل 22 يوليو سنة 2009 المتمم للقانون رقم 01-14. المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور و سلامتها و أمنها.

141.قانون العقوبات

سابعا:المواقع الإلكترونية:

142.سلطان عمران ( د. س) اثر تعاطي الكحول على قدرة السائق الطبيعية ، تم استرجاعه بتاريخ 15 مارس 2016 على الرابط:

[www.aim-council.org/arabSecurityInfoOffice/Documents](http://www.aim-council.org/arabSecurityInfoOffice/Documents)

ثامنا:المراجع باللغة الفرنسية

143.Amadou, Meite(2009): Approche chrono psychologique de la conduite automobile effet du moment de la journées sur les performances attentionnelles et de conduite simulée selon l'âge , le sexe , et la typologie des conducteurs , thèse de doctorat , université François Rabelais de tours.

144.Anastasi, A. &Urbina, S.(1997). Psychological Testing (7a ED).New York, NY, Prentice Hall.

145.Bailet JM A(2006):Le Volant rend –il faut psychologie de l'automobiliste, Paris France .

146.Bandura A. (1982).Self Efficacy Mechanism in human AgencyJournal of American psychologist 37 , 2 , 122 , 147

147.Commission Economique pour l'Europe( 1998) . Statistique des Accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord , mation unie , New Yourk , vol 43 :133

148.Costa, Maccrae(1990 ).McCrae ; R.P Costa ; P.T. Jr. (1998) : personality trait structure as a human universal . American Psychology; p415.

149. Dekkar, N, Bezzaoucha. A(1985) *Les Accidents de la circulation en Algérie*, S.N.E.D, Alger,.
150. Digman, J, M (1990) *Personality Structure Emergence Of the five factor model* Review of Psychology P 423.
151. Gabrielsen, Carl, chr; Global . *Traffic Safety in Nordic, Road and Transport* , Research ; Review, No 21, 2008 p14 .
152. Goldberg, L; R(1993) *The big Structure of phenotypic Personality traits* American Psychological Association 48 1 26 34
153. James Leon(1997): *Traffic Psychology at the university of Hawaii* eduleon trafuc tipinto
154. Jonah BA&(1986) : *Accident risk and risk taking behavior among young drivers Accident Analysis and prevention* 18 , 4 , 255 – 271
155. Linden D.&. Nijenhuis J. &. Bakker. A(2010) *The general factor of personality* : A meta analysis of big five inter correlations and a criterion related validity study journal of research in personality 44.351.327.
156. Mann ( 1982 ) : *Social psychology*, Brisbane John Wily and Sons
157. Mc Adams, Dan p(1990) : *The person an introduction to personality psychology harcourt*, brace jovanavich. inc .
158. Ministère de transports(2000) : *Etude Dévaluation des couts des Accidents de la circulation routière* , Alger Juillet, p03
159. Nazar, p. shabila, Kamaran .H, Ismail. Abubakir. M salah Tariq. S. AL. Hadithi. (2015): *Risky Priving Behavious among Medical students in Erbil. Traq , Clinical and Basic Research* Sultan gaboos University Med .J August. 2015. Vol 15. Iss.3 pp.390-379 .Epub .24 August .15 Doi 10.18295 / SOunj .2015.

- 160 .Pannain(1985):*Criminological problems off traffic accidents* CD National criminal justice,Service Department F , Rockville .
- 161.Sayers, M. P.(1987).*The Relationship Of Self Efficacy Expectations Interests And Academic Ability To The Selection Of Science And Non Science College Major*, Unpublished Doctoral Dissertation, University Of Kansas.
- 162.Scheir m f carver cs(1985) :*Optimism coping and Heath assessmentand implication of generalized outcome expectancies realth* psychology 4 pp 219-247.
- 163.Schweitzer, M.B (2000) *Psychologie de la santé* ; 1 er Edition, France.
- 164 .Simms ,J,L (2007) *The Big Seven Model of personality and its relevance to personality pathology* 75(1) Goldberg .L.R (1993) .The structure of phenotypic personality traits .American psychological Association 48(1) .26-34 .
- 165.Tiger ,l (1979).*Optimism* :The biology of hope , New yourk : Simon & Schuster .
- 166.Ulberg, p Rundmo t(2002 ) : *Risk taking attitudes among young drivers:the psychometric qualities, and dimensionality of an instrument to measure young drivers risk taking attitudes ,scandination journal of psychology.*
- 167.Weinstein, N.D. (1980). *Unrealistic optimism about future life events.* *Journal of personality and social psychology*, 39,806-820 (pp.809-810).



# الملاحق

الملحق رقم: 01

إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق خلال سنتي 2013، 2014،



إحصاءات حوادث المرور الجسمانية خلال  
السنة 2013

العنوان: نهج الإخوة مختاري، حسين داي، الجزائر العاصمة

الهاتف: 021-77-36-15 / الفاكس: 021-77-36-46/57

موقع الأنترنت: [www.Cnpsr.org.dz](http://www.Cnpsr.org.dz) / البريد الإلكتروني: [CNPSR@CNPSR.org.dz](mailto:CNPSR@CNPSR.org.dz)

4- الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور:

1-4 الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق خلال السنة 2013

النسبة (%)	العدد	الأسباب
27,21	11658	السرعة المفرطة
8,25	3533	التجاوزات الخطيرة
6,39	2736	عدم استعمال ممرات الراجلين
5,85	2506	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
5,26	2255	عدم احترام المسافة الأمنية
4,74	2031	المناورات الخطيرة
4,38	1878	رفض الأولوية
3,57	1530	عدم احترام اشارات المرور
3,35	1435	عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
3,16	1353	السير على اليسار
2,53	1083	تغيير الاتجاه دون إشارة
2,32	995	اللاعب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق
2,25	964	فقدان السيطرة
1,41	605	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
1,28	548	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة
1,01	432	السير في الاتجاه الممنوع
0,95	407	عدم احترام إشارة قف
0,94	404	الانبهار بالأضواء
0,93	397	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات
0,92	395	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
0,80	343	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
0,67	287	الوقوف أو التوقف الخطيرين
0,53	228	جنحة الفرار
0,35	152	استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإذاعي
2,91	1245	أخرى
91,96	39400	المجموع

5- ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث وضحاياها:

5-1- ترتيب الولايات حسب عدد القتلى خلال السنة 2013:

الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)	الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)
1	سطيف	194	4,27	25	معسكر	92	2,03
2	باتنة	171	3,77	26	مستغانم	89	1,96
3	المسيلة	164	3,61	27	الأغواط	77	1,70
4	وهران	158	3,48	27	سيدي بلعباس	77	1,70
5	تبسة	154	3,39	29	تيزية	76	1,67
5	الجلوفة	154	3,39	30	عنابة	75	1,65
7	البويرة	147	3,24	31	البيضاء	74	1,63
8	الجزائر	146	3,22	32	غرداية	72	1,59
9	بسكرة	140	3,08	33	برج بوعريش	70	1,54
10	عين الدفلى	134	2,95	34	تمنراست	69	1,52
11	الشلف	131	2,89	35	قائمة	66	1,45
11	تلمسان	131	2,89	36	أدرار	65	1,43
13	أم البواقي	125	2,75	37	تيزي وزو	64	1,41
14	ورقلة	123	2,71	38	بشار	56	1,23
15	قسنطينة	121	2,67	38	النعام	56	1,23
16	بجاية	110	2,42	40	جيجل	52	1,15
17	سكيكدة	108	2,38	41	سعيدة	46	1,01
18	بومرداس	106	2,33	41	خنشلة	46	1,01
19	المدية	104	2,29	43	سوق أهراس	41	0,90
20	تيارت	102	2,25	43	عين تموشنت	41	0,90
21	البليدة	99	2,18	45	الطارف	39	0,86
22	الوادي	96	2,11	46	إليزي	38	0,84
22	غيليزان	96	2,11	46	تيسمسيلت	38	0,84
24	ميلة	93	2,05	48	تندوف	14	0,31
المجموع		4540		100,00			

5-2- ترتيب الولايات حسب عدد الجرحى خلال السنة 2013:

الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)	الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)
1	الجزائر	3167	4,55	25	بومرداس	1497	2,15
2	سطيف	3133	4,50	26	تيزازة	1476	2,12
3	باتنة	2563	3,68	27	قالمة	1402	2,01
4	المسيلة	2306	3,31	28	جيجل	1301	1,87
5	وهران	2129	3,06	29	عنابة	1239	1,78
6	برج بوعريريج	2086	3,00	30	سيدي بلعباس	1214	1,74
7	قسنطينة	2044	2,94	31	ورقلة	1143	1,64
8	بسكرة	2022	2,91	32	الوادي	1098	1,58
9	معسكر	2019	2,90	33	تيزي وزو	1036	1,49
10	المدينة	2003	2,88	34	البيض	974	1,40
11	الشلف	1964	2,82	35	الأغواط	938	1,35
12	تلمسان	1831	2,63	36	الطارف	914	1,31
13	البويرة	1829	2,63	37	غرداية	858	1,23
14	سكيكدة	1818	2,61	38	أدرار	841	1,21
15	البليدة	1804	2,59	39	سوق أهراس	747	1,07
16	أم البواقي	1780	2,56	40	عين تموشنت	745	1,07
17	عين الدفلى	1774	2,55	41	خنشلة	730	1,05
18	الجلوفة	1760	2,53	42	بشار	684	0,98
19	ميلة	1742	2,50	43	تيسمسيلت	626	0,90
20	تيارت	1738	2,50	44	النعامة	566	0,81
21	تبسة	1673	2,40	45	سعيدة	522	0,75
22	بجاية	1640	2,36	46	تمنراست	443	0,64
23	مستغانم	1590	2,29	47	إليزي	356	0,51
24	غيليزان	1515	2,18	48	تندوف	302	0,43
المجموع		69582				100,00	

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



إحصاءات حوادث المرور الجسمانية خلال  
السنة 2014

العنوان: نهج الإخوة مختاري، حسين داي، الجزائر العاصمة

الهاتف: 023-77-18-92 / الفاكس: 023-77-19-00

موقع الأنترنت: [www.Cnpsr.org.dz](http://www.Cnpsr.org.dz) / البريد الإلكتروني: [cnpsr.2014@gmail.com](mailto:cnpsr.2014@gmail.com)

6- ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث و ضحاياها:

6-1- ترتيب الولايات حسب عدد القتلى خلال السنة 2014

الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)	الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)
01	وهران	198	4,11	24	بجاية	95	1,97
02	سطيف	192	3,99	26	مستغانم	88	1,83
03	باتنة	190	3,95	26	ميلة	88	1,83
04	المسيلة	172	3,57	28	سيدي بلعباس	87	1,81
05	البويرة	157	3,26	29	غيليزان	85	1,76
06	تلمسان	153	3,18	30	أدرار	83	1,72
07	عين الدفلى	152	3,16	31	تيزازة	78	1,62
08	الجزائر	148	3,07	32	تمنراست	75	1,56
08	الجلفة	148	3,07	32	تيزي وزو	75	1,56
10	بسكرة	147	3,05	34	خنشلة	73	1,52
10	تبسة	147	3,05	35	البيض	72	1,50
12	الشلف	132	2,74	36	غرداية	68	1,41
12	معسكر	132	2,74	37	عنابة	66	1,37
14	تيارت	130	2,70	38	قالمة	59	1,23
15	الوادي	122	2,53	38	النعامة	59	1,23
16	قسنطينة	121	2,51	40	جيجل	58	1,20
17	المدية	120	2,49	41	سعيدة	54	1,12
18	بومرداس	117	2,43	42	بشار	50	1,04
19	البليدة	115	2,41	43	الطارف	43	0,89
19	سكيكدة	115	2,41	44	عين تموشنت	40	0,83
21	ورقلة	108	2,26	45	سوق أهراس	37	0,77
22	برج بوعريريج	98	2,06	46	إليزي	29	0,60
23	الأغواط	96	1,99	47	تيسمسيلت	27	0,56
24	أم البواقي	95	1,97	48	تندوف	18	0,37
	المجموع		4812			100,00	

2-6- ترتيب الولايات حسب عدد الجرحى خلال السنة 2014

الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)	الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)
01	الجزائر	3199	4,90	25	تيزي وزو	1278	1,96
02	سطيف	2673	4,10	26	عنابة	1271	1,95
03	باتنة	2238	3,43	27	غيليزان	1188	1,82
04	المسيلة	2220	3,40	28	جيجل	1183	1,81
05	الجلفة	2198	3,37	29	الوادي	1147	1,76
06	بسكرة	2038	3,12	30	مستغانم	1146	1,76
07	المدية	2012	3,08	31	قالمة	1049	1,61
08	البليدة	1916	2,94	32	ورقلة	1038	1,59
09	البويرة	1847	2,83	33	سيدي بلعباس	1014	1,55
10	قسنطينة	1844	2,83	34	خنشلة	960	1,47
10	برج بوعريش	1844	2,83	35	الطارف	936	1,43
12	عين الدفلى	1832	2,81	36	الأغواط	911	1,40
13	بجاية	1781	2,73	37	أدرار	836	1,28
14	بومرداس	1754	2,69	38	سوق أهراس	829	1,27
15	سكيكدة	1741	2,67	39	غرداية	737	1,13
16	تلمسان	1726	2,64	40	بشار	626	0,96
17	وهران	1702	2,61	41	البيض	616	0,94
18	أم البواقي	1693	2,59	42	تمنراست	564	0,86
19	تيبازة	1603	2,46	43	عين تموشنت	537	0,82
20	ميلة	1556	2,38	44	تيسمسيلت	501	0,77
21	تبسة	1536	2,35	45	النعامة	498	0,76
22	تيارت	1510	2,31	46	سعيدة	380	0,58
23	الشلف	1505	2,31	47	إليزي	348	0,53
24	معسكر	1490	2,28	48	تندوف	212	0,32
المجموع		65263		100,00			

3-6- ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث خلال السنة 2014

الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)	الترتيب	الولاية	العدد	النسبة(%)
01	الجزائر	2300	5,73	25	عنابة	856	2,13
02	سطيف	1793	4,47	26	جيجل	789	1,97
03	باتنة	1430	3,57	27	تيزي وزو	765	1,91
04	بسكرة	1402	3,50	28	الوادي	758	1,89
05	المسيلة	1359	3,39	29	مستغانم	714	1,78
06	الجلفة	1209	3,01	30	ورقلة	683	1,70
07	البليدة	1198	2,99	31	غيليزان	650	1,62
08	تلمسان	1172	2,92	32	سيدي بلعباس	621	1,55
09	برج بوعريبيج	1137	2,84	33	قالمة	613	1,53
10	قسنطينة	1101	2,75	34	الطارف	534	1,33
11	بجاية	1090	2,72	35	خنشلة	533	1,33
12	وهران	1086	2,71	36	الأغواط	486	1,21
13	عين الدفلى	1057	2,64	37	سوق أهراس	469	1,17
14	البويرة	1046	2,61	38	أدرار	467	1,16
15	المدية	1035	2,58	39	غرداية	436	1,09
16	سكيكدة	1031	2,57	40	البيض	430	1,07
17	معسكر	1030	2,57	41	بشار	357	0,89
18	بومرداس	1000	2,49	42	عين تموشنت	322	0,80
19	أم البواقي	998	2,49	43	تيسمسيلت	309	0,77
20	الشلف	992	2,47	44	تمنراست	291	0,73
21	تيبازة	977	2,44	45	النعامة	250	0,62
22	ميلة	946	2,36	46	سعيدة	243	0,61
23	تبسة	939	2,34	47	إليزي	154	0,38
24	تيارت	929	2,32	48	تندوف	114	0,28
المجموع		40101	100,00				

## 1- الغرض من هذه الوثيقة

أعدت هذه الخطة لتكون بمثابة وثيقة توجيهية تعمل على تيسير التدابير المنسقة والمتسقة بُغية إحرار مرامي وأهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020. وهي تقدّم سياقاً يوضح الخلفية والأسباب الكامنة وراء إعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة، لعقد العمل هذا. وتعمل الخطة العالمية كأداة لدعم إعداد خطط العمل الوطنية والمحلية، في ذات الوقت الذي تقدّم فيه إطاراً يسمح بالتنسيق بين الأنشطة على الصعيد العالمي. وهي موجهة لجمهور عريض يشمل ممثلين للحكومات الوطنية والمحلية، والمجتمع المدني، والشركات الخاصة التي ترغب في ترتيب أنشطتها في العقد القادم، وفقاً للإطار العالمي.

## 2- الخلفية

### 1-2 حجم المشكلة، والاتجاهات المتزايدة

تؤدي تصادمات المرور على الطرق كل عام بحياة نحو 1.3 مليون شخص - أي ما يربو على 3000 وفاة كل يوم - ونصف هؤلاء المصابين من غير متخذي المركبات. كما يتعايش ما بين عشرين وخمسين مليوناً آخرين مع إصابات غير قاتلة ناجمة عن التصادمات، وتعد هذه الإصابات سبباً مهماً للعجز في العالم قاطبة. ويقع تسعون بالمئة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في البلدان المتوسطة الدخل والبلدان المنخفضة الدخل، والتي تمتلك أقل من نصف أسطول المركبات المسجلة في العالم. وتعتبر الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق من الأسباب الثلاثة الرئيسية لوفيات الناس بين سن 5 سنوات و44 عاماً. وما لم يتم اتخاذ تدابير فورية فعالة، فيتوقع أن تصبح الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، خامس سبب رئيسي للوفيات في العالم، وهو ما يسفر عن زهاء 2.4 مليون وفاة كل عام. ويعزى هذا، نوعاً ما، إلى الزيادة السريعة في استخدام المحركات الآلية، دون أن يطرأ تحسن كاف على

استراتيجيات السلامة على الطرق، وتخطيط استخدام الأراضي. وقُدِّر أن العواقب الاقتصادية الناجمة عن تصادمات المركبات الآلية، تتراوح ما بين 1% و 3% من الناتج المحلي الإجمالي لبلدان العالم، ليصل الإجمالي إلى ما يربو على 500 مليار دولار. إن تقليص الإصابات وحالات الإماتة على الطرق، سيحد من المعاناة، ويحفز النمو، ويوفر الموارد لاستخدامها في أغراض أكثر إنتاجاً.

إلى جانب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، فإن الزيادة في استخدام الآليات، أسفر عن عدد من العواقب السلبية الأخرى على صحة الإنسان، بل وعلى البيئة العالمية بأسرها. فالعديد من ربوع العالم تعاني بالفعل من آثار تغير المناخ، وتشير البيانات إلى أن النقل البري - الذي لا يزال يعتمد بشدة على النفط - مسؤول عن 14% من انبعاثات غازات الدفيئة على الصعيد العالمي. ومثل هذه الانبعاثات تؤثر على صحة الإنسان تأثيراً مباشراً من خلال تلوث الهواء، والآثار التنفسية المترتبة عليه، كما تتأثر الصحة سلباً من خلال الحد من النشاط البدني نتيجة الاعتماد على المواصلات الآلية.

ويسعى صانعو القرار حول العالم إلى سُبُل لتقليص انبعاثات غازات الدفيئة، وللحد من تأثيرها على تغير المناخ على الصعيد العالمي. ومن ثم فإن الأنشطة المتخذة كجزء من تدابير عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق، ستؤثر أيضاً على الخطوات المتخذة لتحسين نُظم النقل المضمون الاستمرار، كإحدى الطرق للتخفيف من وطأة تغير المناخ. وعلى سبيل المثال، فإن تقليص استخدام المركبات الآلية من خلال تعزيز استخدام أشكال من المواصلات العامة أكثر أمناً ونظافة، وتشجيع الحركة النشطة، سيؤدي إلى تقليص انبعاثات غازات الدفيئة، وبصاحبه منافع صحية، بما فيها الحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

## 2-2 المبادرات المجدية

إن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق يمكن توقيها؛ إذ تشير التجربة إلى أن وجود وكالة رائدة ذات تمويل كاف، وخطة أو استراتيجية وطنيتين لهما أهداف يمكن قياسها، من العناصر الحاسمة في الاستجابة المضمونة الاستمرار للسلامة على الطرق. وتتضمن التدخلات الفعالة إدراج سمات السلامة على

الطرق، في طرق استخدام الأراضي وتخطيط الحضر وتخطيط النقل؛ وتصميم طرق أكثر أمناً، والمطالبة بإجراء مراجعة مستقلة للسلامة على الطرق للمشروعات الإنشائية الجديدة؛ وتحسين خصائص السلامة في المركبات؛ وتحسين النقل العام؛ وسيطرة الشرطة على السرعة بفعالية من خلال اتخاذ تدابير لتهديئة المرور؛ ووضع وإنفاذ قوانين تتطلب استخدام أحزمة المقاعد، والخوذات، وأحزمة سلامة الأطفال؛ ووضع وإنفاذ حدود لتركيز المسكرات في دم السائقين؛ وتحسين رعاية ضحايا التصادم على الطرق بعد التصادم. ولأمراء في أن حملات التوعية العامة تضطلع أيضاً بدور مهم في دعم إنفاذ التدابير التشريعية من خلال زيادة الوعي بالمخاطر وبال عقوبات المصاحبة لخرق القانون.

## 3-2 اكتساب زخم

هنالك وعي متنام بأن الوضع الراهن للسلامة على الطرق يمثل أزمة حقيقية، لها تداعيات صحية واقتصادية واجتماعية مدمرة، تهدد ما أحرز مؤخراً من مكاسب تنموية وصحية، وبالرغم من أن قضية السلامة على الطرق ليست بالجديدة، إلا أن الأنشطة المرتبطة بها اكتسبت زخماً على الصعيد الدولي في العقد الأخير. وتم إعداد عدد من الوثائق تصف جسامه وضع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وتأثيرها الاجتماعي والصحي والاقتصادي، وعوامل اختطار محددة، والتدخلات الفعالة. وقد ساعدت هذه الوثائق في إعطاء زخم لتبني عدد من القرارات التي تطالب الدول الأعضاء والمجتمع الدولي بإدراج السلامة على الطرق بوصفها قضية سياسات عالمية، مع تقديم توصيات محددة للعمل. وطالبت القرارات بتقوية أواصر التعاون الدولي. وكاستجابة لهذه الدعوة، تم إنشاء فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، برئاسة منظمة الصحة العالمية، وبالتعاون مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة كمنابر للرئيس بالتناوب. وقد عمل هذا الفريق على لم شمل المنظمات الدولية، والحكومات، والمنظمات غير الحكومية، والمؤسسات، وكيانات القطاع الخاص لتنسيق الاستجابة الفعالة لقضايا السلامة على الطرق اعتباراً من عام 2004.

ومع هذا، فإن المبادرات ومستويات الاستثمار الراهنة لا تكفي لوقف الزيادة المتوقعة في معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، أو إعادتها إلى معدلاتها الأولى. وقد أشار تقرير الأمين العام للأمم المتحدة لعام 2009 حول الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، أنه بالرغم من وجود بيانات على تنامي الوعي

والالتزام بقضايا السلامة على الطرق، إلا أن مستويات الإرادة السياسية والتمويل لا تتناسب مطلقاً مع حجم المشكلة. وخلص الأمين العام للأمم المتحدة إلى أن هذه الأزمة تتطلب رؤية طموحة، وزيادة الاستثمار، والارتقاء بمستوى التعاون. وقد ألقى الضوء على المؤتمر الوزاري العالمي الأول حول السلامة على الطرق بوصفه فرصة كبيرة لبلورة خطط العمل وتحفيز خطوات العمل التالية.

### 3- لماذا نحتاج إلى عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق؟

أطلقت لجنة السلامة على الطرق في العالم في تقريرها لعام 2009، دعوة إلى تخصيص عقد للسلامة على الطرق. وحظي الاقتراح بتأييد طيف كبير من الشخصيات العامة، فضلاً عن فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق. وقد حث الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره لعام 2009 الذي قدمه للجمعية العامة، الدول الأعضاء على دعم الجهود الرامية إلى تخصيص عقد لهذا الغرض. فتخصيص عقد سيهيئ الفرصة للتنسيق بين الأنشطة على المدى الطويل، دعماً للسلامة على الطرق على الصعيد الإقليمي والوطني والمحلي.

واتفق الشركاء الرئيسيون المعنيون بالسلامة على الطرق في العالم، على أنه قد حان الأوان لتسريع وتيرة الاستثمار في السلامة على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، بالإضافة إلى إعداد استراتيجيات وبرامج مضمونة الاستمرار لتعزيز السلامة على الطرق، من خلال إعادة التفكير في العلاقة بين الناس والطرق، وتشجيع استخدام المواصلات العامة، فضلاً عن تغيير الأساليب المتبعة لقياس التقدم الوطني المحرز في سياسات النقل. ونحن نعي عوامل الاختطار الأساسية، كما نعي التدابير المضادة الفعالة في التصدي لها. وهنالك بالفعل بنى تعاونية تجمع معاً الأطراف الدولية الأساسية، والممولين، والمجتمع المدني، كما يوجد آلية تمويل لدعم تسريع وتيرة الأنشطة والاستثمارات. ولكن لا يزال يعوزنا عنصران أساسيان ألا وهما الموارد الكافية والإرادة السياسية.

إن تحديد عقد سيوفر إطاراً زمنياً للعمل مما يشجع الالتزام السياسي والالتزام بتوفير الموارد سواء على الصعيد العالمي أو الصعيد الوطني. وقد يستخدم المانحون العقد كمحفز لإدراج السلامة على الطرق في برامج

المساعدة لديهم. ويمكن للبلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل الاستفادة منه في التعجيل بتبني برامج فعالة وعالية الفعالية لقاء التكاليف. أما البلدان المرتفعة الدخل فستنتفع منه في إحراز تقدّم في الارتقاء بأداء السلامة على الطرق لديها، وفي تبادل خبراتها ومعارفها مع الآخرين.

وفي آذار/ مارس 2010، أعلن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة للفترة 2011-2020 عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق<sup>1</sup> (A/64/255)، بهدف تثبيت المستوى المتوقع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق حول العالم، ثم تقليصه من خلال زيادة الأنشطة التي تتم على الصدد الوطني والإقليمي والعالمية. ويدعو القرار الدول الأعضاء إلى تنفيذ أنشطة لتعزيز السلامة على الطرق، ولاسيما في مجالات إدارة السلامة على الطرق، والبنية الأساسية للطرق، وسلامة المركبات، وسلوكيات مستخدمي الطرق، والتنقيف بالسلامة على الطرق، وكيفية الاستجابة بعد وقوع التصادم. وبالرغم من أن القرار يدعم الرصد الدوري للتقدّم المحرز صوب بلوغ الأهداف العالمية المرتبطة بالعقد، إلا أنه يشير إلى ضرورة قيام كل دولة من الدول الأعضاء بوضع الأهداف الوطنية المرتبطة بكل مجال من مجالات النشاط. ويطلب القرار إلى منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة بالتعاون مع سائر الشركاء الآخرين المشاركين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، وسائر أصحاب المصلحة بإعداد خطة عالمية للعقد لتكون بمثابة وثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافها.

#### 4- إطار العقد للعمل

إن المبادئ التوجيهية الكامنة وراء خطة العقد للعمل هي المبادئ المتضمنة في أسلوب "النظام الآمن". ويهدف هذا الأسلوب إلى إعداد نظام للنقل على الطرق يمكنه أن يستوعب أخطاء البشر على نحو أفضل، وأن يأخذ بعين الاعتبار سرعة تأثير جسم الإنسان. ويبدأ هذا النظام بقبول الخطأ البشري، ومن ثم، إدراك أن تصادمات المرور لا يمكن تفاديها تماماً. أما بالنسبة للمرمى المتوخى من النظام الآمن فهو ضمان أن الحوادث لا تسفر عن إصابات بشرية وخيمة. ويأخذ هذا الأسلوب في الاعتبار أن حدود الإنسان - بمعنى ما

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolutions-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolutions-54-255-en.pdf)

يمكن لجسد الإنسان تحمله من حيث الطاقة الحركية - أساساً مهماً في تصميم نظام النقل على الطرق، وإن الجوانب الأخرى المتعلقة بنظام الطرق من قبيل تطوير بيئة الطرق والمركبات يجب موازمتها على أساس هذه الحدود. وقد تم التعاطي مع مستخدمي الطرق والمركبات وشبكة الطرق والبيئة بصورة متكاملة من خلال طيف واسع من التدخلات، مع إيلاء المزيد من الاهتمام للتحكم في السرعة وتصميم الطرق والمركبات، أكثر من الاهتمام بالأساليب التقليدية للسلامة على الطرق.

وهذا الأسلوب يعني تحويل قدر كبير من المسؤولية الواقعة على مستخدمي الطرق إلى مصممي نظام النقل على الطرق. ويضم مصممو النظام مديري الطرق بشكل أساسي، وصناعة السيارات، والشرطة، والساسة، والهيئات التشريعية، بيد أن هناك العديد من الأطراف الفاعلة الأخرى والتي تكون أيضاً مسؤولة عن السلامة على الطرق مثل الخدمات الصحية، والنظام القضائي، والمدارس، والمنظمات غير الحكومية. أما مستخدمي الطرق من الأفراد فإنهم مسؤولون عن الالتزام بالقوانين واللوائح.

إن خطة العقد تدرك أيضاً أهمية الشعور بالملكية على الصعيدين الوطني والمحلي، وأهمية إشراك قطاعات ووكالات متعددة. ويتعين تنفيذ الأنشطة الهادفة إلى تحقيق مرمى العقد من خلال أنسب مستوى للتنفيذ مع تشجيع إشراك مختلف القطاعات (النقل، الصحة، الشرطة، القضاء، التخطيط العمراني.. إلخ). ويتعين إشراك المنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني والقطاع الخاص في عملية التنمية، وفي تنفيذ الأنشطة الوطنية والدولية الرامية إلى تحقيق مرامي العقد.

#### 1-4 المرمى والأهداف المحددة

يتمثل المرمى العام للعقد في تثبيت المستوى المتوقع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق على مستوى العالم ثم تقليصه بحلول عام 2020. ويمكن تحقيق ذلك من خلال:

- إعداد وتنفيذ استراتيجيات وبرامج مضمونة الاستمرار لتعزيز السلامة على الطرق؛
- وضع هدف طموح ولكنه قابل للتحقيق، بُغيةً تقليص حالات الإماتة على الطرق بحلول عام 2020، من خلال استكمال الأطر الراهنة الخاصة بنسب الإصابات الإقليمية المستهدفة؛

- تعزيز إدارة البنية الأساسية والقدرة على التنفيذ التقني لأنشطة السلامة على الطرق على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- الارتقاء بجودة تجميع البيانات على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- رصد التقدم المحرز والأداء بالنسبة لعدد من المؤشرات المحددة مسبقاً على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- تشجيع زيادة التمويل المخصَّص للسلامة على الطرق، والاستفادة بشكل أفضل من الموارد المتاحة، بما في ذلك العمل على ضمان إدراج عنصر السلامة على الطرق في مشاريع البنية الأساسية للطرق.

#### 2-4 الأنشطة

بالرغم من أن الأنشطة على مدى العقد ستكون على الصعيد المحلي والإقليمي والعالمي، إلا أنها ستتركز بالأساس على التدابير على المستوى المحلي والوطني. وفي سياق التركيبة القانونية للحكومات الوطنية والمحلية، يجب تنفيذ البلدان للأنشطة وفقاً للقواعد الخمس المذكورة أدناه.

#### الأنشطة الوطنية

القاعدة 5 الاستجابة بعد التصادم	القاعدة 4 مستخدمو طرق أكثر أمناً	القاعدة 3 مركبات أكثر أمناً	القاعدة 2 طرق وتنقل أكثر أمناً	القاعدة 1 إدارة شؤون السلامة على الطرق
---------------------------------------	--	--------------------------------	--------------------------------------	---

#### 1-2-4 الأنشطة على الصعيد الوطني

على الصعيد الوطني، يجب أن تتفد البلدان القواعد الأساسية الخمس التالية، بناءً على توصيات التقرير العالمي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، والمقترح من قبل اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم.

ويتعين أن تتعامل البلدان مع هذه المجالات الخمس في إطار استراتيجياتها الوطنية الخاصة بالسلامة على الطرق، وقدراتها، ونظم جميع البيانات لديها. وبالنسبة لبعض البلدان، يتعين تبني أسلوب تراكمي لتضمين القواعد الخمس الأساسية.

<b>القاعدة 1: إدارة شؤون السلامة على الطرق</b>
تشجيع بناء شركات متعددة القطاعات، وتسمية الوكالات الرئيسية القادرة على إعداد وقيادة تنفيذ الاستراتيجيات والخطط والأهداف الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق، بناءً على البيانات المجمعة والبحوث المثبتة لتقييم تصميم التدابير المضادة، ورصد التنفيذ والفعالية.
<p><b>النشاط 1:</b> إنشاء وكالة رائدة (وآليات التنسيق المصاحبة) تعنى بالسلامة على الطرق وتضم شركاء من طائفة من القطاعات وذلك من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تسمية وكالة رائدة وإنشاء الأمانة الخاصة بها؛</li> <li>• تشجيع إنشاء فرق التنسيق؛</li> <li>• إعداد برامج للأعمال الرئيسية.</li> </ul>
<p><b>النشاط 2:</b> إعداد استراتيجية وطنية (على المستوى الوزاري أو مستوى رئاسة الوزراء) وتقوم الوكالة الرائدة بتنسيق أعمالها من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تأكيد أولويات الاستثمار على المدى الطويل؛</li> <li>• تحديد مسؤوليات الوكالة وحدود مساءلتها عن التطوير وتنفيذ برامج العمل الرئيسية؛</li> <li>• تحديد مشاريع التنفيذ؛</li> <li>• بناء تحالفات الشراكة؛</li> <li>• تعزيز مبادرات إدارة شؤون السلامة على الطرق مثل معايير الأيزو الجديدة لإدارة شؤون السلامة على الطرق ISO 39001؛</li> <li>• إنشاء والحفاظ على نظم جمع البيانات اللازمة لتوفير البيانات الأساسية، ورصد التقدم المحرز في تقليص الإصابات وحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وغيرها من المؤشرات المهمة مثل التكلفة... وغير ذلك.</li> </ul>
<p><b>النشاط 3:</b> وضع أهداف واقعية وطويلة الأجل للأنشطة الوطنية بالاعتماد على تحليل البيانات الوطنية للتصادم المروري من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تحديد مجالات تحسين الأداء؛</li> </ul>

- تقدير مكاسب الأداء المحتملة.

#### النشاط 4: العمل على ضمان توفير التمويل الكافي للأنشطة المزمع تنفيذها من خلال:

- وضع دراسة جدوى لضمان التمويل المضمون الاستمرار استناداً إلى التكاليف والمنافع التي اثبتت أداءً استثمارياً جيداً؛
- التوصية بوضع أهداف رئيسية سنوية ومتوسطة الأجل؛
- تشجيع وضع تدابير لتخصيص الموارد لجميع برامج السلامة بفعالية وكفاءة؛
- استخدام 10% من الاستثمارات المخصصة للبنية الأساسية لتحقيق السلامة على الطرق؛
- تحديد آليات تمويل مبتكرة وتنفيذها.

#### النشاط 5: إنشاء نظم للمعلومات ودعمها بُغية إجراء رصد وتقييم متواصل يشمل عدداً من العمليات والمقاييس للحصائل، بما في ذلك:

- إنشاء نظم وطنية ومحلية داعمة لقياس ورصد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق والإصابات والتصادمات؛
- إنشاء ودعم النظم الوطنية والمحلية لقياس ورصد الحصائل المؤقتة مثل متوسط السرعة، ومعدلات ارتداء الخوذ، ومعدلات وضع أحزمة المقاعد .. وغير ذلك؛
- وضع ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد حصائل التدخلات الخاصة بالسلامة على الطرق؛
- إنشاء ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التأثير الاقتصادي للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق؛
- وضع ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التعرُّض للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

## القاعدة 2: طرق وتنقل أكثر أمناً

زيادة الأمن المتأصل والجودة الواقية لشبكات الطرق لصالح جميع مستخدمي الطرق، ولاسيما الأكثر تعرُّضاً للمخاطر (مثل المشاة، وراكبي الدرجات، وراكبي الدراجات النارية). ويمكن تحقيق ذلك من خلال تنفيذ تقييم البنية الأساسية للطرق، وتحسين التخطيط والتصميم والتشييد وتشغيل الطرق بشكل يدرك ويراعي أهمية السلامة.

#### النشاط 1: تعزيز الشعور بتمكُّن السلامة على الطرق والمساءلة عنها لدى السلطات المعنية بالطرق ومهندسيها ومخططي المناطق الحضرية عن طريق:

- تشجيع الحكومات والسلطات المعنية بالطرق على وضع أهداف من أجل "التخلُّص من الطرق العالية الاختنار بحلول عام 2020".
- تشجيع السلطات المعنية بالطرق على الالتزام بتخصيص 10% على الأقل من ميزانية الطرق لبرامج متخصصة في توفير بنية أساسية للطرق أكثر أمناً؛
- جعل السلطات المعنية بالطرق مسؤولة قانوناً عن تحسين السلامة على الطرق في شبكاتها من خلال التدابير العالية الفعالية لقاء التكاليف، وعن إعداد تقارير سنوية عن وضع السلامة واتجاهاتها والأعمال التصويبية التي يتم اتخاذها؛
- إنشاء وحدة متخصصة في المرور أو السلامة على الطرق بُغية رصد وتحسين سلامة شبكة الطرق؛

- تعزيز أسلوب نظام السلامة ودور البنية الأساسية للطرق السهلة الفهم والمراعية لسلامة الأفراد؛
- رصد أداء الاستثمارات من حيث سلامة البنية الأساسية للطرق من قِبَل السلطات المعنية بالطرق، والمصارف التنموية، والوكالات الأخرى.

**النشاط 2:** تعزيز احتياجات جميع مستخدمي الطرق كجزء من التخطيط الحضري المضمون الاستمرار، وإدارة الطلب على المواصلات، وإدارة الانتفاع بالأراضي من خلال:

- تخطيط استخدام الأراضي بحيث يستجيب لاحتياجات الجميع إلى التنقل الآمن، بما في ذلك إدارة الطلب على السفر، واحتياجات الوصول، ومتطلبات السوق، والظروف الجغرافية والديمغرافية.
- جعل تقييم تأثير السلامة جزءاً من كل قرارات التخطيط والتنمية؛
- وضع إجراءات فعالة لمراقبة الإتاحة والتطوير لدرء أي تطورات غير آمنة.

**النشاط 3:** تعزيز سلامة العمليات والصيانة وسُبل تحسين البنية الأساسية للطرق الحالية، من خلال مطالبة السلطات المعنية بالطرق بما يلي:

- تحديد عدد وموقع الوفيات والإصابات بحسب نوع مستخدم الطرق، وعوامل البنية الأساسية الرئيسية التي تؤثر على ما تتعرض له كل مجموعة من المستخدمين من مخاطر؛
- تحديد مواقع الطرق الخطرة أو التقسيمات التي تشهد أكبر عدد من التصادمات أو أكثرها وخامة، من أجل اتخاذ إجراءات تصويبية بناءً عليها؛
- إجراء تقييم لسلامة البنية الأساسية للطرق الحالية، وتنفيذ طرق المعالجة الهندسية التي أثبتت جدواها في تحسين أداء السلامة؛
- الاضطلاع بدور قيادي فيما يتعلق بإدارة السرعة، والتصميم المراعي للسرعة، وتشغيل شبكة الطرق؛
- ضمان سلامة منطقة العمل.

**النشاط 4:** التشجيع على تهيئة بنية أساسية جديدة آمنة تلبي احتياجات سائر مستخدمي الطرق للتنقل والوصول إلى مبتغاهم، وذلك من خلال حث السلطات المعنية على ما يلي:

- أخذ جميع طرق المواصلات بعين الاعتبار عند تشييد البنية الأساسية الجديدة؛
- وضع حد أدنى لتقييم السلامة بالنسبة للتصميمات الجديدة والاستثمارات الموجهة للطرق، تضمن إدراج احتياجات السلامة لسائر مستخدمي الطرق في مواصفات المشروعات الجديدة؛
- الاستفادة من التقييم المستقل لتأثير السلامة على الطرق وما يتوصل إليه مراجعة السلامة من نتائج في تخطيط وتصميم وبناء وتشغيل وصيانة المشروعات الجديدة للطرق، وضمان تنفيذ توصيات المراجعة كما ينبغي.

**النشاط 5:** تشجيع بناء القدرات ونقل المعارف بشأن البنية الأساسية الآمنة من خلال:

- إبرام الشراكات مع المصارف التنموية، والسلطات الوطنية، والمجتمع المدني، ومقدمي المعلومات التثقيفية، والقطاع الخاص لضمان الاستيعاب التام لمبادئ تصميم البنية الأساسية الآمنة وتطبيقها؛
- تعزيز التدريب على السلامة على الطرق والتوعية بهندسة السلامة المنخفضة التكلفة، ومراجعة السلامة وتقييم الطرق؛
- إعداد وترويج المعايير الخاصة بتصميم الطرق الآمنة، والعمليات التي تستوعب وتتكامل مع العوامل البشرية وتصميم المركبات وتتعامل معها.

- النشاط 6:** تشجيع البحث والتطوير في مجال الطرق والنقل الأكثر مأمونية من خلال:
- استكمال والتشارك في البحوث الخاصة بدراسة جدوى البنية الأساسية للطرق الأكثر أمناً، وبمستويات الاستثمار اللازمة لتلبية أهداف عقد العمل؛
  - تعزيز البحث والتطوير في مجال الارتقاء بسلامة البنية الأساسية لشبكات الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل؛
  - تعزيز المشاريع الإيضاحية لتقييم الابتكارات الهادفة لتحسين السلامة ولاسيماً بالنسبة لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر.

### القاعدة 3: المركبات الأكثر أمناً

تشجيع إتاحة التكنولوجيا المحسنة لسلامة المركبات للجميع، سواء السلامة السلبيّة أو السلامة الإيجابية من خلال استخدام توليفة متوائمة من المعايير العالمية ذات الصلة، ومن نُظُم معلومات المستهلكين ومن الحوافز بهدف تسريع وتيرة الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة.

**النشاط 1:** تشجيع الدول الأعضاء على استخدام ونشر اللوائح الخاصة بسلامة المركبات الآلية، والتي أعدها المنتدى العالمي للأمم المتحدة لموائمة اللوائح المتعلقة بالمركبات (WP29)

**النشاط 2:** تشجيع تنفيذ برامج تقييم السيارات الجديدة في سائر أقاليم العالم بهدف زيادة إتاحة المعلومات للمستهلك عن أداء سلامة المركبات الآلية.

**النشاط 3:** تشجيع الاتفاقات لضمان تزويد جميع المركبات الآلية الحديثة بأحزمة المقاعد ووسائل أمان تلبية للمتطلبات التنظيمية، وأنها اجتازت المعايير السارية لاختبار وقع التصادمات (كحد أدنى لأوجه السلامة).

**النشاط 4:** تشجيع نشر تكنولوجيا تقادي التصادمات في العالم قاطبة، والتي أثبتت فعاليتها مثل نظم التحكم الإلكتروني في الثبات ونظام منع انغلاق المكابح في المركبات الآلية.

**النشاط 5:** تشجيع استخدام الحوافز المالية وغيرها من الحوافز للمركبات الآلية التي توفر مستوى عال من الحماية للمستخدم على الطريق. وعدم التشجيع على تصدير واستيراد السيارات الجديدة أو المستعملة والتي تتمتع بمستوى أقل من الأمان.

**النشاط 6:** تشجيع تطبيق نظم حماية المشاة، وزيادة البحوث حول تكنولوجيا السلامة، المصممة لتقليل ما يتعرض له مستخدمو الطرق من مخاطر.

**النشاط 7:** تشجيع المديرين المعنيين بقوافل السيارات في الحكومة والقطاع الخاص على شراء وتشغيل وصيانة المركبات المزودة بتكنولوجيا متقدمة للأمان، ومستوى عال من الحماية للركاب.

### القاعدة 4: مستخدمو طرق أكثر أمناً

إعداد برامج شاملة للارتقاء بسلوك مستخدمي الطرق. ومواصلة أو زيادة إنفاذ القوانين والمعايير، بجانب زيادة الوعي والتنقيف العام لزيادة معدلات استخدام أحزمة الأمان والخوذات، وتقليل القيادة تحت تأثير المسكرات،

وخفض السرعة، وغيرها من عوامل الخطر.

النشاط 1: زيادة الوعي بعوامل الخطر المرتبطة بالسلامة على الطرق، وبالتدابير الوقائية، وبتنفيذ حملات تسويق اجتماعية للمساعدة في التأثير على الآراء والمواقف بشأن الحاجة إلى برامج لسلامة المرور على الطرق.

النشاط 2: وضع قواعد ومعايير مُسنَّدة بالبيّنات، وحدود للسرعة، والسعي إلى الالتزام بها، بُغيةً تقليص الإصابات والتصادمات المرتبطة بالسرعة.

النشاط 3: وضع قوانين، ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيّنات، لمكافحة القيادة تحت تأثير المسكرات، السعي إلى الامتثال لتلك القوانين، لتقليص الإصابات والتصادمات المرتبطة بالمسكرات.

النشاط 4: وضع قوانين، ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيّنات خاصة باستخدام قائدي الدرجات النارية للخوذات، بُغيةً تقليص إصابات الرأس.

النشاط 5: وضع قوانين ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيّنات لاستخدام أحزمة المقاعد، وأحزمة سلامة الأطفال، والالتزام بها لتقليص الإصابات الناجمة عن التصادمات.

النشاط 6: وضع قوانين ومعايير وقواعد مرتبطة بالنقل والصحة المهنية والسلامة، والالتزام بها، من أجل توخي التشغيل الآمن لمركبات الشحن التجارية، ومركبات النقل، وخدمات نقل الركاب على الطرق، وأساطيل المركبات العامة والخاصة الأخرى، بهدف تقليص الإصابات الناجمة عن التصادمات.

النشاط 7: بحث وإعداد وترويج السياسات والممارسات الشاملة لتقليص إصابات العمل الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في القطاعين العام والخاص والقطاع غير الرسمي، دعماً للمعايير المتعارف عليها دولياً والخاصة بنُظُم إدارة السلامة على الطرق، وبالصحة المهنية، وبالسلامة.

النشاط 8: تعزيز إنشاء نظام الترخيص المتدرج للسائقين الجدد.

#### القاعدة 5: الاستجابة بعد التصادم

زيادة القدرة على الاستجابة لحالات الطوارئ بعد التصادم، وتحسين قدرة النظام الصحي، وغيره من النُظُم، على توفير المعالجة المناسبة لحالات الطوارئ، وعلى تقديم خدمات إعادة تأهيل ضحايا التصادم على المدى الطويل.

النشاط 1: إعداد نظام للرعاية قبل دخول المستشفى، بما في ذلك استخراج الضحية من المركبة بعد التصادم، وتخصيص رقم هاتفي واحد للطوارئ على المستوى الوطني، من خلال تنفيذ الممارسات الحالية الجيدة.

النشاط 2: إعداد نُظُم في المستشفيات لرعاية الرضوح، وتقييم جودة الرعاية من خلال تنفيذ الممارسات السليمة على نُظُم رعاية الرضوح وضمان الجودة.

النشاط 3: توفير نظام للتأهيل المبكر ولمساعدة المرضى المصابين، وكذلك المفجوعين من جراء التصادم المروري على الطرق، بُغيةً تقليص الرضوح البدنية والنفسية.

**النشاط 4:** الحثّ على إنشاء نُظُم تأمين مناسبة لمستخدمي الطرق، لتمويل خدمات إعادة التأهيل لضحايا التصادم، من خلال:

- إدخال مسؤولية الزامية لطرف ثالث؛
- الاعتراف الدولي المتبادل بالتأمين، نظام البطاقة الخضراء على سبيل المثال.

**النشاط 5:** تشجيع إجراء تحريات دقيقة بشأن التصادم، واتخاذ استجابة قانونية فعالة بشأن الوفيات والإصابات على الطرق، مما يشجع على توخي العدالة، وإجراء تسوية عادلة من أجل المصابين والمفجوعين.

**النشاط 6:** توفير التشجيع والحوافز لأرباب العمل لتوظيف ذوي الإعاقة واستبقائهم.

**النشاط 7:** تشجيع البحث والتطوير بُعْية تحسين الاستجابة بعد التصادم.

#### 2-2-4 الأنشطة الدولية

لابد من القيام بتنسيق دولي شامل، بُعْية توجيه البلدان في كل أنحاء العالم إلى بلوغ أهداف واقعية يمكن تحقيقها. كما أن اكتساب التنسيق للسمات الرسمية سيهيئ آلية لتيسير تشارك الدول الأعضاء في الخبرات، من أجل إحراز أهدافها الوطنية.

الأنشطة الدولية للسلامة على الطرق وتنسيقها
سيقوم فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق بتنسيق عدد من الأنشطة العالمية، تحت قيادة منظمة الصحة العالمية، من أجل تيسير عقد العمل من أجل السلامة على الطرق وتقييم تأثيره.
<b>النشاط 1:</b> الحث على زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق، متى كان ذلك مناسباً، من خلال: <ul style="list-style-type: none"><li>• دعم المرفق العالمي للسلامة على الطرق؛</li><li>• تبني أساليب جديدة مبتكرة للتمويل؛</li><li>• تشجيع البلدان على تخصيص 10% من استثماراتها المرتبطة بالبنية الأساسية للطرق، لقضية السلامة على الطرق؛</li><li>• الاتصال بمانحين جدد من القطاعين العام والخاص.</li></ul>
<b>النشاط 2:</b> الدعوة إلى السلامة على الطرق على أعلى مستوى، وتيسير التعاون بين العديد من أصحاب المصلحة، (مثل المنظمات غير الحكومية، والمؤسسات المالية الدولية)، ويتضمن ذلك العمل من خلال: <ul style="list-style-type: none"><li>• قرارات الأمم المتحدة وجمعية الصحة العالمية حول السلامة على الطرق، متى كان ذلك مناسباً؛</li><li>• اشتراك البلدان في الحملات الإقليمية والدولية المعنية بالسلامة على الطرق؛</li><li>• إدراج موضوع السلامة على الطرق في الاجتماعات الرفيعة المستوى، متى أمكن ذلك، مثل مجموعة الدول الثمانية الكبرى والدول العشرين G8/20، والمنندى الاقتصادي العالمي، ومبادرة كوينتون العالمية وغير ذلك... .</li></ul>
<b>النشاط 3:</b> إذكاء الوعي بعوامل الخطر، وبالحاجة إلى تعزيز الوقاية من التصادمات المرورية على الطرق، من

خلال:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• الاستفادة من حملات التوعية العامة، بما فيها الأسابيع العالمية للسلامة على الطرق؛ والاحتفال سنوياً باليوم العالمي لتذكُّر ضحايا الحوادث على الطرق؛</li> <li>• التعاون مع المنظمات غير الحكومية المناسبة، وغيرها من مبادرات المجتمع المدني، بما يتواءم مع مرامي وأهداف العقد؛</li> <li>• دعم مبادرات القطاع الخاص التي تتماشى مع أهداف العقد ومراميه.</li> </ul>
<p><b>النشاط 4:</b> تقديم الإرشادات للبلدان حول تعزيز نُظُم إدارة السلامة على الطرق، وتنفيذ الممارسات السليمة المرتبطة بالسلامة على الطرق، ورعاية الرضوح، من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• البلدان التي تنفذ إرشادات فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، أو غيرها من الإرشادات الخاصة بالممارسة السليمة المتعارف عليها دولياً؛</li> <li>• إعداد المزيد من الدلائل الإرشادية حول "الممارسة السليمة"؛</li> <li>• تقديم الدعم التقني للبلدان لتنفيذ الممارسات السليمة.</li> </ul>
<p><b>النشاط 5:</b> تحسين جودة البيانات المجمعة حول السلامة على الطرق من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تنفيذ الدلائل الإرشادية للممارسة السليمة المستندة على بيانات نُظُم معلومات؛</li> <li>• توحيد التعريفات وممارسات التبليغ؛</li> <li>• تعزيز الاستثمار في مجال إعداد نُظُم وطنية لتحليل التصادمات ونُظُم الترسُّد المرتبطة بها، والتي تكفلها الوكالات الصحية، ووكالات العمل وتعويض العاملين؛</li> <li>• التحقيق في التصادمات للتعرف على الأسباب والملابسات والعواقب؛</li> <li>• تشجيع إعداد نُظُم لإدارة البيانات الخاصة بالسلامة على الطرق (مثل دعم الزملاء لبعضهم البعض وهو الدعم الذي يقدمه أعضاء المجموعة الدولية لقواعد البيانات الخاصة بحوادث المرور على الطرق)؛</li> <li>• التشارك في الدروس المستفادة من النجاحات والفشل.</li> </ul>

### 3-4 تمويل الأنشطة

تشير التقديرات الأولية إلى إنفاق السلطات المعنية بالطرق في العالم زهاء 500 مليار دولار أمريكي سنوياً على البنية الأساسية للطرق. ومن ثم يتعيّن على البلدان إعطاء أولوية لتخصيص قسط يسير من هذه الأموال لتحقيق أهداف العقد.

ومع هذا، فإن تنفيذ خطة العمل بنجاح قد يتطلب التزاماً كبيراً بتوفير موارد إضافية، ولاسيّما من البلدان نفسها، وأيضاً من قِبل الأطراف المعنية في القطاعين العام والخاص. وقد دعت اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم، في تقريرها لعام 2006، وموضوعه جعل الطرق أكثر أمناً، إلى تخصيص تمويل يقدر

الملحق رقم: 03

إحصائيات حوادث المرور بولاية المسيلة الصادرة عن مصالح الدرك الوطني للولاية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الدفاع الوطني  
قيادة الدرك الوطني  
القيادة الجهوية الأولى بالبلدية  
الجموعة الإقليمية بالمسيلة

رقم 178 / 2 / م ط / م المسيلة

بتاريخ 2016/03/16

الموضوع: إحصائيات حوادث المرور الممتدة المتسبب فيها سواق مركبات الوزن الثقيل.

قائد الجموعة



زواوي مقسراج





الملحق رقم: 04

الأمر رقم 09-03

الأربعاء 7 شعبان عام 1430 هـ

الموافق 29 يوليو سنة 2009 م



العدد 45

السنة السادسة والأربعون

الأمر 09/03

الجمهورية الجزائرية  
الديمقراطية الشعبية

# الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية، قوانين، مراسيم  
قرارات وآراء، مقررات، منشور، إعلانات وبلغات

الإدارة والتحرير الامانة العامة للحكومة WWW.JORADP.DZ الطبع والاشتراك المطبعة الرسمية	بلدان خارج دول المغرب العربي	الجزائر تونس المغرب ليبيا موريطانيا	الاشتراك سنوي
حي البساتين، بئر مراد رابيس، ص.ب 376 - الجزائر - محطة الهاتف : 021.54.35.06 إلى 09 021.65.64.63 الفاكس 021.54.35.12 ح.ج.ب 3200-50 الجزائر Télex : 65 180 IMPOF DZ بنك الفلاحة والتنمية الريفيّة KG 68 060.300.0007 حساب العملة الأجنبية للمشاركين خارج الوطن بنك الفلاحة والتنمية الريفيّة 060.320.0600.12	سنة	سنة	النسخة الأصلية ..... النسخة الأصلية وترجمتها .....
	2675,00 د.ج	1070,00 د.ج	
	5350,00 د.ج تزداد عليها نفقات الإرسال	2140,00 د.ج	

ثمن النسخة الأصلية 13,50 د.ج  
ثمن النسخة الأصلية وترجمتها 27,00 د.ج  
ثمن العدد الصادر في السنين السابقة : حسب التسعيرة.  
وتسلّم الفهارس مجاناً للمشاركين.  
المطلوب إرفاق لفيفة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.  
ثمن النشر على أساس 60,00 د.ج للسطر.

- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي،
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية، من شأنه تقليص سيولة حركة المرور،
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختبارية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

**ج) المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج :**

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات،
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإلزامي للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتيا،

" المادة 55 : تسلّم السلطة المختصة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة السيارات رخصة سياقة اختبارية صالحة لمدة سنتين (2).

وبعد انقضاء هذه المدة، وعندما لا يكون صاحب هذه الرخصة محل الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون، تسلّم له رخصة سياقة.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

**المادة 11 : تعدّل وتتمم أحكام الفصل السادس من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي : من المادة 65 إلى المادة 129**

### " الفصل السادس المخالفات والعقوبات والإجراءات

**المادة 65 :** تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها، إلى مخالفات وجنح.

#### القسم الأول المخالفات والعقوبات

**المادة 66 :** تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات :

**أ) المخالفات من الدرجة الأولى مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج :**

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات.
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة و/أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية.
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.
- 4 - مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.

**ب) المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج :**

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة،

**(د) المخالفات من الدرجة الرابعة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج :**

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض،
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور،
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة،
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (2).
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة، وشكلها وحالتها،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات.
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور،

- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة سياقة اختبارية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية،
- 14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور،
- 15 - مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة،
- 16 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها،
- 17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل،
- 18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الأبخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة،
- 19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف،
- 20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة،
- 21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة،
- 22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

**المادة 69 :** يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جريمة القتل الخطأ :

- الإفراط في السرعة،
- التجاوز الخطير،
- عدم احترام الأولوية القانونية،
- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام،
- المناورات الخطيرة،
- السير في الاتجاه الممنوع،
- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

**المادة 70 :** يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج.

**المادة 71 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ :

- الإفراط في السرعة،
- التجاوز الخطير،
- عدم احترام الأولوية القانونية،

14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل السرعة بالليقت وخصوصياته وتشغيله وصيانتها،

15 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه،

16 - مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل،

17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة،

18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السريع، والطريق السريع،

19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية،

20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات،

21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري،

22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.

## القسم الثاني

### الجنح والعقوبات

**المادة 67 :** يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.

**المادة 68 :** يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

**المادة 76 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 20.000 دج إلى 30.000 دج، كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و131 من هذا القانون والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالركبة أو بالشخص.

**المادة 77 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2)، وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يضع للسيير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها. ويمكن فضلا عن ذلك، الحكم بمصادرة المركبة.

**المادة 78 :** يعاقب كل شخص حصل على رخصة سيطرة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب، طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات.

**المادة 79 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سيطرة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية.

ويمنع، علاوة على ذلك، لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السيطرة للأصناف الأخرى.

**المادة 80 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سيطرة.

**المادة 81 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السيطرة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة.

ويعاقب بنفس العقوبات، كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السيطرة، ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.

- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام،

- المناورات الخطيرة،

- السير في الاتجاه المنوع،

- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،

- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلمة الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السيطرة،

- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السيطرة.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

**المادة 72 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل سائق لم يتوقف، بالرغم أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث، أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

**المادة 73 :** يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب في الظروف نفسها مثل تلك المذكورة في المادة 72 أعلاه، جريمة القتل الخطأ.

وفي حالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

**المادة 74 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

**المادة 75 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل

- السرعة القانونية المرخص بها في الطرق  
وخارج التجمعات السكانية بـ 30 كلم/سا.

- السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات  
السكانية بـ 20 كلم/سا.

**المادة 90 :** يعاقب بغرامة من 20.000 دج إلى  
30.000 دج، كل شخص يقوم بأشغال على رحاب الطريق  
بدون ترخيص.

وتصدر نفس العقوبة ضد كل شخص لم يمثل  
لأحكام الرخصة بالرغم من حصوله عليها.

**المادة 91 :** في حالة العود لارتكاب المخالفات  
المنصوص عليها في هذا القانون، تضاعف العقوبة.

### القسم الثالث

#### الاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغاؤها

**المادة 92 :** في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها  
قانونا الأعمان المؤهلون، يجب أن تكون رخصة السياقة  
في جميع الحالات، موضوع احتفاظ طبقا للإجراءات  
المنصوص عليها في هذا القانون.

**المادة 93 :** في حالة المخالفات للحالات 1 و2 و3 من  
النقطة أ والحالات 1 إلى 8 من النقطة ب والحالات 11  
إلى 22 من النقطة ج والحالات 18 إلى 22 من النقطة د  
من المادة 66 من هذا القانون، يقوم العون محرر  
المضرب بالاحتفاظ برخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز  
عشرة (10) أيام.

لا يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات  
المنصوص عليها أعلاه، موقفا للقدرة على السياقة خلال  
نفس المدة.

و يتم ذلك مقابل تسليم العون، في الحال، وثيقة  
تثبت الاحتفاظ.

لا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة  
الجزافية إلى حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه  
أعلاه.

ومع انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع  
الغرامة الجزافية بحدها الأدنى، يرفع مبلغ الغرامة  
الجزافية بحدها الأقصى وتقوم لجنة التعليق المختصة  
بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (2).

وبعد انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع  
الغرامة الجزافية بحدها الأقصى، يرسل المحضر إلى  
الجهة القضائية المختصة.

**المادة 82 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة  
(6) أشهر وبغرامة من 25.000 دج إلى 100.000 دج، أو  
بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص وضع ممهلا على  
مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص.

**المادة 83 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة  
(6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو  
بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص لا يخضع مركبته  
للمراقبة التقنية الدورية الإيجابية.

**المادة 84 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة  
(6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو  
بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يقوم بحياسة أو  
استعمال بأية صفة كانت، جهاز أو آلة تخصص إما  
للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات  
للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة  
تشغيلها.

وتتم مصادرة هذا الجهاز أو هذه الآلة.

**المادة 85 :** يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى  
150.000 دج كل شخص يخالف أحكام المادتين 16 و16  
مكرر أعلاه، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة  
والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون.

**المادة 86 :** يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى  
150.000 دج، كل شخص يخالف الأحكام التي تنظم  
النقل الخاضع للرخصة، دون الإخلال بالتوقيف الفوري  
للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا  
القانون.

**المادة 87 :** يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى  
150.000 دج، كل شخص يقوم بتنظيم سباقات العدو أو  
سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدراجات  
والدراجات النارية على المسلك العمومي بدون ترخيص  
من السلطة المختصة.

**المادة 88 :** يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى  
150.000 دج، كل شخص لم يرد في الأجل المقررة،  
البطاقة الرمادية للمركبة بعد السحب النهائي للمركبة  
المذكورة من السير، طبقا لأحكام المادة 52 مكرر من هذا  
القانون.

**المادة 89 :** يعاقب بغرامة من 10.000 دج إلى  
50.000 دج كل سائق تجاوز السرعة القانونية المرخص  
بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها :

- السرعة القانونية المرخص بها في الطريق  
السيار بـ 40 كلم/سا.

## الملحق رقم: 05

طلب إحصائيات + ترخيص بالدراسة الميدانية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية.

قسم العلوم الاجتماعية.

إلى السيد: رئيس الامن الولائي لولاية المسيلة

رقم 2015/3/3

### الموضوع: ترخيص لزيارة ميدانية.

يسر رئيس قسم العلوم الاجتماعية أن يتقدم الى سيادتكم المحترمة بطلب الترخيص للطلبة: معتوق سهام مسجل في السنة الثالثة دكتوراه تخصص علم النفس العيادي القيام بزيارة ميدانية لدى مؤسستكم الموقرة في إطار البحث العلمي قصد مساعدته على انجاز الجانب الميداني لأطروحة الدكتوراه الموسومة ب : دراسة في بعض الأساليب المعرفية و علاقتها بسمات الشخصية و النقائلية غير الواقعية لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور المفضية إلى الموت.

- دراسة ميدانية على عينة من السائقين. -

تقبلوا منا سيدي فائق التقدير والتحية.

باتنة في : 02 نوفمبر 2015

رئيس القسم

رئيس قسم العلوم الاجتماعية

العلوم

إ.د/حميد بن نور الدين

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي.

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية.

قسم العلوم الاجتماعية.

إلى السيد: قائد فرقة الدرك الوطني لولاية المسيلة

رقم: 2015/

## الموضوع: ترخيص لزيارة ميدانية.

يسر رئيس قسم العلوم الاجتماعية أن يتقدم الى سيادتكم المحترمة بطلب الترخيص للطالبة:  
معتوق سهام مسجل في السنة الثالثة دكتوراه تخصص علم النفس العيادي القيام بزيارة ميدانية لدى  
مؤسستكم الموقرة في إطار البحث العلمي قصد مساعدته على إنجاز الجانب الميداني لأطروحة  
الدكتوراه في التخصص.

تقبلوا منا سيدي فائق التقدير والتحية.

باتنة في : 02 نوفمبر 2015

رئيس القسم

رئيس قسم العلوم الاجتماعية  
دا جبالى نور الدين

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة الحاج لخضر . باتنة .

إلى السيد : رئيس الأمن الولائي بالمسيلة

رئيس قسم: العلوم الاجتماعية

الموضوع: طلب إحصائيات حوادث المرور

المرتكبة من طرف سائقي الشاحنات للسنوات 2013، 2014، 2015

يسر رئيس قسم العلوم الاجتماعية أن يتقدم إلى سيادتكم المحترمة بتسهيل عملية اقتناء الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور المرتكبة من طرف سائقي الشاحنات للسنوات 2013، 2014، 2015 للطالبة معتوق سهام المسجلة بالسنة الثالثة دكتوراه تخصص : علم النفس العيادي قصد مساعدتها بانجاز أطروحة الدكتوراه .

تقبلوا سيدي فائق التقدير و الاحترام

باتنة في: 11 اكتوبر 2015

رئيس القسم



رئيس قسم العلوم الاجتماعية  
عبدالمسيح نور الدين

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة الحاج لخضر . باتنة .

إلي السيد : قائد المجموعة الولائية للدرك

رئيس قسم: العلوم الاجتماعية

الوطني بالمسيلة

الموضوع: طلب إحصائيات حوادث المرور

المرتكبة من طرف سائقي الشاحنات للسنوات 2013، 2014، 2015

يسر رئيس قسم العلوم الاجتماعية أن يتقدم إلى سيادتكم المحترمة بتسهيل عملية اقتناء الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور المرتكبة من طرف سائقي الشاحنات للسنوات 2013، 2014، 2015 للطالبة معتوق سهام المسجلة بالسنة الثالثة دكتوراه تخصص : علم النفس العيادي قصد مساعدتها بانجاز أطروحة الدكتوراه .

تقبلوا سيدي فائق التقدير و الاحترام

باتنة في 1 أيلول 2015

رئيس القسم

رئيس قسم العلوم الاجتماعية

د/ جهالسي نور الدين

## الملحق رقم: 06

اختبار الأشكال المتضمنة

الصورة الجمعية

تأليف

ف. ب. اولتمان . أ ، راسكن . هـ . ويتكن

إعداد

د. سليمان الخضري الشيخ

د. أنور محمد الشرقاوي

أخي السائق

يقيس هذا الاختبار قدرتك على استخراج شكل بسيط، و التعرف عليه عندما يكون متضمنا في شكل أكثر تعقيدا و المطلوب منك أن تعرف الشكل البسيط من داخل الشكل المعقد و توضيح حدوده بقلم الرصاص، علما انه موجود بنفس حجم الشكل البسيط و نفس ميله و اتجاهه. و تأكد أن إجاباتك تستخدم لغرض البحث العلمي فقط و سيتم المحافظة على سريتها تماما.

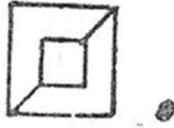
شكرا على حسن تعاونكم

الطالبة: معتوق سهام

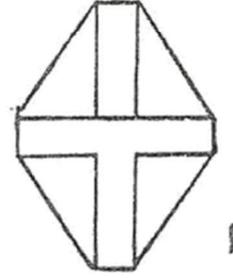
## القسم الاول

( للتدريب )

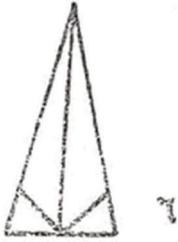
( الزمن : دقيقتان )



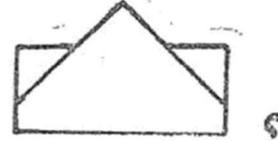
( ٥ ) وضع حدود الشكل البسيط ( ج )



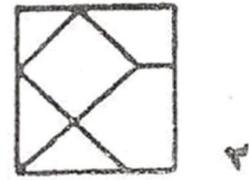
( ١ ) وضع حدود الشكل البسيط (ب)



( ٦ ) وضع حدود الشكل البسيط ( و )



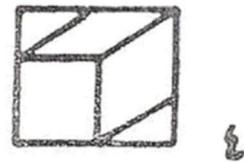
( ٢ ) وضع حدود الشكل البسيط ( ز )



( ٣ ) وضع حدود الشكل البسيط ( د )



( ٧ ) وضع حدود الشكل البسيط ( ا )

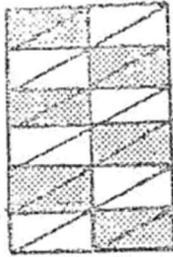


( ٤ ) وضع حدود الشكل البسيط ( هـ )

قف ، ... ولا تقاب الصفحة ... انتظر تعليمات اخر

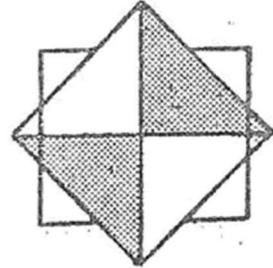
القسم الثاني

( الزمن : ٥ دقائق )



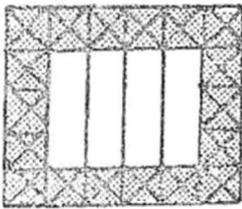
٤

( ٤ ) وضح حدود الشكل البسيط ( هـ )



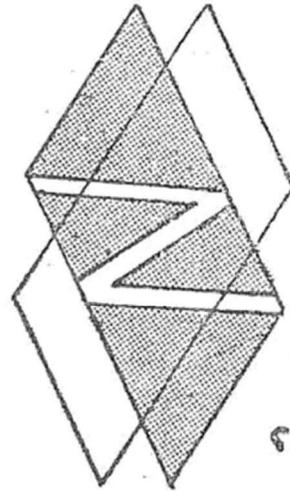
١

( ١ ) وضح حدود الشكل البسيط ( ز )



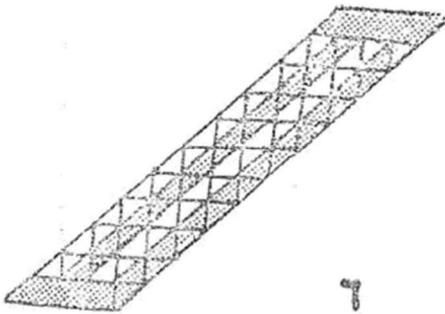
٥

( ٥ ) وضح حدود الشكل البسيط ( ب )



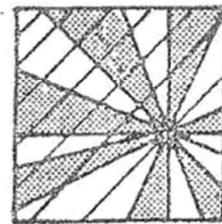
٢

( ٢ ) وضح حدود الشكل البسيط ( ا )



٦

( ٦ ) وضح حدود الشكل البسيط ( ج )

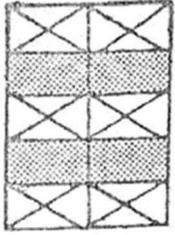


٣

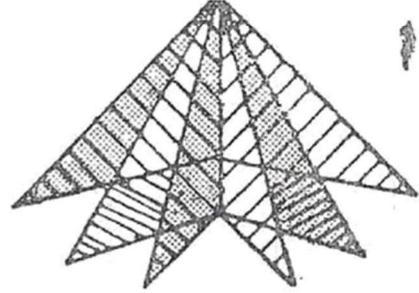
( ٣ ) وضح حدود الشكل البسيط ( ز )

٤

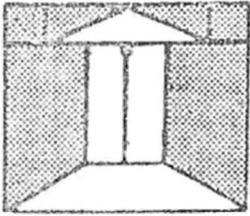
القسم الثالث  
٥ دقائق



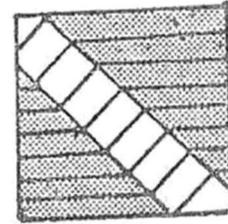
(٤) وضح حدود الشكل البسيط ( هـ )



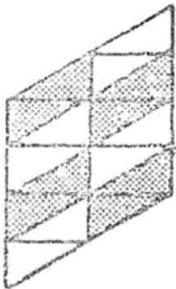
(١) وضح حدود الشكل البسيط ( و )



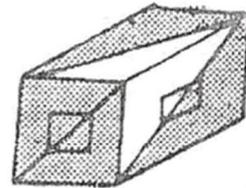
(٥) وضح حدود الشكل البسيط ( ب )



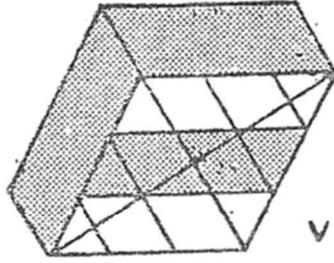
(٢) وضح حدود الشكل البسيط ( ز )



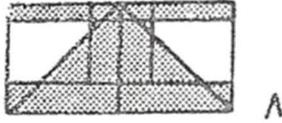
(٦) وضح حدود الشكل البسيط ( هـ )



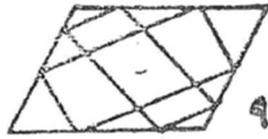
(٣) وضح حدود الشكل البسيط ( ج )



(٧) وضح حدود الشكل البسيط (١)



(٨) وضح حدود الشكل البسيط (١)



(٩) وضح حدود الشكل البسيط (١)

٦

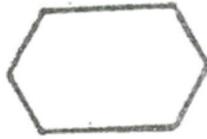
الأشكال البسيطة



و



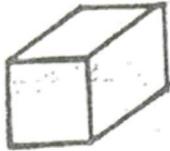
ج



؟



و



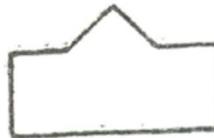
د



س



ح



ز

## الملحق رقم : 07

مقياس تزواج الأشكال المألوفة (ت. أ. م) (بعض من أشكاله)

إعداد : حمدي على الفرماوي (1985)

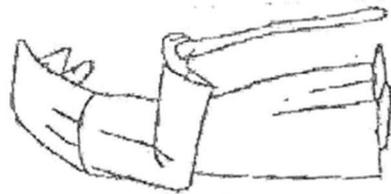
أخي السائق

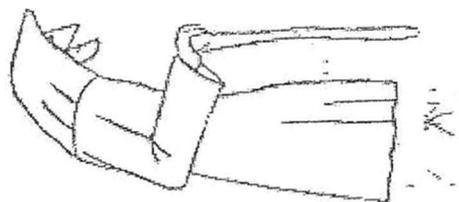
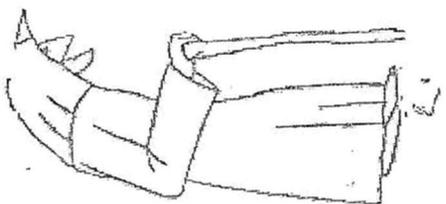
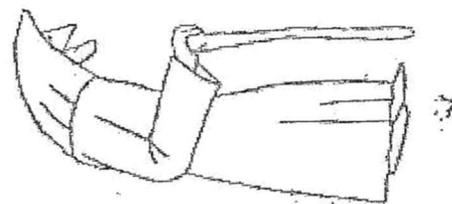
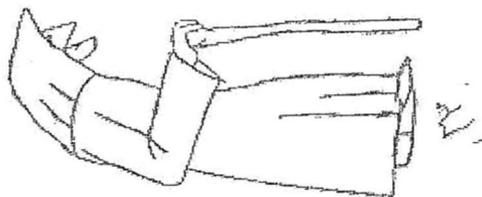
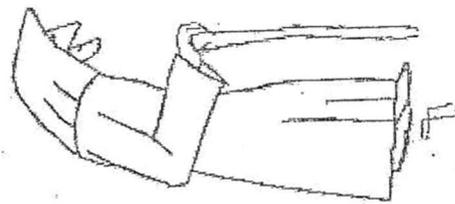
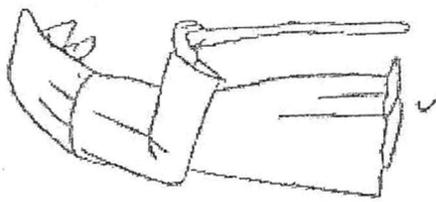
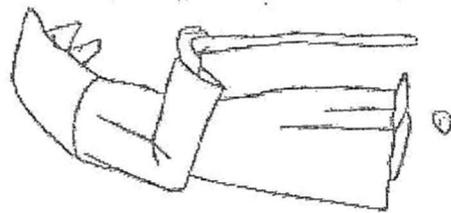
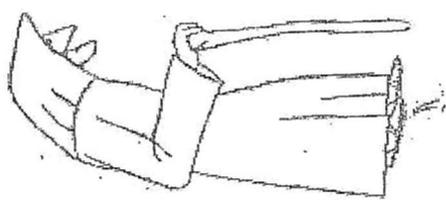
أضع بين أيديكم اختبار تزواج الأشكال المألوفة ت. أ. م (20) لحمدي على الفرماوي (1985) و تطبيقه يعتمد على اختيار صورة من بين الثماني الصور شريطة أن تكون تشبه الصورة الأساسية طبق الأصل، وإذا أخطأت فحاول إلى أن تصل إلى الحل الصحيح .

و لتسهيل و توضيح العملية نتدرب معا على المجموعتين الأولين (الرجل -العجوز- و الكتاب ).

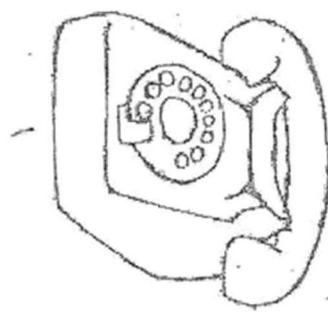
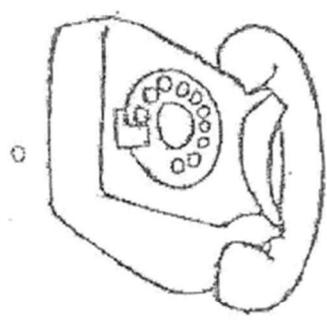
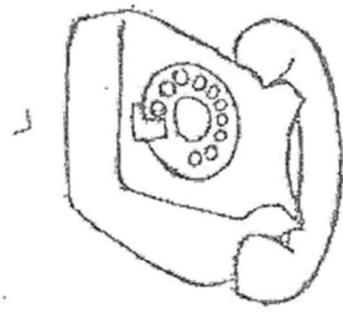
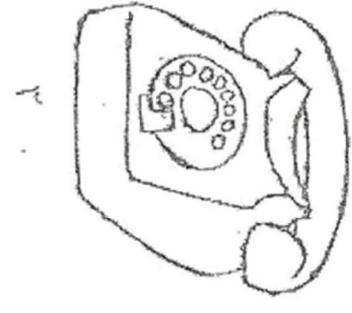
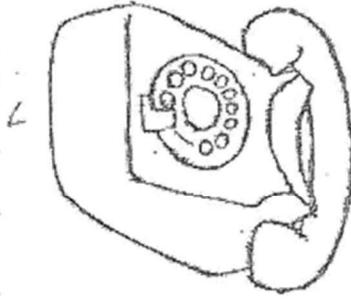
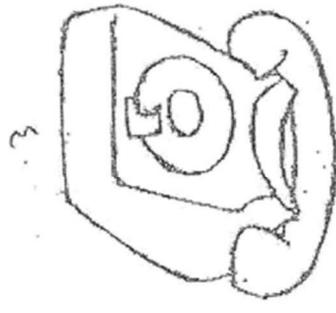
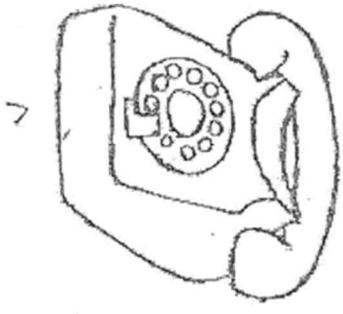
و تأكد أن إجاباتك تستخدم لغرض البحث العلمي فقط و سيتم المحافظة على سريتها تماما.

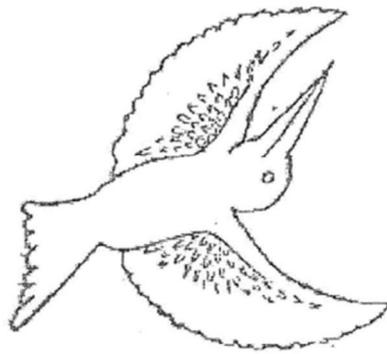
شكرا على حسن تعاونكم

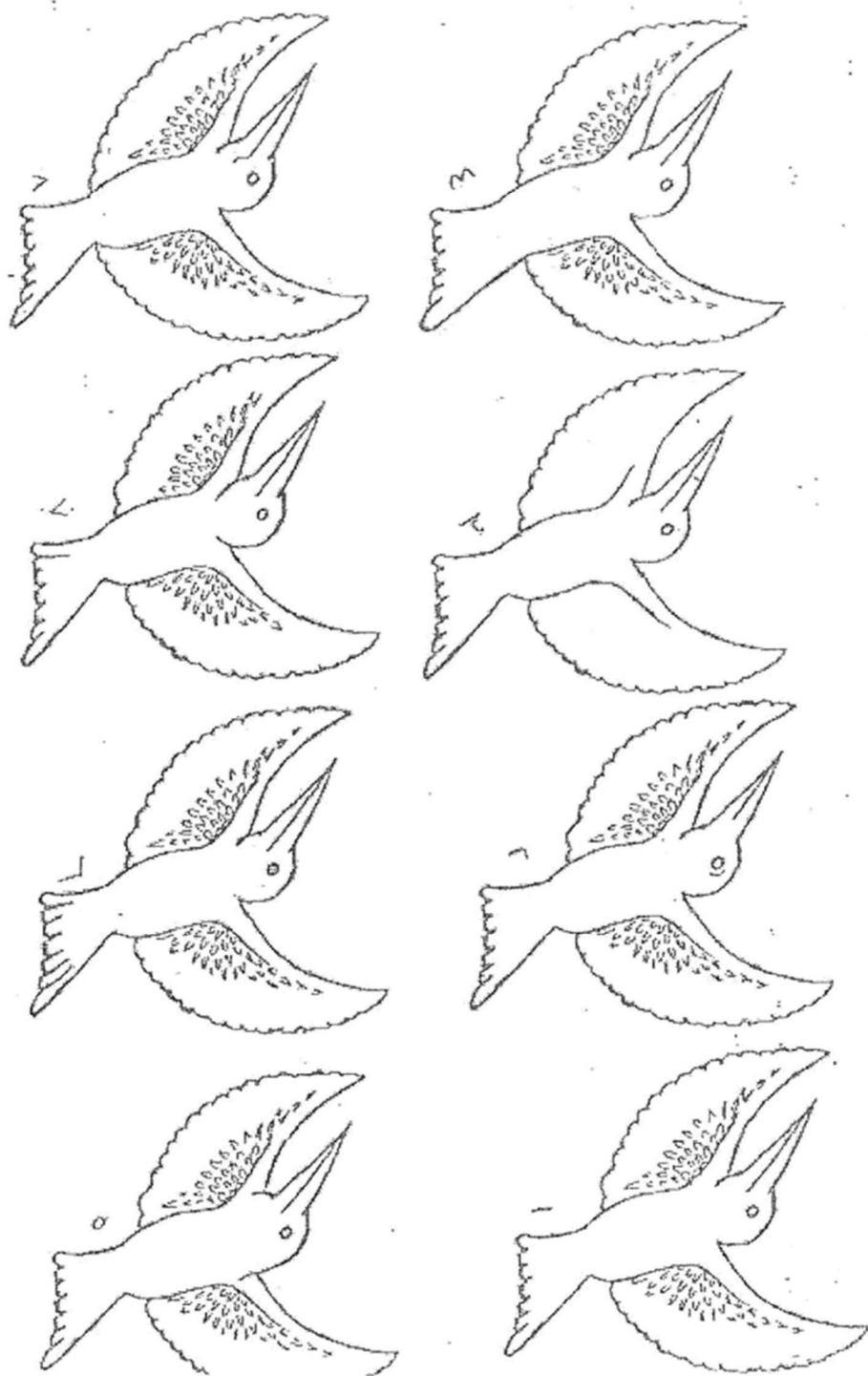


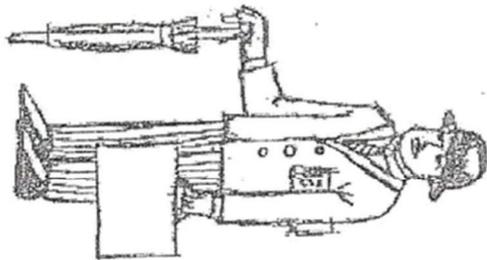


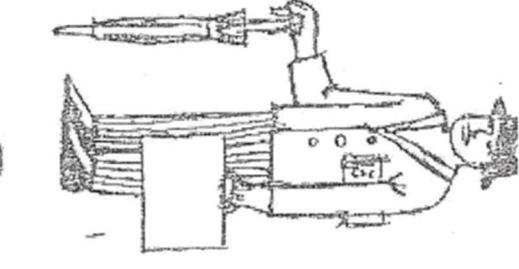
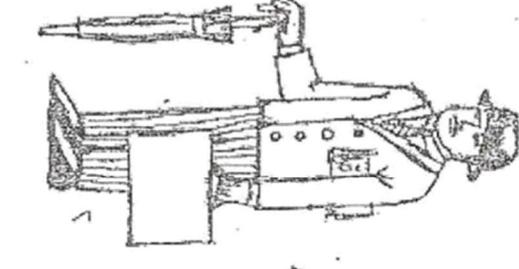
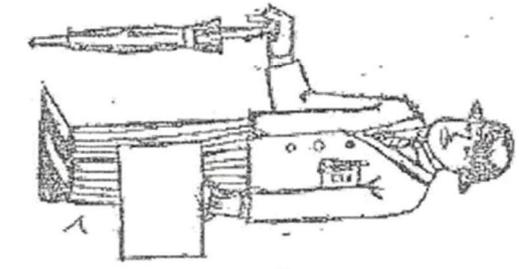
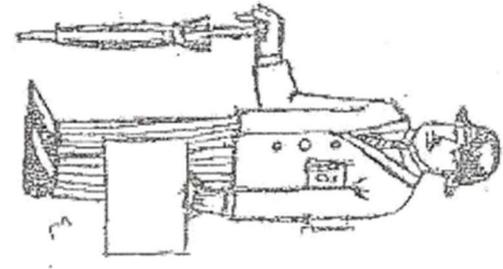
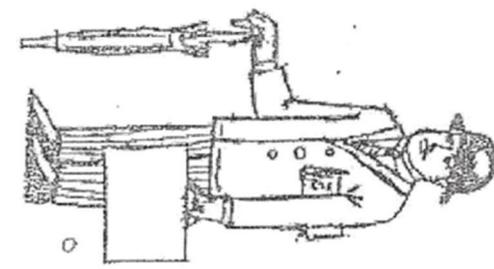
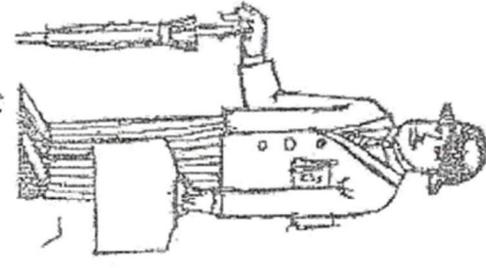
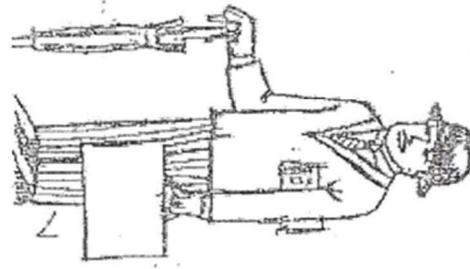
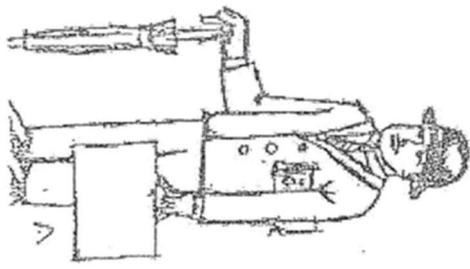


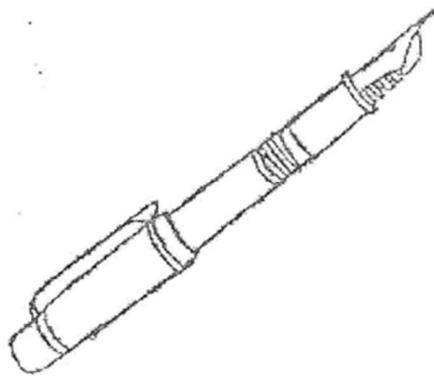


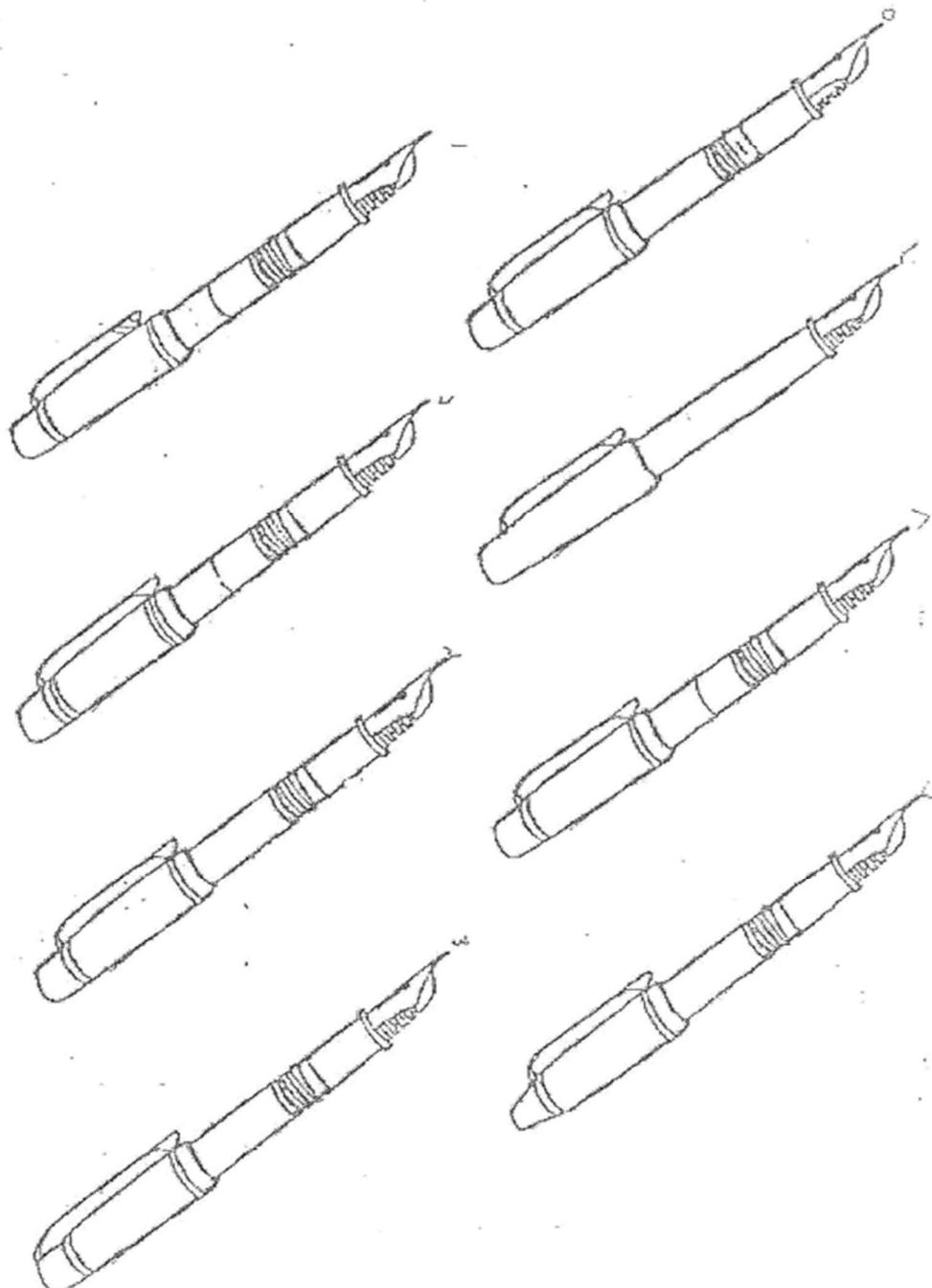












ورقة إجابة مقياس تزواج الأشكال المألوفة

الملحق رقم: 07

المفردة	زمن الاستجابة الأولى	عدد الأخطاء	ملاحظات	رقم الحل الصحيح
الرجل العجوز			أمثلة للتدريب	2
الكتاب				4
السفينة				6
الهاتف				5
الطائر				1
رجل الأعمال				4
الأسد				3
التفاحة				8
القلم				3
الحداء				1
السمكة				7
الساعة				2
الزجاجة				6
الشجرة				4
العربة				7
الخريطة				2
الوجه				1
الفرشاة				4
الكاميرا				6
الورد				5
العنكبوت				1
التلفزيون				8

## الملحق رقم: 08

قائمة العوامل الخمسة الكبرى في الشخصية: إعداد كوستا و ماكري  
(Costa and Macrae, 1962). و ترجمة بدر الأنصاري (1997)

أعراض بشدة	أعراض	متردد	أوافق	موافق بشدة	الفقرات
					1-أنا لست قلقا
					2-أحب أن يكون حولي عددا كبيرا من الناس
					3-لا احب ان ابدد وقتي في احلام اليقظة
					4-أحاول أن أكون لطيفا مع كل فرد التقى به .
					5-احتفظ بممتلكاتي نظيفة ورتبة .
					6-اشعر بأنني أدنى من الآخرين
					7-اضحك بسهولة .
					8-عندما استدل على الطريقة الصحيحة لعمل شي استمر إليها
					9-ادخل كثيرا في نقاش مع أفراد عائلتي وزملائي في العمل .
					10-أنا جيد إلى حد ما في دفع نفسي لانجاز الأشياء في وقتها المحدد
					11-عندما أكون تحت قدر هائل من الضغوط اشعر أحيانا كما لو إنني سوف انهار.
					12-لا اعتبر نفسي شخص مفرح .
					13-تعجبنى التصميمات الفنية التي أجدها في الفن أو الطبيعة
					14-يعتقد بعض الناس بأنني أناني ومغرور.
					15-إنني لست بالشخص الذي يحافظ جدا على النظام .
					16-نادرا ما اشعر بالوحدة أو الكآبة .
					17-استمتع حقا بالتحدث مع الناس .
					18-اعتقد إن ترك الطلاب يستمعون إلى متحدثين يتجادلون يمكن فقط أن يشوش تفكيرهم ويضللهم .
					19-أفضل التعاون مع الآخرين على التنافس معهم .
					20-أحاول انجاز الأعمال المحددة لي بضمير .
					21-اشعر كثيرا بالتوتر والنفرة .
					22-أحب أن أكون في مكان حيث يوجد الفعل أو النشاط.
					23-ليس للشعر أي تأثير علي .
					24-أميل إلى الشك والسخرية من نوايا الآخرين
					25-لدي مجموعة أهداف واضحة أسعى إلى تحقيقها بطريقة منظمة.
					26-اشعر أحيانا بأنه لا قيمة لي .
					27-أفضل عادة عمل الأشياء بمفردي .
					28-أجرب كثيرا الأكلات الجديدة والأجنبية .
					29-اعتقد بان معظم الناس سوف تستغلك إذا سمحت لهم بذلك .

					30-أضيق الكثير من الوقت قبل أن استقر لكي اعمل .
					31-نادرا ما اشعر بالخوف أو القلق .
					32-اشعر كثيرا وكأني أفيض قوة ونشاطا .
					33-نادرا ما ألاحظ المشاعر والحالات المزاجية التي تحدثها البيئات المختلفة
					34-يحبني معظم الناس الذين اعرفهم .
					35-اعمل باجتهاد في سبيل تحقيق أهدافي .
					36-اغضب كثيرا من الطريقة التي يعاملني بها الناس.
					37-أنا شخص مبتهج ومفعم بالحيوية والنشاط .
					38-اعتقد بأنه علينا أن نلجأ إلى السلطات الدينية للبت في الأمور الاخلاقية.
					39-يعتقد بعض الناس بأنني بارد وحذر .
					40-عندما أتعهد بشي استطيع دائما الالتزام به ومتابعته للنهاية
					41-غالبا عندما تسو الأمور تثبط همتي واشعر كما لو كنت استسلم .
					42-إنني لست بمنفائل مبتهج .
					43-أحيانا عندما أقرأ شعرا أو انظر إلى قطعة من الفن اشعر بقشعريرة ونوبة من الاستثارة.
					44- أنا صلب الرأي ومتشدد في اتجاهاتي .
					45-أحيانا لا يوثق بي ولا يعتمد علي كما ينبغي أن أكون .
					46-نادرا ما أكون حزينا أو مكتئبا .
					47-حياتي تجري بسرعة .
					48-لدي اهتمام قليل في التأمل في طبيعة الكون أو الظروف الإنسانية.
					49-أحاول أن أكون حذرا ويقظا ومراع لمشاعر الآخرين.
					50-أنا إنسان منتج دائما انهي العمل .
					51-اشعر غالبا بالعجز وبحاجة لشخص ليحل مشاكلي .
					52-أنا شخص نشيط جدا .
					53-لدي الكثير من حب الاستطلاع الفكري .
					54-إذا لم أكن أحب بعض الناس ادعهم يعرفون ذلك.
					55-لم ابد مطلقا على إنني قادر على أن أكون منظما.
					56-أحيانا كنت خجولا جدا لدرجة إنني حاولت الاختفاء.
					57-أفضل أن أدير أمور نفسي عن أن أكون قائدا للآخرين.
					58-كثيرا ما استطيع باللعب في النظريات والأفكار المجردة .
					59-إذا كان ضروريا يمكن أن أتحايل على الناس للحصول على ما أريد.
					60-أكافح من اجل التميز في كل شيء أقوم به .

## الملحق رقم: 09

مقياس التفاؤل غير الواقعي في صورته الأولية

إعداد: الباحثة معتوق سهام

المعلومات العامة:

السن:

الحالة الاجتماعية:

المستوى التعليمي:

المؤهل العلمي:

مدة السياقة الفعلية:

أخي السائق

يشمل هذا المقياس على مجموعة من الأحداث السارة و المفجعة التي يحتمل وقوعها أرجو منك أن تقرا كل عبارة جيدا و أن تحدد إمكانية تعرضك لهذا الحادث بوضع إشارة أمام الخيار المناسب لك و أرجوا أن تجيب على كل العبارات و تأكد أن إجاباتك تستخدم لغرض البحث العلمي فقط و سيتم المحافظة على سريتها تماما.

شكرا على حسن تعاونكم

سهام معتوق

معارض بشدة	معارض	محايد	موافق	موافق بشدة	الفقرات
					1. تسير الأمور دوما بالطريقة التي أريدها
					2. سأجوب العالم مستقبلا
					3. يصاب احد أولادي بالإعاقة
					4. كل الناس تمدحني و تود مصادقتي
					5. أتوقع الحصول دوما على المراتب الأولى
					6. أصاب بنوبة قلبية قبل سن الخمسين
					7. أكون مميزا حيثما وجدت
					8. يتحسن وضعي المالي عام بعد عام
					9. أتورط في حادث مرور مفضي الي الموت
					10. يستحيل أن أكون سلبيا في المجتمع
					11. أحقق كلما أصبو إليه في الحياة
					12. يتشوه جسمي جراء حادث
					13. لا أتورط في المخالفات المرورية
					14. أعيش فوق سن الثمانين
					15. تسرق جميع ممتلكاتي
					16. يمكنني امتلاك ثروة طائلة
					17. لن ارتكب حادث مرور طيلة حياتي
					18. أصاب بالجنون
					19. يخبئ لي الزمن مفاجآت سارة
					20. استحال أن اخدع من اقرب الناس إلي
					21. يتحطم منزلي جراء كارثة طبيعية
					22. لن أتعرض للأمراض المعدية طيلة حياتي
					23. كل مشاريعي تكلل بالنجاح
					24. أتعرض لمجرمين و افقد حياتي
					25. أتمتع بصحة جيدة مدى الحياة
					26. يلازمني الحظ السعيد طيلة حياتي
					27. اطرد من العمل
					28. أنجب طفلا موهوبا
					29. افقد أفراد عائلتي في حادث مرور
					30. أنجب طفلا معاقا
					31. يبدو لي المستقبل زاهرا
					32. يبتر جزء من أطراف جسمي
					33. استطيع أن أتعامل بارتياح مع كل الناس
					34- أكمل بقية حياتي مقعدا في كرسي
					35. أتعرض للسجن
					36. غدي يكون دوما أفضل من يومي
					37. أصاب بأحد أمراض السرطان
					38. المركبة التي أقودها تجعلني في منأى من أخطار حوادث المرور
					39. امتلك سيارة فاخرة

الملحق رقم: 10 مقياس التفاؤل غير الواقعي في صورته النهائية

الفقرات	موافق بشدة	موافق	محايد	معارض	معارض بشدة
1. تسير الأمور دوما بالطريقة التي أريدها					
2. سأجوب العالم مستقبلا					
3. يصاب احد أولادي بالإعاقة					
4. كل الناس تمدحني و تود مصادقتي					
5. أتوقع الحصول دوما على المراتب الأولى					
6. أصاب بنوبة قلبية قبل سن الخمسين					
7. أكون مميزا حيثما وجدت					
8. يتحسن وضعي المالي عام بعد عام					
9. أتورط في حادث مرور مفضي الي الموت					
10. يستحيل أن أكون سلبيا في المجتمع					
11. أحقق كلما أصبو إليه في الحياة					
12. يتشوه جسمي جراء حادث					
13. لا أتورط في المخالفات المرورية					
14. أعيش فوق سن الثمانين					
15. تسرق جميع ممتلكاتي					
16. أصاب بالجنون					
17. يخبئ لي الزمن مفاجآت سارة					
18. استحالة أن اخدع من اقرب الناس إلي					
19. يتحطم منزلي جراء كارثة طبيعية					
20. لن أتعرض للأمراض المعدية طيلة حياتي					
21. كل مشاريعي تكلل بالنجاح					
22. أتعرض لمجرمين و افقد حياتي					
23. أتمتع بصحة جيدة مدى الحياة					
24. يلازمني الحظ السعيد طيلة حياتي					
25. اطرده من العمل					
26. أنجب طفلا موهوبا					
27. أنجب طفلا معاقا					
28. يبدو لي المستقبل زاهرا					
29. يبتر جزء من أطراف جسمي.					
30. استطيع أن أتعامل بارتياح مع كل الناس					
31. أكمل بقية حياتي مقعدا في كرسي					
32. أتعرض للسجن					
33. غدي يكون دوما أفضل من يومي					
34- أصاب بأحد أمراض السرطان					
35. المركبة التي أقودها تجعلني في منأى من أخطار حوادث المرور					
36. امتلك سيارة فاخرة					

## الملحق رقم 11 : مخرجات spss

صدق الاتساق الداخلي لفقرات مقياس الاعتماد في مقابل الاستقلال على المجال الإدراكي

Correlations											
		مجموع اشكال	الشكل رقم 1	الشكل رقم 2	الشكل رقم 3	الشكل رقم 4	الشكل رقم 5	الشكل رقم 6	الشكل رقم 7	الشكل رقم 8	الشكل رقم 9
الأشكال	Pearson Correlation	1	,646**	,349*	,359*	,663**	,672**	,378*	,591**	,391**	,544**
	Sig. (2-tailed)		,000	,020	,017	,000	,000	,011	,000	,009	,000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).											
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).											

Correlations											
		مجموع اشكال	شكل رقم 10	شكل رقم 11	شكل رقم 12	شكل رقم 13	شكل رقم 14	شكل رقم 15	شكل رقم 16	شكل رقم 17	شكل رقم 18
الأشكال	Pearson Correlation	1	,573**	,443**	,428**	,383*	,299*	,663**	,566**	,553**	,703**
	Sig. (2-tailed)		,000	,003	,004	,010	,049	,000	,000	,000	,000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).											
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).											

معامل الفا كرومباخ لمقياس الإعتماد في مقابل الإستقلال على المجال الإدراكي

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,786	18

صدق الاتساق الداخلي لمقياس الاندفاع والتروي بالنسبة لبعده الدقة

Correlations												
		اختبار تزاوج الاشكال المألوفة	السفينة	التلفون	الطائر	الرجل	الأسد	التفاحة	القلم	الحذاء	السمك	الساعة
اختبار تزاوج الاشكال المألوفة	Pearson Correlation	1	,812**	,856**	,849**	,885**	,652**	,878**	,725**	,414**	,544**	,735**
	Sig. (2- tailed)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,005	,000	,000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).												
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).												

Correlations												
		الاشكال المألوفة	الزجاجة	الشجرة	العربة	الخريطة	الوجه	الفرشاة	الكاميرا	الوردة	العنكبوت	التلفزيون
اختبار تزواج الأشكال المتألوفة	Pearson Correlation	1	,764**	,882**	,685**	,772**	,852**	,854**	,742**	,590**	,892**	,612**
	Sig. (2- tailed)		,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

الإتساق الداخلي لفقرات اختبار تزواج الأشكال المتألوفة لبعدهم كموون الإستجابة

Correlations												
		اختبار تزواج الأشكال المتألوفة	السفينة	التلفون	الطائر	الرجل	الأسد	التفاحة	القلم	الحذاء	السمك	الساعة
اختبار تزواج الأشكال المتألوفة	Pearson Correlation	1	,442**	,314*	,386**	,498**	,540**	,486**	,487**	,392**	,695**	,572**
	Sig. (2- tailed)		,003	,038	,010	,001	,000	,001	,001	,008	,000	,000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Correlations												
		الاشكال المألوفة	الزجاجة	الشجرة	العربة	الخريطة	الوجه	الفرشاة	الكاميرا	الوردة	العنكبوت	التلفزيون
اختبار تزواج الأشكال المتألوفة	Pearson Correlation	1	,345*	,426**	,606**	,406**	,504**	,582**	,646**	,517**	,487**	,611**
	Sig. (2-tailed)		,022	,004	,000	,006	,000	,000	,000	,000	,001	,000
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

معامل الفا كرومباخ لإختبار تزواج الاشكال المتألوفة بعد كموون الإستجابة

#### ReliabilityStatistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,958	20

معامل الفا كرومباخ لإختبار تزواج الاشكال المتألوفة بعد الدقة

#### ReliabilityStatistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,827	20

**مقياس التفاؤل غير الواقعي**  
**صدق الإتساق الداخلي لفقرات مقياس التفاؤل غير الواقعي**

Correlations												
		البند 01	البند 02	البند 03	البند 04	البند 05	البند 06	البند 07	البند 08	البند 09	البند 10	مقياس التفاؤل غير الواقعي
مقياس التفاؤل غير الواقعي	Pearson Correlation	,386**	,601**	,622**	,630**	,344*	,579**	,211	,581**	,514**	,559**	1
	Sig. (2-tailed)	,010	,000	,000	,000	,022	,000	,169	,000	,000	,000	
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).												
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).												

Correlations												
		البند رقم 11	البند رقم 12	البند رقم 13	البند رقم 14	البند رقم 15	البند رقم 16	البند رقم 17	البند رقم 18	البند 19	البند 20	مقياس التفاؤل غير الواقعي
مقياس التفاؤل غير الواقعي	Pearson Correlation	,350*	,602**	,698**	,640**	,682**	,048	,166	,675**	,673**	,716**	1
	Sig. (2-tailed)	,019	,000	,000	,000	,000	,755	,282	,000	,000	,000	
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).												

Correlations												
		البند رقم 21	البند رقم 22	البند 23	البند 24	البند 25	البند 26	البند رقم 27	البند رقم 28	البند رقم 29	البند رقم 30	مقياس التفاؤل غير الواقعي
مقياس التفاؤل غير الواقعي	Pearson Correlation	,309*	,491**	,661**	,721**	,611**	,692**	,410**	,331*	,336*	,690**	1
	Sig. (2-tailed)	,041	,000	,000	,000	,000	,000	,006	,028	,026	,000	
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).												
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).												

Correlations											
		البند رقم 31	البند رقم 32	البند رقم 33	البند رقم 34	البند رقم 35	البند رقم 36	البند رقم 37	البند رقم 38	البند رقم 39	مقياس التفاؤل غير الواقعي
مقياس التفاؤل غير الواقعي	Pearson Correlation	,675**	,300*	,406**	,281	,395**	,366*	,421**	,685**	,299*	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,048	,006	,065	,008	,015	,004	,000	,048	
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).											
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).											

معامل الثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي بطريقة الفا كرومباخ

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,648	39

RELIABILITY

/

/MODEL=ALPHA.

#### Reliability

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,738	36

الصدق التمييزي لمقياس التفاؤل غير الواقعي

Group Statistics					
	طرفين	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
التفاؤل غير الواقعي	علوي	22	130,3636	3,79907	,80996
	سفلي	22	141,2727	3,89361	,83012

Independent Samples Test										
		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower		Upper
التفاؤل	Equal variances assumed	,211	,648	9,406	42	,000	-10,909	1,15980	-13,24967	-8,56852
	Equal variances not assumed			9,406	41,975	,000	-10,909	1,15980	-13,24971	-8,56847

اثبات مقياس التفاؤل غير الواقعي بطريقة التجزئة النصفية

ReliabilityStatistics			
Cronbach's Alpha	Part 1	Value	,919
		N of Items	18 <sup>a</sup>
	Part 2	Value	,905
		N of Items	18 <sup>b</sup>
	Total N of Items		36
CorrelationBetweenForms			,742
Spearman-Brown Coefficient	EqualLength		,852
	UnequalLength		,852
Guttman Split-Half Coefficient			,132

توزيع أفراد العينة حسب نوع الأسلوب المعرفي الإعتدادي في مقابل الإستقلال على المجال الإدراكي

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	معتد	19	19,6	19,6	19,6
	مستقل	78	80,4	80,4	100,0
	Total	97	100,0	100,0	

تصنيف أفراد العينة حسب ابعاد مقياس الأسلوب المعرفي الإندفاع في مقابل التروي

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	مندفع	52	53,6	53,6	53,6
	متروي	36	37,1	37,1	90,7
	بطيء	3	3,1	3,1	93,8
	سريع	6	6,2	6,2	100,0
	Total	97	100,0	100,0	

مستوى سمات الشخصية لدى أفراد عينة الدراسة

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
العصابية	97	2,17	3,67	2,8522	,33431
الانبساطية	97	2,25	4,33	3,1778	,42281
الانفتاح	97	1,08	3,83	2,8952	,55281
الموافقة	95	1,25	4,33	2,8491	,73480
اليقظة	97	2,50	4,67	3,4940	,50978
Valid N (listwise)	95				

مستويات الإندفاع و التروي المعرفي لدى عينة الدراسة

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
بعد الدقة	97	,55	17,90	3,4680	2,14095
بعد كمون الإستجابة	97	4,10	53,25	21,2139	11,14379
Valid N (listwise)	97				

مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى أفراد العينة

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
التفاؤل غير الواقعي	97	3,39	4,19	3,8141	,18136
Valid N (listwise)	97				

قيمة معامل الارتباط بيرسون بين بعد كمون الاستجابة المستغرق في اختبار الأشكال المألوفة و قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

Correlations							
		العصابية	الانبساطية	الانفتاح	الموافقة	اليقظة	الزمن
العصابية	Pearson Correlation	1	-,205	,131	-,360**	-,098	-,077
	Sig. (2-tailed)		,056	,224	,001	,366	,475
	N	88	88	88	86	88	88
الانبساطية	Pearson Correlation	-,205	1	,328**	,792**	,533**	-,199
	Sig. (2-tailed)	,056		,002	,000	,000	,063
	N	88	88	88	86	88	88
الانفتاح	Pearson Correlation	,131	,328**	1	,389**	,600**	-,066
	Sig. (2-tailed)	,224	,002		,000	,000	,542
	N	88	88	88	86	88	88
الموافقة	Pearson Correlation	-,360**	,792**	,389**	1	,404**	-,161
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,000		,000	,139
	N	86	86	86	86	86	86
اليقظة	Pearson Correlation	-,098	,533**	,600**	,404**	1	-,114
	Sig. (2-tailed)	,366	,000	,000	,000		,289
	N	88	88	88	86	88	88
الزمن	Pearson Correlation	-,077	-,199	-,066	-,161	-,114	1
	Sig. (2-tailed)	,475	,063	,542	,139	,289	
	N	88	88	88	86	88	88

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

قيمة معامل الارتباط بيرسون بين الدقة المستغرق في اختبار الأشكال المألوفة و قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية

Correlations							
		العصابية	الانبساطية	الانفتاح	الموافقة	اليقظة	بعد الدقة
العصابية	Pearson Correlation	1	-,205	,131	-,360**	-,098	-,019
	Sig. (2-tailed)		,056	,224	,001	,366	,860
	N	88	88	88	86	88	88
الانبساطية	Pearson Correlation	-,205	1	,328**	,792**	,533**	,018
	Sig. (2-tailed)	,056		,002	,000	,000	,867
	N	88	88	88	86	88	88
الانفتاح	Pearson Correlation	,131	,328**	1	,389**	,600**	-,045
	Sig. (2-tailed)	,224	,002		,000	,000	,680
	N	88	88	88	86	88	88
الموافقة	Pearson Correlation	-,360**	,792**	,389**	1	,404**	,044
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,000		,000	,691
	N	86	86	86	86	86	86
اليقظة	Pearson Correlation	-,098	,533**	,600**	,404**	1	,002
	Sig. (2-tailed)	,366	,000	,000	,000		,984
	N	88	88	88	86	88	88
بعد الدقة	Pearson Correlation	-,019	,018	-,045	,044	,002	1
	Sig. (2-tailed)	,860	,867	,680	,691	,984	
	N	88	88	88	86	88	88

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Correlations				
		الزمن	الخطا	التفاوت
كمون الإستجابة	Pearson Correlation	1	-,594**	,038
	Sig. (2-tailed)		,000	,728
	N	88	88	88
بعد الدقة	Pearson Correlation	-,594**	1	-,112
	Sig. (2-tailed)	,000		,299
	N	88	88	88
التفاوت غير الواقعي	Pearson Correlation	,038	-,112	1
	Sig. (2-tailed)	,728	,299	
	N	88	88	88

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Correlations							
		العصابية	الانيساطية	الانفتاح	الموافقة	اليقظة	و. للاعتماد العام متوسط الاستقلال
العصابية	Pearson Correlation	1	-,210*	,139	-,395**	-,095	,060
	Sig. (2-tailed)		,039	,174	,000	,353	,559
	N	97	97	97	95	97	97
الانيساطية	Pearson Correlation	-,210*	1	,318**	,793**	,552**	-,131
	Sig. (2-tailed)	,039		,002	,000	,000	,199
	N	97	97	97	95	97	97
الانفتاح	Pearson Correlation	,139	,318**	1	,365**	,591**	-,154
	Sig. (2-tailed)	,174	,002		,000	,000	,133
	N	97	97	97	95	97	97
الموافقة	Pearson Correlation	-,395**	,793**	,365**	1	,424**	-,181
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000	,079
	N	95	95	95	95	95	95
اليقظة	Pearson Correlation	-,095	,552**	,591**	,424**	1	-,129
	Sig. (2-tailed)	,353	,000	,000	,000		,209
	N	97	97	97	95	97	97
للاعتماد العام متوسط الاستقلال و.	Pearson Correlation	,060	-,131	-,154	-,181	-,129	1
	Sig. (2-tailed)	,559	,199	,133	,079	,209	
	N	97	97	97	95	97	97

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Correlations			
		الاستقلال و. للاعتماد العام متوسط	التفاؤل
الاستقلال و. للاعتماد العام متوسط	Pearson Correlation	1	-,002
	Sig. (2-tailed)		,983
	N	97	97
التفاؤل غير الواقعي	Pearson Correlation	-,002	1
	Sig. (2-tailed)	,983	
	N	97	97

Group Statistics					
	مستقل معتمد نوع	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
الاستقلال، الاعتماد، مجموع	معتمد	19	8,2105	,97633	,22399
	مستقل	78	11,6667	1,54303	,17471

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
كمون الإستجابة	97	4,10	53,25	21,2139	11,14379
بعد الدقة	97	,55	17,90	3,4680	2,14095
Valid N (listwise)	97				

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## ملخص الدراسة :

تهدف هذه الدراسة الي معرفة العلاقة بين الاعتماد في مقابل الاستقلال على المجال الإدراكي و الاندفاع في مقابل التروي و سمات الشخصية و التفاؤل غير الواقعي لدى سائقي الشاحنات المتورطين في حوادث المرور مفضية إلى الموت، و لتحقيق أهداف الدراسة اعتمدنا على: اختبار تزاوج الأشكال المألوفة ، اختبار الأشكال المتضمنة الصورة الجمعية، قائمة العوامل الخمسة الكبرى للشخصية.

. مقياس التفاؤل غير الواقعي المعد من طرف الباحثة، معتوق سهام، و طبقت المقاييس على عينة مكونة من 97 سائق شاحنة متورط في حادث مرور مميت.

وخلصت الدراسة إلى انه: لا توجد علاقة بين أسلوبى الاندفاع في مقابل التروي و الاعتماد في مقابل الاستقلال على المجال الإدراكي و سمات الشخصية و كذا التفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة الحالية .

وجود ميل عام للأسلوب المعرفي الاستقلال عن المجال الإدراكي لدى عينة الدراسة .

وجود ميل عام للأسلوب المعرفي الاندفاعي لدى عينة الدراسة.

سمة يقظة الضمير هي السمة السائدة لدى عينة الدراسة.

مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى عينة الدراسة مرتفعا.

## Abstract

this study aims to find out the relation between some cognitive style( the dependence field vs independence) ;(impulsivity vs reflectivity) ; personality traits and unrealistic optimism among truck drivers involved in deadly traffic accidents in M'sila ; with adopting the Descriptive approach Correlative ; To achieve the goals of the study we adopted: Matching familiar figures test.

- the group embedded figures test ;was used for identifying the cognitive style

( field dependence vs independence ).

- the five major factors of personality.

the unrealistic optimism test prepared by the researcher: matoug siham ; these tests was applied On a sample of 97 truck driver involved in fatal traffic accident

The study concluded that: There is no relation between the field dependence vs independence and impulsivity vs reflectivity on the Cognitive field and personality traits also unrealistic optimism on the study sample.

- General tendency for impulsive cognitive style among the sample study.

- Conscientious trait is the dominant trait on the members of the selected sample

- The high level of unrealistic optimism among the sample study.